



EIROPAS KOPIENU KOMISIJA

Briselē, 23.11.2005
KOM(2005) 590 galīgais

2005/0240 (COD)

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA,

**ar ko nosaka pamatprincipus negadījumu izmeklēšanai jūras transporta nozarē un
groza Direktīvas 1999/35/EK un 2002/59/EK**

(iesniegusi Komisija)

{SEK(2005) 1515}

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1) PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

- **Priekšlikuma mērķi un motivācija**

Galvenais Komisijas priekšlikuma mērķis ir uzlabot kuģu satiksmes drošību, paredzot skaidras pamatnostādnes Kopienas līmenī saistībā ar tehniskās izpētes veikšanu un pieredzi pēc katra smaga negadījuma jūrā.

Mācībai kas gūta no katastrofām un izmeklēšanas komisiju darbības, kas atklāja galvenos iemeslus, bija izšķiroša ietekme uz attīstību kuģu satiksmes drošības jomā.

Tas, ka nav instrumenta, kas noteiktu piemērotas tehniskās izmeklēšanas veikšanu un pieredzes izmantošanu pēc nelaimes gadījuma, lai izvairītos no katastrofu atkārtošanās, ir vērā ņemams trūkums Eiropas Savienības kuģu satiksmes drošības politikas jomā.

2001. gadā Komisija Baltajā grāmatā par Eiropas transporta politiku līdz 2010. gadam — laiks izlemt uzsvēra pieaugošo nepieciešamību veicināt neatkarīgu tehnisko izmeklēšanu, kas balstīta uz negadījumu vai starpgadījumu apstākļu un cēloņu analīzi, kuras rezultāti tiktu izmantoti risku novēršanā un likumdošanas uzlabošanas līdzekļos.

Šo nepieciešamību konstatēja arī Eiropas Parlaments saistībā ar pagaidu komitejas kuģu satiksmes drošības nostiprināšanai pēc tankkuģa *Prestige* katastrofas 2002. gadā (komiteja *MARE*). Parlaments secināja, ka: «Ja vēlamies izvairīties no jauniem negadījumiem un starpgadījumiem, ir nepieciešams, lai Savienībā tiktu izstrādātas skaidras pamatnostādnes saistībā ar neatkarīgu jūrā notikušu negadījumu un starpgadījumu izmeklēšanu. Parlaments „uzskata, ka šis uzdevums jāveic neatkarīgai izmeklēšanas struktūrai dalībvalstu līmenī vai, ja vēlams, Eiropas līmenī.”

- **Vispārējais konteksts**

Pārdzīvotais pēc tankkuģu «*Erika*» un «*Prestige*» katastrofām skaidri parādīja starptautiskā tiesiskā regulējuma nepietiekamību un grūtības, ar kurām jāsaskaras dalībvalstīm un ES, lai apmierinoši un saprātīgos termiņos pabeigtu tehnisko izmeklēšanu pēc smagiem negadījumiem jūrā.

Šī nepietiekamība un grūtības parādīja pārsteidzošu kontrastu salīdzinājumā ar situāciju gaisa satiksmes jomā, attiecībā uz kuru kopš 1994. gada Eiropas Savienībai ir noteikumi, kas nodrošina pātrinātu un sistemātisku nelaimes gadījumu un incidentu tehnisko izmeklēšanu, lai veicinātu drošības uzlabošanu civilajā aviācijā.

Kuģu satiksmes nozarē, lai arī karoga valstīm saskaņā ar starptautiskajām jūras tiesībām ir jāveic tehniskā izmeklēšana pēc visiem smagiem negadījumiem jūrā un jāsadarbojas ar citām ieinteresētajām valstīm, pašlaik nav starptautiska saistoša mehānisma, kas administratīvā kārtā nodrošinātu šo saistību izpildi karoga valstīs.

Starptautiskā Jūrniecības organizācija (SJO) pēc pārdomām vairāku gadu garumā un pēc vairākiem ierobežotiem eksperimentiem 1997. gada 27. novembrī panāca rezolūcijas pieņemšanu par jūras negadījumu un starpgadījumu izmeklēšanas kodeksu. Tomēr SJO Jūras negadījumu un starpgadījumu izmeklēšanas kodeksa piemērošana

balstīta uz to karoga valstu labo gribu, kuras saistītas ar nelaiemes gadījumiem jūrā. Tādējādi dažu karoga valstu ieguldījums kuģu satiksmes drošības uzlabošanā, izmantojot atbilstīgu pieredzes apmaiņas vadību ir necīgs, lai neteiktu, ka tā nav vispār.

- **Spēkā esošie noteikumi šā priekšlikuma darbības jomā**

Padomes 1999. gada 29. aprīļa Direktīva 1999/35/EK prasa dalībvalstīm veikt visu izmeklēšanu par negadījumiem vai starpgadījumiem jūrā, kuros iesaistīts ro-ro prāmis vai ātrgaitas pasažieru kuģis.

Pasākumu kopumā pēc „Erika” katastrofas, Direktīva 2002/59/EK par kuģu satiksmes uzraudzību prasa dalībvalstīm ievērot SJO Jūras negadījumu un starpgadījumu izmeklēšanas kodeksu. Šī direktīva attiecas arī uz «melno kastu» izmantošanu jūrniecībā, lai atvieglotu izmeklēšanu pēc negadījuma.

Nobeidzot, Regulā (EK) Nr. 1406/2002 Eiropas Jūras drošības aģentūrai uzticēts uzdevums atvieglot dalībvalstu sadarbību ar Komisiju kopēju metožu izstrādē attiecībā uz jūras negadījumu izmeklēšanu, kas atbilstu starptautiskajā līmenī noteiktajiem principiem. Regulā Aģentūrai tiek prasīts atbalstīt dalībvalstis to attiecīgajās darbībās, kas saistītas ar smagu negadījumu jūrā izmeklēšanu, izmantojot jau veikto negadījumu izmeklēšanas ziņojumu analīzi.

- **Atbilstība Eiropas Savienības mērķiem un politikai citās jomās**

Priekšlikums ir 3. likumdošanas pasākumu paketes kuģu satiksmes drošības sastāvdaļa. Šī pakete ir Komisijas gada politiskās stratēģijas drošības prioritātes sastāvdaļa. Priekšlikums būs ieguldījums arī vides aizsardzības prioritātē, veicinot jūras katastrofu risku novēršanu.

2) **APSPRIEŠANĀS AR IEINTERESĒTAJĀM PERSONĀM UN IETEKMES NOVĒRTĒJUMS**

- **Apspriešanās ar ieinteresētajām personām**

Apspriežu metodes, galvenās mērķnozāres un vispārējs respondentu raksturojums

2004. gada maijā, pēc tam 2005. gada februārī Komisija uzsāka dubultu apspriežu sanāksmju virkni ar dalībvalstu un jūrniecības nozares pārstāvjiem, pamatojoties uz dienestu darba dokumentiem, kuros bija sīks jautājumu saraksts par nepieciešamo pieeju un paredzamajiem noteikumiem attiecībā uz ieviešamo tiesību aktu attiecībā uz jūras negadījumu izmeklēšanu. Komisija lūdza apspriežu dalībniekiem nosūtīt tai savus rakstiskos komentārus.

Bez tam, Komisija ar Eiropas Jūras drošības aģentūras atbalstu sniedz nepieciešamo informāciju, lai varētu novērtēt priekšlikuma ietekmi. Principi, kas iedvesmoja Komisijas priekšlikuma rāšanas, tika izskatīti tehniska semināra gaitā, ko Aģentūra organizēja 2005. gada februārī kopā ar SJO ekspertiem un dalībvalstu jūras administrāciju un izmeklēšanas struktūrām.

Sanemtās atbildes un tas, kā tās ņemtas vērā

Dalībvalstu un jūrniecības nozares pārstāvji, kā arī dažādie eksperti ir pilnīgi vienprātīgi par tehniskās izmeklēšanas nozīmi atbilstīgi kuģu satiksmes drošības politikai.

Pārsvarā visas apsekotās puses, piekrīt tam, ka ir svarīgi veikt jūras negadījumu un starpgadījumu tehniskās izmeklēšanas. Viņi uzskata, ka ir patiesa nepieciešamība saskaņot un stiprināt dažādās tehniskās izmeklēšanas procedūras dalībvalstīs, par atskaites punktu pieņemot SJO ieteikumus. Bez tam, piedāvātā tiesību akta rezultātam vajadzētu būt pieredzes apmaiņai, līdzīga vismaz tai, ko nodrošina piemērošanas instruments gaisa satiksmes nozarē.

• **Speciālu zināšanu vākšana un izmantošana**

Zinātnes nozarē/atbilstīgās zināšanas

Kuģu satiksmes drošība, tehniskā izmeklēšana pēc negadījumiem jūrā.

Izmantoto metožu kopums

Viedokļu vākšana, pieejamo zināšanu izskatīšana (Starptautiskā jūrniecības organizācija, dalībvalstu un trešo valstu izmeklēšanas struktūras) un iegūtās zināšanas Kopienas noteikumu ieviešanā tehniskās izmeklēšanas veikšanai civilās aviācijas jomā.

Galvenās organizācijas/galvenie eksperti apspriedēs

Eiropas Parlamenta pagaidu komiteja par kuģu satiksmes drošības stiprināšanu pēc tankkuģa "Prestige" katastrofas 2002. gadā (komitejas MARE secinājumi).

Eiropas Jūras drošības aģentūra, kuras uzdevums ir arī atbalstīt dalībvalstis to darbībā, kas saistīta ar smagu jūras negadījumu izmeklēšanu; jau veikto negadījumu izmeklēšanas ziņojumu analīze.

Neatkarīgo ekspertu grupa, kuras uzdevums ir konsultēt Komisiju pat stratēģiju attiecībā uz negadījumiem transporta jomā, kas izveidota atbilstīgi Komisijas 2003. gada 11. jūnija lēmumam (skat.OV L 144 12.6.2003).

Sanemto un izmantoto atzinumu sintēze

Eventuāli un neatgriezenisku risku iespēja tika atzīta un ir vienprātība par šādu risku esamību.

Pašlaik ir ievērojamas atšķirības Kopienā attiecībā uz neatkarīgas izmeklēšanas veikšanu pēc negadījumiem jūrā. Dažās valstīs šādas izmeklēšanas notiek sistemātiski, turpretī citās tās ir virspusējas un nesistemātiskas. Nobeigumā, SJO ieteikumi saistībā ar tehnisko izmeklēšanu tiek ievēroti dažādi. Skaidru pamatnostādņu trūkums vienam un tam pašam saistību līmenim dalībvalstīs ir nozīmīga ES kuģu satiksmes drošības tiesību instrumenta nepilnība.

Starptautiskajā jūrniecības kontekstā vislielākās rūpes sagādā tas, ka dažas karoga valstis nespēj tieši veikt tehnisko izmeklēšanu pēc negadījumiem jūrā. Šķiet pat, ka tās ir valstis, ar kuru karogu kuģojošiem kuģiem ir visvairāk negadījumu, kas veic proporcionāli mazāk izmeklēšanu vai katrā gadījumā tās vismazāk izplata rezultātus un izdara vismazāk konkrētu secinājumu, ja vien šīs valsts rīcība neizraisa kompetento starptautisko iestāžu reakciju.

Izmantotie līdzekļi, lai zināšanu iegūšanas rezultātus nodotu sabiedrības rīcībā

Zināšanu vākšanas rezultāti sīki izklāstīti Komisijas padziļinātajā pētījumā par ietekmi (skat. turpmāk). Dati un zināšanas, ko savākusi Eiropas Jūras drošības aģentūra, ir pieejami Aģentūras tīmekļa vietnē (www.emsa.eu.int).

• Ietekmes novērtējums

Četras alternatīvas iespējas tika aplūkotas, izskatot iespējamās rīcības līdzekļus:

- 1) pašreizējā *status quo* saglabāšana («bezdarbība»);
- 2) Kopienas nenormatīvā iniciatīva, kas veicina brīvprātīgu SJO kodeksa ieteikumu piemērošanu dalībvalstīs;
- 3) 25 dalībvalstu pakļaušanās SJO, lai grozītu starptautiskās konvencijas, ar mērķi stingri noteikt pienākumu veikt tehnisko izmeklēšanu pēc negadījuma jūrā un;
- 4) skaidru pamatnostādņu izstrāde Kopienas līmenī saistībā ar tehniskās izmeklēšanas veikšanu un pieredzes apmaiņu pēc ikviena smaga negadījuma jūrā.

Šo iespēju potenciālās ietekmes izvērtējums apstiprināja, ka :

- vispiemērotākā iespēja, lai risinātu jūras negadījumu tehniskās izmeklēšanas problēmas atbilstīgi kuģu satiksmes drošības politikai ir izmantot Kopienas tiesību aktus;
- izvēlētais tiesību instruments (skat. direktīva, kas nosaka pamatprincipus, kas dalībvalstīm jāievēro jūras negadījumu tehniskās izmeklēšanas jomā) pēc iespējas jābalsta uz SJO kodeksa principiem un ieteikumiem. Bez tam, piedāvātā tiesību akta rezultātam vajadzētu būt līdzīgam pieredzes apmaiņai, vismaz ar to, ko nodrošina piemērošanas instruments gaisa satiksmes nozarē.
- Kopienas darbība šajā jomā ir neatliekama, jo tehniskā izmeklēšana ir tās politikas sastāvdaļa, kuras mērķis ir novērst jaunu kuģu satiksmes katastrofu iespēju Eiropas Savienībā.

Šī ietekmes analīze ir ierakstīta Komisijas likumdošanas un darba programmā, tā pieejama Kopienas tīmekļa vietnē :

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/impact/index_en.htm.

3) PRIEKŠLIKUMA JURIDISKIE ASPEKTI

- **Ierosinātās rīcības kopsavilkums**

Priekšlikuma galvenais mērķis (1. pants) ir kuģu satiksmes drošības uzlabošana un katastrofu novēršana nākotnē. Kā gaisa satiksmes jomā, tehniskās izmeklēšanas mērķis kuģu satiksmes nozarē nav noteikt vai vēl mazāk, lemt par kāda civiltiesisko vai kriminālatbildību, bet gan noteikt apstākļus un meklēt jūrā notikušo negadījumu cēloņus, lai gūtu visu iespējamo mācību kuģu satiksmes drošības uzlabošanai.

Priekšlikums tika izstrādāts, ņemot vērā starptautiskos jūrniecības noteikumus un atbilstīgi SJO kodeksa definīcijām un ieteikumiem (2. un 3. pants) attiecībā uz negadījumu un starpgadījumu jūrā izmeklēšanu. Tā Kopienas tiesību aktos ievieš dalībvalstu pienākumu veikt tehnisko izmeklēšanu pēc negadījumiem jūrā (5. un 6. pants).

Priekšlikums piešķir statusu tehniskajai izmeklēšanai kuģu satiksmes jomā (4. pants), iemūžinot vai izveidojot speciālas struktūras un piešķirot tehnikās izmeklēšanas veicējiem izmeklēšanas pilnvaras attiecībā uz trešām personām (7. pants). Bez tam, priekšlikumā ietverts noteikums par dalībvalstu sadarbību (8. pants) un dalībvalstu sadarbību ar trešām valstīm (9. pants). Tā mērķis ir arī nodrošināt pierādījumu saglabāšanu (10. un 11. pants) pielāgojot procedūras, lai saglabātu, nosargātu un izveidotu izmeklēšanas ziņojumus un nodrošinātu pieredzes apmaiņu (12., 13., 14. un 15. pants).

Nobeidzot, priekšlikumā ņemta vērā Eiropas Jūras drošības aģentūras loma kuģu satiksmes drošībā atbilstīgi tam, kas paredzēts Regulā (EK) Nr. 1406/2002.

- **Juridiskais pamats**

EK līguma 80. panta 2. punkts

- **Subsidiaritātes princips**

Subsidiaritātes princips piemērojams tiktāl, ciktāl priekšlikums neskar jomu, kurā ekskluzīvā kompetence ir Komisijai.

Priekšlikuma mērķi dalībvalstu darbībā nav pietiekami īstenojami šādu iemeslu dēļ:

Ir īpaša nepieciešamība saskaņot un konsolidēt Kopienas līmenī dažādās tehniskās izmeklēšanas procedūras dalībvalstīs, skaidri nodalīt tehniskās drošības izmeklēšanu un tiesu izmeklēšanu, paātrināt izmeklētāju piekļuvi negadījuma vietai, pierādījumu nodošanu viņu rīcībā un pārrunas ar attiecīgajām personām, kā arī nodrošināt izmeklētāju neatkarību no administratīvās uzraudzības iestādēm.

Skaidru pamatnostādņu trūkums saistībā ar tehniskās izmeklēšanas veikšanu, kā arī pieredzes apmaiņas trūkums, lai varētu novērst smagu jūras negadījumu risku Eiropas līmenī, ir nepilnība, kas konstatēta ES kuģu satiksmes noteikumos. Tāpat arī tas, ka visas dalībvalstis nav iesaistījušās, negatīvi ietekmē drošības līmeni un centienus novērst smagu negadījumu risku ES kopumā.

Priekšlikuma mērķus labāk var īstenot Kopienas darbība šādu iemeslu dēļ:

Koordinēts tīkls, kurā iekļauta informācijas apmaiņa un kas ļauj vajadzības gadījumā darboties kopīgi, lai noteiktu un attiecīgajā laikā novērstu jaunu jūras katastrofu risku, ir efektīvāks par atsevišķiem noteikumiem, kuru mērķis ir noteikt jūras negadījumu apstākļus un cēloņus, ar mērķi gūt mācību kuģu satiksmes drošības uzlabošanu.

Kopienas darbība nodrošina sistemātisku tehniskās izmeklēšanas veikšanu pēc negadījumiem jūrā no visu to dalībvalstu puses, kurām ir ar jūrniecību saistītas intereses.

Šīs izmeklēšanas veikšana, izmantojot kopīgas metodes, kas atbilst starptautiskajā līmenī pieņemtiem principiem, nodrošina izmeklēšanas kvalitāti un efektivitāti.

Izmeklēšanas struktūru sadarbības tīkli dalībvalstīs nodrošina prasmju apvienošanu, savstarpēju tehnisku palīdzību un efektīvu pieredzes apmaiņas mehānismu, lai novērstu līdzīgu negadījumu risku Kopienas līmenī.

Nobeidzot, datu bāzes izveide un tehniskās informācijas apmaiņa ir katras dalībvalsts darbības pievienotā vērtība, lai nodrošinātu cilvēku dzīvības aizsardzību jūrā un novērstu jūras negadījumu ietekmi uz vidi.

Priekšlikuma darbības jomas robeža ir paredzēt efektīvu pienākuma izpildi saistībā ar izmeklēšanu Kopienā pēc negadījuma, atbilstīgi tam, kas ir paredzēts starptautiskajās jūras tiesībās. Priekšlikums paredz šajā nolūkā skaidras pamatnostādnes SJO izstrādāto ieteikumu ieviešanai.

Tāpēc priekšlikums atbilst subsidiaritātes principam.

- **Proporcionalitātes princips**

Priekšlikums atbilst proporcionalitātes principam šādu iemeslu dēļ:

Direktīvas priekšlikums nosaka galvenos principus, kas attiecas uz tehniskās izmeklēšanas veikšanu pēc negadījumiem jūrā. Dalībvalstu uzdevums ir veikt visatbilstošākos pasākumus, lai nodrošinātu ieviešanu valstu līmenī.

Bez tam, priekšlikums balstīts uz noteikumiem, kuri minēti starptautiskajās jūrniecības konvencijās un SJO ieteikumos, kas dalībvalstīm jāievēro. Direktīvas priekšlikumā ieviesti minimālie kvalitātes kritēriji šo noteikumu un ieteikumu ieviešanai, atstājot dalībvalstīm plašas lēmuma pieņemšanas iespējas. Bez tam, runa ir par sadarbības un savstarpējas tehniskās palīdzības shēmas izveidi Eiropas līmenī, kādas pašlaik dalībvalstīm nav.

Priekšlikums nerada finanšu un/vai administratīvu slogu ne tautsaimnieciskajiem operatoriem, ne pilsoņiem. Valstu pārvaldes līmenī tās dalībvalstis, kurām pašlaik nav atbilstošu struktūru negadījumu izmeklēšanai jūrniecības nozarē, jāveic administratīvs darbs, lai ieviestu nepieciešamos līdzekļus. Uz reģionālajām un vietējām varas iestādēm tam nevajadzētu attiekties.

Turpretī pieredzes apmaiņa tehniskās izmeklēšanas jomā veicinās kuģu flotes drošības uzlabošanu un kuģu satiksmes drošību, tādējādi samazinot risku, kas saistīts ar jauniem negadījumiem un starpgadījumiem.

- **Tiesību aktu izvēle**

Ierosinātais (-ie) tiesību akts (-i): direktīva

Citi līdzekļi nebūtu piemēroti šādu iemeslu dēļ.

Viens no galvenajiem priekšlikuma mērķiem ir skaidru pamatnostādņu noteikšana saistībā ar neatkarīgas izmeklēšanas veikšanu par negadījumiem un starpgadījumiem jūrā. Direktīva ļauj precīzi noteikt darbības vispārējos principus Kopienas tiesību aktos, atstājot dalībvalstīm plašās lēmuma pieņemšanas iespējas nepieciešamo līdzekļu ieviešanā.

Citi mehānismi, piemēram, brīvprātīga dalībvalstu sadarbība un pašregulēšana (tehniskā izmeklēšana, ko veic tautsaimniecības operatori) nav atbilstīgi. Pārdzīvotais pēc tankkuģu «Erika» un «Prestige» katastrofām skaidri parādīja starptautiskā tiesiskā regulējuma nepietiekamību un grūtības, ar kurām jāsaskaras dalībvalstīm un ES, lai apmierinoši un saprātīgos termiņos pabeigtu tehnisko izmeklēšanu pēc smagiem nelaiemes gadījumiem jūrā.

4) IETEKME UZ BUDŽETU

Priekšlikums neietekmē Kopienas budžeta operatīvos izdevumus. Ir paredzēta ļoti ierobežota ietekme uz administratīvajiem izdevumiem, lai nodrošinātu labu direktīvas ieviešanas uzraudzību.

5) PAPILDU INFORMĀCIJA

- **Spēkā esošo tiesību aktu noteikumu atcelšana**

Priekšlikuma pieņemšana izraisīs dažu tiesību aktu noteikumu atcelšanu.

- **Otrreizēja izskatīšana/pārskatīšana/ automātiskās atcelšanas klauzula**

Priekšlikumā ietverta pārskatīšanas klauzula.

- **Atbilstības tabula**

Dalībvalstīm jādara Komisijai zināms to valstu noteikumu teksts, ar kuriem transponē šo direktīvu un šīs direktīvas atbilstības tabula.

- **Eiropas Ekonomikas zona**

Šis tiesību akta projekts attiecas uz EEZ nolīguma jomu un tāpēc ir pamats to attiecināt uz Eiropas Ekonomikas zonu.

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA

ar ko nosaka pamatprincipus negadījumu izmeklēšanai jūras transporta nozarē un groza Direktīvas 1999/35/EK un 2002/59/EK

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu un jo īpaši tā 80. panta 2. punktu,

ņemot vērā Komisijas priekšlikumu¹,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu²,

ņemot vērā Reģionu Komitejas atzinumu³,

saskaņā ar Līguma 251. pantā noteikto procedūru⁴,

tā kā:

- (1) Eiropas jūras transportā jāuztur augsts vispārējais drošības līmenis un jādara viss, lai samazinātu jūras negadījumu un starpgadījumu skaitu.
- (2) Ātra jūras negadījumu tehnisko izmeklēšanu veikšana uzlabo drošību uz jūras, palīdzot novērst tādu negadījumu recidīvus, kuru rezultātā iet bojā cilvēki un kuģi un tiek piesārņota jūras vide.
- (3) Eiropas Parlaments rezolūcijā⁵ par drošības uzlabošanu uz jūras mudina Komisiju iesniegt priekšlikumu direktīvai par kuģu satiksmes negadījumu izmeklēšanu.
- (4) Apvienoto Nāciju Organizācijas Jūras tiesību konvencijas (*UNCLOS*)⁶ 2. pantā ir noteiktas krasta valstu tiesības izmeklēt cēloni jebkādam negadījumam uz jūras, kas noticis šīs valsts teritoriālajos ūdeņos un varētu radīt risku dzīvībai vai videi, prasīt krasta valsts meklēšanas un glābšanas dienestu iesaistīšanos vai citādi ietekmēt krasta valsti.

¹ OV C [...], [...], [...] lpp.

² OV C [...], [...], [...] lpp.

³ OV C [...], [...], [...] lpp.

⁴ OV C [...], [...], [...] lpp.

⁵ 2003-2235 (INI)

⁶ Apvienoto Nāciju Organizācijas Trešās jūras tiesību konferences Nobeiguma akts, 1973.–1982., Klas. Nr. 341.45 L412 1997.

- (5) *UNCLOS* 94. pantā noteikts, ka karoga valstis ierosina izmeklēšanu, kas sakarā ar konkrētiem tālējā notikušiem negadījumiem vai starpgadījumiem jāveic vai nu piemēroti kvalificētai personai vai personām, vai šai personai vai personām klātesot.
- (6) 1974. gada Starptautiskā konvencija par cilvēka dzīvības aizsardzību uz jūras (*SOLAS* noteikums I/21), 1966. gada Starptautiskā konvencija par kravas ūdenslīniju un 1973. gada Starptautiskā konvencija par piesārņošanas novēršanu no kuģiem nosaka karoga valsts atbildību veikt negadījumu izmeklēšanu un iesniegt Starptautiskajai Jūrniecības organizācijai (SJO) attiecīgos secinājumus.
- (7) SJO obligāto instrumentu īstenošanas kodekss⁷ [projekts] atgādina par karoga valsts pienākumu nodrošināt, ka drošības izmeklēšanu uz jūras veic piemēroti kvalificēti izmeklētāji, kas ir kompetenti ar jūras negadījumiem un starpgadījumiem saistītajās lietās. Kods turklāt prasa karoga valstīm būt gatavām šajā nolūkā nodrošināt kvalificētus izmeklētājus neatkarīgi no negadījuma vai starpgadījuma vietas.
- (8) Jāņem vērā ar SJO Asamblejas Rezolūciju A.849 1997. gada novembrī pieņemtais Jūras negadījumu un starpgadījumu izmeklēšanas kodekss, kurā paredzēts, ka drošības izmeklēšanā jūras negadījumos jāsteno kopēja pieeja un ka valstīm jāsadarbojas, nosakot faktorus, kas ir par iemeslu jūras negadījumiem un starpgadījumiem. Turklāt jāņem vērā SJO Jūras drošības komitejas 953. cirkulārs, kurā ietvertas atjauninātas Kodeksā izmantoto terminu definīcijas, un SJO Rezolūcijas A.861(20) un MSC.163(78), kurās definētas „reisa datu ieraksta iekārtas”.
- (9) Padomes 1999. gada 29. aprīļa Direktīvā 1999/35/EK par obligāto apsekojumu sistēmu ro-ro prāmju un ātrgaitas pasažieru kuģu regulārās satiksmes drošībai⁸ prasīts dalībvalstīm atbilstīgi savām attiecīgajām iekšējām tiesību sistēmām definēt tiesisko statusu, kas tām vai jebkurai citai pamatoti ieinteresētai dalībvalstij ļauj piedalīties, sekmēt vai — gadījumā, kas paredzēts Jūras negadījumu un starpgadījumu izmeklēšanas kodeksā, — veikt jebkura tāda negadījuma vai starpgadījuma izmeklēšanu, kurš saistīts ar ro-ro prāmi vai ātrgaitas pasažieru kuģi.
- (10) Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 27. jūnija Direktīvā 2002/59/EK, ar ko izveido Kopienas kuģu satiksmes uzraudzības un informācijas sistēmu un atceļ Padomes Direktīvu 93/75/EEK⁹, prasīts dalībvalstīm pildīt SJO Jūras negadījumu un starpgadījumu izmeklēšanas kodeksa noteikumus un nodrošināt, lai izmeklēšanas secinājumus publicētu iespējami drīz pēc to izdarīšanas.
- (11) Negadījumu un starpgadījumu izmeklēšana, kurā iesaistīti jūras kuģi vai citi ostā vai citā ierobežotas piekļuves jūras zonā esoši kuģi, jāveic vai jākontrolē neatkarīgai iestādei vai organizācijai, lai izvairītos no jebkāda interešu konflikta.
- (12) Dalībvalstīm jānodrošina, lai to iekšējās tiesību sistēmas tām un jebkurai citai pamatoti ieinteresētai dalībvalstij ļauj piedalīties izmeklēšanā vai sekmēt vai veikt šādu izmeklēšanu, pamatojoties uz SJO Jūras negadījumu un starpgadījumu izmeklēšanas kodeksa noteikumiem.

⁷ SJO KVI 13/WP.3 (2005. gada 9. marts)

⁸ OV L 138, 1.6.1999., 1. lpp.. Direktīva kā grozīta ar Direktīvu 2002/84/EK (OV L 324, 29.11.2002., 53. lpp.)

⁹ OV L 208., 5.8.2002, 10. lpp.

- (13) Saskaņā ar *SOLAS* noteikumu V/20 uz pasažieru kuģiem un kuģiem, kas nav pasažieru kuģi, ar bruto tilpību 3 000 tonnu un vairāk, kuri uzbūvēti 2002. gada 1. jūlijā vai vēlāk, jābūt reisa datu iekārtām (*VDR*), lai palīdzētu veikt negadījumu izmeklēšanu. Ņemot vērā šo iekārtu nozīmi kuģu satiksmes negadījumu novēršanas politikas izstrādāšanā, šādām iekārtām vienmēr jābūt uz kuģiem, kas veic valsts mēroga vai starptautiskus reisus un pietāj Kopienas ostās.
- (14) Datus, ko reģistrē *VDR* iekārta un citas elektroniskas iekārtas, var izmantot gan pēc negadījuma, lai izmeklētu tā cēloņus, gan preventīvi, lai uzkrātu pieredzi par apstākļiem, kas varētu kļūt par cēloni šādiem notikumiem. Dalībvalstīm jānodrošina tas, ka šādus datus, ja tie ir pieejami, pienācīgi izmanto abiem minētajiem mērķiem.
- (15) Obligāti ir jāizmeklē vai citādāk jāpārbauda ne tikai briesmu signāli no kuģa, bet arī informācija no jebkuriem avotiem par to, ka kuģis vai uz tā esošās vai no tā nākošās personas ir apdraudētas, vai par to, ka kāda ar kuģa ekspluatāciju saistīta notikuma rezultātā pastāv nopietns iespējams risks personām, kuģa konstrukcijai vai videi.
- (16) Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (EK) Nr. 1406/2002¹⁰ prasīts Eiropas Jūras drošības aģentūrai (turpmāk tekstā — „Aģentūra”) kopā ar dalībvalstīm izstrādāt tehniskos risinājumus un sniegt tehnisko palīdzību jautājumos, kas saistīti ar Kopienas tiesību aktu īstenošanu. Negadījumu izmeklēšanā Aģentūras konkrētais uzdevums ir veicināt sadarbību starp dalībvalstīm un Komisiju vienotas metodoloģijas izstrādē kuģu satiksmes negadījumu izmeklēšanai saskaņā ar starptautiski atzītiem principiem, ievērojot dalībvalstu tiesību sistēmu atšķirības.
- (17) Saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 1406/2002, Aģentūrai jāveicina sadarbība, sniedzot atbalstu dalībvalstīm tādu pasākumu veikšanā, kas saistīti ar nopietnu jūras negadījumu izmeklēšanu un izmeklēšanas pārskatu analīzi.
- (18) Dalībvalstīm pienācīgi jāievēro drošības ieteikumi, kas izstrādāti pēc negadījuma vai starpgadījuma drošības izmeklēšanas.
- (19) Tā kā tehniskās izmeklēšanas mērķis ir jūras negadījumu un starpgadījumu novēršana nākotnē, secinājumi un drošības ieteikumi nebūtu jāizmanto atbildības vai vainas pakāpes noteikšanai.
- (20) Tā kā veicamo pasākumu mērķi, proti, uzlabot kuģošanas drošību Kopienā un tādējādi mazināt turpmāku jūras negadījumu risku, nevar pienācīgi sasniegt atsevišķi darbojošās dalībvalstis, veicamo pasākumu apjoma vai rīcības seku dēļ to var labāk sasniegt Kopienas līmenī, un tādēļ Kopiena var pieņemt attiecīgus pasākumus saskaņā ar subsidiaritātes principu, kā noteikts Līguma 5. pantā. Saskaņā ar proporcionalitātes principu, kā noteikts minētajā pantā, šī direktīva nepārsniedz to, kas nepieciešams minēto mērķu sasniegšanai.

¹⁰ OV L 208, 5.8.2002., 1. lpp. Regula, kurā jaunākie grozījumi izdarīti ar Regulu (EK) Nr. 724/2004 (OV L 129, 29.4.2004., 1. lpp.).

- (21) Pasākumi, kas vajadzīgi šīs direktīvas īstenošanai, jāpieņem saskaņā ar Padomes 1999. gada 28. jūnija Lēmumu 1999/468/EK, ar ko nosaka Komisijai piešķirto ieviešanas pilnvaru īstenošanas kārtību¹¹,

IR PIENĒMUŠI ŠO DIREKTĪVU.

1. pants

Priekšmets

Šīs direktīvas mērķis ir uzlabot kuģošanas drošību un tādējādi samazināt turpmāku jūras negadījumu risku,

- a) veicinot drošības izmeklēšanas ātru veikšanu un jūras negadījumu un starpgadījumu pienācīgu analīzi un
- b) laikus iesniedzot precīzus drošības izmeklēšanas pārskatus un piedāvājot korektīvos pasākumus.

Saskaņā ar šo direktīvu veiktā izmeklēšana nav saistīta nedz ar atbildības, nedz vainas pakāpes noteikšanu, izņemot ciktāl vajadzīgs šīs direktīvas mērķa sasniegšanai.

2. pants

Darbības joma

1. Šī direktīva attiecas uz jūras negadījumiem, starpgadījumiem un briesmu signāliem,
 - a) kuros iesaistīti kuģi, kas peld ar dalībvalsts karogu, vai
 - b) kuri notikuši teritorijā, kas ir dalībvalstu jurisdikcijā, vai
 - c) kuros dalībvalstīm ir citas pamatotas intereses.
2. Šī direktīva neattiecas uz jūras negadījumiem, starpgadījumiem un briesmu signāliem, kuros iesaistīti tikai
 - a) karakuģi, karaspēka daļu transporta kuģi un citi kuģi, kuri pieder dalībvalstīm un kurus ekspluatē dalībvalstis, un kurus izmanto tikai valdības dienesti nekomerciāliem nolūkiem;
 - b) kuģi, kas netiek vadīti mehāniski, primitīvas uzbūves koka kuģi, izpriecu jahtas un izpriecu braucienu kuģi, ja tajos nav un nebūs apkalpes, un ja tie nepārvadā vairāk kā 12 pasažierus komerciālos nolūkos;
 - c) iekšzemes ūdensceļu kuģi, kas peld pa iekšzemes ūdensceļiem;
 - d) zvejas kuģi, kuru garums nepārsniedz 24 metrus;

¹¹ OV L 184, 17.7.1999., 23. lpp.

- e) nepārvietojamas iekārtas urbšanas darbiem jūrā.

3. pants

Definīcijas

Šajā direktīvā

1. „*SOLAS*” ir 1974. gada Starptautiskā konvencija par cilvēka dzīvības aizsardzību uz jūras (*SOLAS 74*), kurā grozījumi un izmaiņas izdarītas ar 1978. gada un 1988. gada protokoliem.

„SJO Kodekss” ir 1997. gada 27. novembrī ar Starptautiskās Jūniecības organizācijas Asamblejas Rezolūciju A.849 pieņemtais Jūras negadījumu un starpgadījumu izmeklēšanas kodekss ar tajā izdarītajiem grozījumiem.
2. Turpmāk minētos terminus saprot atbilstoši SJO Kodeksā ietvertajām definīcijām:
 - a) „jūras negadījums”,
 - b) „ļoti smags negadījums”,
 - c) „jūras starpgadījums”,
 - d) „jūras negadījuma vai starpgadījuma drošības izmeklēšana”,
 - e) „pamatoti ieinteresēta valsts”.
3. Terminus „smags negadījums” un „mazāk smags negadījums” saprot atbilstoši atjauninātajām definīcijām, kas ietvertas SJO Kuģošanas drošības komitejas 953. cirkulārā.
4. Terminus „ro-ro prāmis” un „ātrgaitas pasažieru kuģis” saprot atbilstoši Direktīvas 1999/35/EK 2. pantā ietvertajām definīcijām.
5. „Vadošā izmeklētāja dalībvalsts” ir dalībvalsts, kurai prasīts veikt, vai — ja ir vairāk nekā viena pamatoti ieinteresēta dalībvalsts — vadīt izmeklēšanu saskaņā ar šo direktīvu.
6. Terminu „reisa datu ieraksta iekārta” (*VDR*) saprot atbilstoši SJO Rezolūcijās A.861(20) un MSC.163(78) ietvertajai definīcijai.
7. „Briesmu signāls” ir kuģa sūtīts signāls vai informācija no jebkura avota, kas norāda, ka kuģis vai personas, kas ir uz kuģa vai ir no šī kuģa, nonākuši briesmās uz jūras.
8. „Drošības ieteikums” ir jebkurš priekšlikums, ko ierosina:
 - a) tās valsts, kura veic vai vada jūras negadījuma vai starpgadījuma izmeklēšanu, izmeklētāja iestāde, pamatojoties uz izmeklēšanā iegūto informāciju; vai vajadzības gadījumā,
 - b) Komisija, kas rīkojas pamatojoties uz teorētisku datu analīzi.

4. pants

Drošības izmeklēšanas statuss

1. Dalībvalstis saskaņā ar savu tiesību sistēmu ievieš noteikumus jūras negadījumu vai starpgadījumu drošības izmeklēšanas veikšanai. Tās nodrošina, ka šāda izmeklēšana
 - a) ir neatkarīga no kriminālizmeklēšanas vai citas izmeklēšanas, ko veic paralēli, lai noteiktu atbildību vai vainas pakāpi, un
 - b) netiek aizliegta, pārtraukta vai kavēta šādas kriminālizmeklēšanas dēļ.
2. Noteikumos, kuri jānosaka dalībvalstīm, jāparedz
 - a) sadarbība un savstarpēja palīdzība jūras negadījumu vai starpgadījumu drošības izmeklēšanā, ko vada citas dalībvalstis, vai šāda izmeklēšanas uzdevuma deleģēšana citai dalībvalstij saskaņā ar šīs direktīvas noteikumiem, un
 - b) attiecīgo izmeklētāju iestāžu darbības koordinēšana ciešā sadarbībā ar Komisiju, ciktāl tas vajadzīgs, lai sasniegtu šīs direktīvas mērķus.

5. pants

Pienākums veikt izmeklēšanu

1. Dalībvalsts nodrošina, ka izmeklēšanu veic 8. pantā minētā izmeklēšanas iestāde, ja ir noticis smags vai ļoti smags jūras negadījums,
 - a) kurā iesaistīts kuģis, kas peld ar šīs dalībvalsts karogu, neatkarīgi no negadījuma vietas, vai
 - b) kurš noticis teritorijā, kas ir šīs dalībvalsts jurisdikcijā, neatkarīgi no tā, ar kādu karogu peld negadījumā iesaistītais kuģis vai kuģi, vai
 - c) par kuru šai dalībvalstij ir pamatota interese neatkarīgi no negadījuma notikuma vietas un karoga, ar kādu peld iesaistītais kuģis vai kuģi.
2. Papildus tam, ka tiek veikta smagu un ļoti smagu negadījumu izmeklēšana, 8. pantā minētā izmeklēšanas iestāde pēc sākotnējo lietas apstākļu konstatēšanas pieņem lēmumu par to, vai ir jāveic mazāk smaga negadījuma, jūras starpgadījuma vai briesmu signāla drošības izmeklēšana.

Pieņemot lēmumu, šī iestāde ņem vērā negadījuma vai starpgadījuma smagumu, ar briesmu signālu saistītā kuģa un/vai kravas veidu un/vai meklēšanas un glābšanas dienestu izdarītu pieprasījumu.
3. Jomu, uz kuru attiecas drošības izmeklēšana, un praktiskos pasākumus šīs izmeklēšanas veikšanai nosaka vadošās izmeklētājas valsts izmeklēšanas iestāde sadarbībā ar attiecīgajām citu pamatoti ieinteresēto valstu iestādēm tā, lai pēc šīs

iestādes ieskatiem visvairāk veicinātu šīs direktīvas mērķu sasniegšanu, un ar nolūku novērst turpmākus negadījumus un starpgadījumus.

4. Drošības izmeklēšanā ievēro jūras negadījumu un starpgadījumu izmeklēšanas kopējo metodoloģiju, kas izstrādāta saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 1406/2002 2.e pantu. Par šādas metodoloģijas pieņemšanu vai pārveidošanu šīs direktīvas nolūkā lemj saskaņā ar 18. panta 2. punktā noteikto procedūru.
5. Drošības izmeklēšanu uzsāk tik drīz pēc jūras negadījuma vai starpgadījuma, cik vien tas ir praktiski iespējams.

6. pants

Pienākums ziņot

Dalībvalsts savā tiesību sistēmā prasa, lai atbildīgās iestādes un/vai iesaistītās puses bez kavēšanās dara zināmus šīs dalībvalsts izmeklēšanas iestādei visus negadījumus, starpgadījumus vai briesmu signālus, uz kuriem attiecas šī direktīva.

7. pants

Kopīgas drošības izmeklēšanas

1. Notiekot nopietnam vai ļoti nopietnam negadījumam, kurā pamatoti ieinteresētas divas vai vairākas dalībvalstis, attiecīgās dalībvalstis ātri vienojas par to, kura no tām ir vadošā izmeklētāja dalībvalsts.

Dalībvalstis atturas veikt paralēlu viena un tā paša jūras negadījuma vai starpgadījuma drošības izmeklēšanu. Tās atturas no visiem pasākumiem, kas varētu apdraudēt drošības izmeklēšanu, uz kuru attiecas šī direktīva.

2. Kopīgi vienojoties, jūras negadījuma izmeklēšanas vadību dalībvalsts var deleģēt citai dalībvalstij. Dalībvalsts var uzaicināt citu dalībvalsti piedalīties šādā izmeklēšanā.
3. Ja ro-ro prāmis vai ātrgaitas pasažieru kuģis ir saistīts ar jūras negadījumu, starpgadījumu vai briesmu signālu, izmeklēšanas procedūru uzsāk dalībvalsts, kuras ūdeņos noticis negadījums vai starpgadījums, vai — ja tas noticis ārpus valstu teritoriālajiem ūdeņiem — dalībvalsts, kuru attiecīgais prāmis vai kuģis apmeklējis pēdējo.

Minētā valsts ir atbildīga par izmeklēšanu un koordināciju ar pārējām pamatoti ieinteresētajām dalībvalstīm līdz brīdim, kad tās savstarpēji vienojas par to, kurai jābūt vadošai izmeklētājai valstij.

8. pants

Izmeklēšanas iestādes

1. Dalībvalstis nodrošina, ka par jūras negadījumu drošības izmeklēšanu ir atbildīga objektīva pastāvīga izmeklēšanas iestāde vai struktūra (turpmāk tekstā – ‘izmeklēšanas iestāde’) un piemēroti kvalificēti izmeklētāji, kas ir kompetenti jūras negadījumu un starpgadījumu jautājumos.

Šī izmeklēšanas iestāde ir funkcionāli neatkarīga, jo īpaši no tām valsts iestādēm, kas atbild par kuģu peldētspēju, sertifikāciju, inspicēšanu, apkalpes komplektāciju, drošu navigāciju, tehnisko apkopi, jūras satiksmes kontroli, ostas valsts kontroli, jūras ostu darbību, kā arī vispārīgi no jebkuras citas puses, kuras intereses varētu nonākt konfliktā ar tai uzticēto uzdevumu.

2. Izmeklēšanas struktūra nodrošina to, ka izmeklētājiem ir zināšanas un praktiskā darba pieredze jomās, kas ir saistītas ar to parastajiem izmeklētāja pienākumiem. Turklāt izmeklēšanas struktūra vajadzības gadījumā nodrošina piemērotu ekspertu palīdzību.
3. Izmeklēšanas iestādei uzticētajās darbībās var ietvert arī datu vākšanu un analīzi saistībā ar kuģošanas drošību, jo īpaši preventīvos nolūkos, ciktāl šīs darbības neietekmē minētās iestādes neatkarību vai neuzliek atbildību saistībā ar normatīviem, administratīviem vai standartizācijas jautājumiem.
4. Dalībvalstis atbilstīgi to iekšējām tiesību sistēmām un — vajadzības gadījumā — sadarbībā ar tiesu izmeklēšanas iestādēm prasa, lai attiecīgās dalībvalsts izmeklēšanas iestādes izmeklētāji vai izmeklētāji no citas izmeklēšanas iestādes, kurai deleģēts iemeklēšanas uzdevums, būtu pilnvaroti
 - a) brīvi piekļūt jebkurai teritorijai vai negadījuma vietai, kā arī jebkuram kuģim, vrakam vai struktūrai, tostarp kravai, iekārtām vai atliekām;
 - b) nodrošināt tūlītēju pierādījumu uzskaiti un vraku, atlieku vai citu sastāvdaļu vai vielu kontrolētu meklēšanu un novākšanu pārbaudei vai analīzei;
 - c) pieprasīt b) apakšpunktā minēto priekšmetu pārbaudi vai analīzi un baudīt brīvu piekļuvi šādu pārbaudi vai analīzi rezultātiem;
 - d) brīvi piekļūt jebkādai svarīgai informācijai un ierakstītiem datiem, tostarp no reisa datu ieraksta iekārtas (*VDR*) iegūtiem datiem, kas ir saistīti ar kuģi, reisu, kravu, apkalpi un jebkuru citu personu, objektu, stāvokli vai apstākli, kā arī kopēt un izmantot šādu informāciju un datus;
 - e) brīvi piekļūt upuru ķermeņu izmeklēšanas rezultātiem vai no upuru ķermeņiem ņemto paraugu analīzi rezultātiem;
 - f) pieprasīt un brīvi piekļūt kuģa ekspluatācijā iesaistīto cilvēku vai citu iesaistīto cilvēku izmeklēšanas rezultātiem vai no šiem cilvēkiem ņemto paraugu analīzi rezultātiem;

- g) nopratināt lieciniekus bez tādu cilvēku klātbūtnes, kuru interesēs, pēc izmeklētāju ieskatiem, ir kavēt drošības izmeklēšanu;
 - h) saņemt apsekojumu protokolus un saistīto informāciju, kas ir karoga valsts, kuģu īpašnieku, klasificēšanas sabiedrības vai jebkuras citas iesaistītās puses rīcībā, ja šīs puses vai to pārstāvji ir reģistrēti attiecīgajā dalībvalstī;
 - i) pieprasīt attiecīgās valsts atbilstīgo iestāžu palīdzību, tostarp karoga valsts un ostas valsts inspektoru, krasta apsardzes darbinieku, kuģu satiksmes dienesta operatoru, meklēšanas un glābšanas dienestu, loču vai cita ostas personāla vai jūrnieceku palīdzību.
5. Izmeklēšanas iestādei jāspēj nekavējoties reaģēt uz jebkurā laikā saņemtu paziņojumu par negadījumu, un tās rīcībā nodotajiem līdzekļiem jābūt pietiekamiem, lai šī iestāde spētu neatkarīgi pildīt savas funkcijas. Tās izmeklētājiem piešķir statusu, kas tiem dod vajadzīgās neatkarības garantijas.
6. To uzdevumu pildīšanu, kas izmeklēšanas iestādei uzlikti saskaņā ar šo direktīvu, tā var apvienot ar tādu notikumu izmeklēšanu, kas nav jūras negadījumi, ja šāda izmeklēšana neapdraud izmeklēšanas iestādes neatkarību.

9. pants

Ziņu neizpaušana

Dalībvalstis nodrošina, ka turpmāk minētās ziņas neļauj izmantot citiem nolūkiem kā drošības izmeklēšana, ja vien atbilstīga tiesu varas iestāde šajā valstī nenosaka, ka ieguvums no šo ziņu izpaušanas pārsniedz negatīvo ietekmi dalībvalstī un ārvalstīs, kādu šī rīcība var radīt konkrētajā vai turpmākajos izmeklēšanas gadījumos:

- a) visas liecinieku dotās liecības un citi apgalvojumi, viedokļi un piezīmes, kas izdarītas vai saņemtas izmeklēšanas iestādes veiktās drošības izmeklēšanas gaitā;
- b) dokumenti, kas atklāj to personu identitāti, kas liecinājuši drošības izmeklēšanā;
- c) medicīniska vai privāta rakstura informācija attiecībā uz negadījumā vai starpgadījumā iesaistītajām personām.

10. pants

Pastāvīgas sadarbības struktūra

- 1. Dalībvalstis ciešā sadarbībā ar Komisiju izveido pastāvīgas sadarbības struktūru, kas ļauj attiecīgajām jūras negadījumu vai zaudējumu drošības izmeklēšanas iestādēm sadarboties savā starpā un ar Komisiju tādā pakāpē, kāda vajadzīga šīs direktīvas mērķu sasniegšanai.
- 2. Pastāvīgās sadarbības struktūras reglamentu un attiecīgos organizatoriskos pasākumus pieņem saskaņā ar 18. panta 2. punktā minēto procedūru.

3. Pastāvīgajā sadarbības struktūrā dalībvalstu izmeklēšanas iestādes un Komisija jo īpaši vienojas par labākajām sadarbības formām, lai
 - a) kopīgi izmantotu sistēmas, struktūras un iekārtas, kā arī citus ar drošības izmeklēšanu saistītus priekšmetus vraku un kuģa iekārtu tehniskajai izmeklēšanai, un tas ietver informācijas iegūšanu no reisa datu ieraksta sistēmām un citām elektroniskām ierīcēm un šīs informācijas novērtēšanu,
 - b) sniegtu viena otrai tehnisko vai ekspertu palīdzību, kas vajadzīga specifisku uzdevumu veikšanai,
 - c) iegūtu un kopīgi izmantotu informāciju, kas ir svarīga, lai analizētu datus par negadījumiem un dotu piemērotus drošības ieteikumus Kopienas līmenī,
 - d) izstrādātu kopīgus principus drošības ieteikumu ievērošanas kontrolei un izmeklēšanas metožu pielāgošanai zinātnes un tehnikas attīstībai,
 - e) izstrādātu konfidencialitātes noteikumus attiecībā uz liecinieku sniegto liecību kopīgu izmantošanu un datu apstrādi,
 - f) pēc vajadzības organizētu attiecīgu apmācību atsevišķiem izmeklētājiem,
 - g) veicinātu sadarbību ar trešu valstu izmeklēšanas iestādēm vai organizācijām un ar starptautiskajām jūras negadījumu izmeklēšanas organizācijām jomās, uz kurām attiecas šī direktīva.
4. Dalībvalstis, kuru struktūras vai pakalpojumus kuģis ir izmantojis vai kuru struktūras vai pakalpojumus tam būtu vajadzējis izmantot pirms negadījuma vai starpgadījuma, un kurām ir informācija, kas attiecas uz konkrēto izmeklēšanu, šo informāciju nodod izmeklēšanas iestādei, kas veic izmeklēšanu.

11. pants

Izmaksas

Dalībvalstis dara visu iespējamo, lai netiktu prasīta samaksa par citai dalībvalstij vajadzīgās palīdzības sniegšanu izmeklēšanā, ko veic saskaņā ar šo direktīvu.

12. pants

Sadarbība ar pamatoti ieinteresētām trešām valstīm

1. Dalībvalstis jūras negadījumu izmeklēšanā pēc iespējas lielākā mērā sadarbojas ar pamatoti ieinteresētām trešām valstīm.
2. Pamatoti ieinteresētajām trešām valstīm jebkurā izmeklēšanas posmā ar abpusēju piekrišanu atļauj iesaistīties drošības izmeklēšanā, ko dalībvalsts vada saskaņā ar šīs direktīvas nosacījumiem.

3. Dalībvalsts līdzdarbība izmeklēšanā, kuru veic pamatoti ieinteresēta treša valsts, neierobežo šīs dalībvalsts rīcību un ziņošanas prasību izpildi, kas ar šo direktīvu noteikta attiecībā uz jūras negadījuma vai starpgadījuma drošības izmeklēšanu.

13. pants

Pierādījumu saglabāšana

Dalībvalstis pieņem attiecīgus pasākumus, lai nodrošinātu to, ka negadījumos, starpgadījumos un briesmu signālos iesaistītās puses šīs direktīvas īstenošanas jomā dara visu, lai:

- a) saglabātu visu informāciju no kartēm, kuģa žurnāliem, elektroniskos ierakstus un magnētiskās un videolentes, tostarp reisa datu ieraksta iekārtu un citu elektronisko iekārtu reģistrēto informāciju, kas saistīta ar negadījuma brīdi un laikposmu pirms un pēc negadījuma;
- b) novērstu to, ka šāda informācija tiek dzēsta pārrakstot vai citādi mainīta;
- c) novērstu traucējumus attiecībā uz citām iekārtām, kuras pamatoti var uzskatīt par saistītām ar negadījuma izmeklēšanu;
- d) ātri savāktu un saglabātu visus pierādījumus kuģošanas negadījumu vai zaudējumu drošības izmeklēšanas vajadzībām.

14. pants

Ziņojumi par negadījumiem

1. Jūras negadījuma vai starpgadījuma drošības izmeklēšanas, ko veic saskaņā ar šīs direktīvas nosacījumiem, rezultātu publicē ziņojumā, kuru veido saskaņā ar norādījumiem I pielikumā.
2. Izmeklēšanas iestādes dara visu, lai ziņojums būtu publiski pieejams 12 mēnešos pēc negadījuma vai starpgadījuma dienas. Ja nav iespējams laikus sagatavot galīgo ziņojumu, 12 mēnešos pēc negadījuma vai starpgadījuma dienas publicē starpposma ziņojumu.
3. Vadošās izmeklētājas dalībvalsts izmeklēšanas iestāde nosūta Komisijai galīgā vai starpposma ziņojuma eksemplāru. Piezīmes, kuras Komisija var izteikt ziņojuma kvalitātes uzlabošanas nolūkā, tā ievēro tādā veidā, lai pēc iespējas vairāk veicinātu šīs direktīvas mērķu sasniegšanu.

15. pants

Drošības ieteikumi

1. Dalībvalstis nodrošina to, ka adresāti ievēro drošības ieteikumus, kurus dod izmeklēšanas iestādes, un attiecīgos gadījumos īsteno tos saskaņā ar Kopienas un starptautisko tiesību aktu noteikumiem.

2. Vajadzības gadījumā izmeklēšanas iestāde vai Komisija dod drošības ieteikumus, pamatojoties uz datu teorētisku analīzi.
3. Drošības ieteikumu vai pagaidu ieteikumu nekādos apstākļos neizmanto atbildības vai vainas pakāpes noteikšanai negadījumā.

16. pants

Agrīnā brīdinājuma sistēma

Ja dalībvalsts izmeklēšanas iestāde jebkurā jūras negadījuma vai starpgadījuma izmeklēšanas posmā uzskata, ka vajag steidzami rīkoties Kopienas līmenī, lai novērstu jaunus negadījumus, tā tūlīt informē Komisiju par vajadzību dot agrīno brīdinājumu.

Komisija nekavējoties izskata šo jautājumu un, ja vajadzīgs, izsūta brīdinājuma paziņojumu attiecīgajām iestādēm visās pārējās dalībvalstīs, kuģniecības nozarei un jebkurai citai iesaistītai pusei.

17. pants

Eiropas Jūras negadījumu datubāze

1. Datus par jūras negadījumiem un starpgadījumiem glabā un analizē elektroniskā Eiropas datubāzē, kuru jāizveido Komisijai un kuras nosaukums būs „Eiropas Jūras negadījumu informācijas platforma (*EMCIP*)”.
2. Dalībvalstis dara Komisijai zināmas pilnvarotās iestādes, kurām būs pieeja datubāzei.
3. Dalībvalstu izmeklēšanas iestādes sniedz Komisijai ziņas par jūras negadījumiem un starpgadījumiem, izmantojot II pielikumā norādīto formātu. Tās turklāt iesniedz Komisijai jūras negadījuma vai starpgadījuma drošības izmeklēšanā iegūtos datus saskaņā ar *EMCIP* datubāzes shēmu.
4. Komisija informē dalībvalstu izmeklētājas iestādes par paziņošanas un ziņojumu iesniegšanas procedūras prasībām un termiņiem.

18. pants

Komitejas

1. Komisijai palīdz Kuģošanas drošības un kuģu izraisītā piesārņojuma novēršanas komiteja (*COSS*), kas izveidota ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 2099/2002¹² 3. pantu.

¹² OV L 324, 29.11.2002., 1. lpp.

2. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Lēmuma 1999/468/EK 5. un 7. pantu, ņemot vērā minētā lēmuma 8. panta noteikumus.

Lēmuma 1999/468/EK 5. panta 6. punktā paredzētais termiņš ir divi mēneši.

3. Komiteja pieņem savu reglamentu.

19. pants

Grozīšanas pilnvaras

Komisija, ievērojot šīs direktīvas darbības jomu, var atjaunināt šajā direktīvā izmantotās definīcijas un atsauces uz Kopienas tiesību aktiem un SJO instrumentiem saskaņā ar 18. panta 2. punktā minēto procedūru, lai šādi panāktu saskaņību ar Kopienas vai SJO pasākumiem, kuri ir stājušies spēkā.

Saskaņā ar šo pašu procedūru Komisija var grozīt arī pielikumus.

20. pants

Papildu pasākumi

Nekas no šajā direktīvā ietvertā neattiecināt dalībvalsti no tādu kuģošanas drošības papildu pasākumu veikšanas, uz kuriem šī direktīva neattiecas, ja vien ar šādiem pasākumiem nepārkāpj šo direktīvu vai jebkādā veidā negatīvi neietekmē tās mērķu sasniegšanu.

21. pants

Sankcijas

Dalībvalstis nosaka noteikumus par sankcijām, ko piemēro par to valsts noteikumu pārkāpumiem, kuri pieņemti saskaņā ar šo direktīvu, un veic to īstenošanai vajadzīgos pasākumus. Paredzētajām sankcijām jābūt efektīvām, samērīgām un preventīvām.

22. pants

Grozījumi spēkā esošajos tiesību aktos

1. Svītro Direktīvas 1999/35/EK 12. pantu.
2. Svītro Direktīvas 2002/59/EK 11. pantu.

23. pants

Transponēšana

1. Dalībvalstīs stājas spēkā normatīvie un administratīvie akti, kas vajadzīgi, lai izpildītu šīs direktīvas prasības vēlākais līdz [...]. Tās tūlīt dara Komisijai zināmu minēto tiesību aktu tekstu, kā arī minēto tiesību aktu un šīs direktīvas atbilstības tabulu.

Kad dalībvalstis pieņem minētos tiesību aktus, tajos ietver atsauci uz šo direktīvu vai arī šādu atsauci pievieno to oficiālajai publikācijai. Dalībvalstis nosaka, kā izdarāmas šādas atsauces.

2. Dalībvalstis dara Komisijai zināmus to tiesību aktu galvenos noteikumus, ko tās pieņem jomā, uz kuru attiecas šī direktīva.

24. pants

Stāšanās spēkā

Šī direktīva stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

25. pants

Adresāti

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

Briselē, [...]

*Parlamenta vārdā —
priekšsēdētājs
[...]*

*Padomes vārdā —
priekšsēdētājs
[...]*

I PIELIKUMS

Drošības izmeklēšanas ziņojuma forma un saturs

Priekšvārds

Priekšvārdā izklāsta vienīgo drošības izmeklēšanas mērķi — to, ka drošības ieteikums nekādā gadījumā nerada atbildības vai vainas prezumpciju, — un to, ka ziņojums satur a un noformējuma ziņā nav uzrakstīts ar ieceri to izmantot tiesvedībā.

(Ziņojumā nedrīkst atsaukties uz liecinieku sniegtām liecībām, un nevienu personu ziņojumā nedrīkst minēt saistībā ar personu, kas ir liecinājusi izmeklēšanā.)

1. Kopsavilkums

Šajā daļā norāda jūras negadījuma vai starpgadījuma galvenos faktus: kas, kad, kur un kā ir noticis un norāda, vai ir upuri vai cietušie, vai ticis nodarīts kaitējums kuģim, kravai, trešām personām vai videi.

2. Fakti

Šajā daļā iekļauj virkni atsevišķu iedaļu, kurās sniedz pietiekamu daudzumu informācijas, ko izmeklēšanas iestāde interpretē kā faktus saturošu un ar ko pilnībā var aizpildīt attiecīgās ailes Eiropas Jūras negadījumu datubāzē, pamatot analīzi un padarīt situāciju saprotamāku.

Minētajās iedaļās iekļauj vismaz šādu informāciju.

2.1. Dati par kuģi:

- kuģa karogs/reģistrs;
- kuģa identifikācija;
- kuģa galvenie raksturlielumi;
- īpašnieks un rēdereja;
- dati par kuģa konstrukciju;
- obligātais minimums drošai apkalpes komplektācijai;
- atļautā krava.

2.2. Dati par reisu:

- pietāšanas ostas;
- reisa veids;
- informācija par kravu;
- apkalpe.

2.3. Informācija par jūras negadījumu vai starpgadījumu:

- jūras negadījuma vai starpgadījuma veids;
- datums un laiks;
- jūras negadījuma vai starpgadījuma koordinātas un atrašanās vieta;
- iekšējā un ārējā vide;
- kuģa ekspluatācijas un reisa segments;
- vieta uz kuģa;
- ar cilvēka faktoru saistītie dati;
- sekas (cilvēkiem, kuģim, kravai, videi, citas).

2.4. Iesaistītie dienesti krastā un sniegtā neatliekamā palīdzība:

- kas tika iesaistīts;
- izmantotie līdzekļi;
- reaģēšanas laiks;
- veiktās darbības;
- sasniegtie rezultāti.

Papildus vajadzīgajiem datiem un citai pamata informācijai, šajā ziņojuma daļā iekļauj visu attiecīgo pārbaužu un testu rezultātus un norāda drošības pasākumus, kas jau var būt veikti, lai novērstu turpmākus jūras negadījumus vai starpgadījumus.

3. Apraksts

Šajā daļā rekonstruē jūras negadījuma vai starpgadījuma norisi hronoloģiskā secībā — pirms notikuma, tā laikā un pēc notikuma — un katra faktora (t.i., personas, materiāla, vides, aprīkojuma vai ārēja spēka) nozīmi tajā. Aprakstā iekļaujamais laikposms ir atkarīgs no tiem ar negadījumu saistītajiem notikumiem, kam ir bijusi tieša ietekme uz šo jūras negadījumu vai starpgadījumu.

4. Analīze

Šajā daļā ietver virkni atsevišķu iedaļu, kurās dota katra ar negadījumu vai starpgadījumu saistītā notikuma analīze un piezīmes par izmeklēšanā veikto attiecīgo pārbaužu un testu rezultātiem un par visiem drošības pasākumiem, kas jau var būt veikti, lai novērstu turpmākus jūras negadījumus.

Šīs iedaļas attiecas uz

- ar negadījumu saistīto notikumu apstākļiem un vidi;
- cilvēku kļūdainu rīcību un bezdarbību, darbībām ar bīstamām vielām, ietekmi uz vidi, kļūmēm iekārtu darbībā un ārēju ietekmi;
- negadījumu veicinošajiem faktoriem saistībā ar cilvēka faktoru, darbībām uz kuģa, vadības vai reglamentējošu ietekmi no krasta.

Analīze un piezīmes ļauj ziņojumā izdarīt loģiskus secinājumus, konstatējot visus negadījumu veicinošos faktorus, tostarp tos, saistībā ar kuriem pastāv risks, ka šābrīža aizsardzība, kuras mērķis ir novērst negadījumu un/vai novērst vai mazināt tā sekas, ir nepietiekama vai ka tās nav vispār.

5. Secinājumi

Šajā daļā apkopo konstatētos negadījumu veicinošos faktorus un neesošos vai nepietiekamos aizsardzības pasākumus (materiālos, funkcionālos, simboliskos vai procedurālos), saistībā ar kuriem jāizstrādā drošības pasākumi, kas vajadzīgi, lai novērstu turpmākus jūras negadījumus.

6. Drošības ieteikumi

Vajadzības gadījumā šajā ziņojuma daļā ietver no analīzes un secinājumiem izrietošus drošības ieteikumus konkrētās jomās (tiesību akti, projektēšana, procedūras, pārbaudes, vadība, veselības aizsardzība un drošība darbā, apmācība, remontdarbi, tehniskā apkope, palīdzība no krasta un neatliekamā palīdzība).

Drošības ieteikumus adresē tiem, kuri tos var vislabāk īstenot, piemēram, kuģu īpašniekiem, rēderiem, atzītām organizācijām, kuģniecības iestādēm, kuģu satiksmes dienestiem, glābšanas dienestiem, starptautiskām jūrniecības organizācijām un Eiropas institūcijām, lai novērstu turpmākus jūras negadījumus.

Šajā daļā iekļauj arī visus pagaidu ieteikumus, kas var būt doti drošības izmeklēšanas gaitā.

7. Papildinājumi

Vajadzības gadījumā ziņojumam drukātā un/vai elektroniskā veidā pievieno šādu informāciju, kuras uzskaitījumu var papildināt:

- fotogrāfijas, kustīgi attēli, skaņas ieraksti, kartes, shēmas;
- piemērojamie standarti;
- izmantotie tehniskie termini un saīsinājumi;
- īpaši drošības pētījumi;
- cita informācija.

II PIELIKUMS

DATI, KAS JĀNORĀDA, IZZIŅOJOT JŪRAS NEGADĪJUMU VAI STARPGADĪJUMU

(Eiropas Jūras negadījumu informācijas platformas sastāvdaļa)

01. Atbildīgā dalībvalsts/kontaktpersona
02. Dalībvalsts izmeklētājs
03. Dalībvalsts pildītā funkcija
04. Ietekmētā krasta valsts
05. Pamatoti ieinteresēto valstu skaits
06. Pamatoti ieinteresētās valstis
07. Paziņotāja struktūra
08. Paziņošanas laiks
09. Paziņošanas datums
10. Kuģa nosaukums
11. SJO numurs/pazīšanas signāls
12. Kuģa karogs
13. Jūras negadījuma vai starpgadījuma veids
14. Kuģa veids
15. Jūras negadījuma vai starpgadījuma datums
16. Jūras negadījuma vai starpgadījuma laiks
17. Koordinātas – ģeogrāfiskais platums
18. Koordinātas – ģeogrāfiskais garums
19. Jūras negadījuma vai starpgadījuma vieta
20. Izbraukšanas osta
21. Galamērķa osta
22. Satiksmes sadales shēma
23. Reisa segments

24. Kuģa ekspluatācija
25. Vieta uz kuģa
26. Bojā gājušie:
- Apkalpe
 - Pasažieri
 - Citi
27. Nopietni ievainotie:
- Apkalpe
 - Pasažieri
 - Citi
28. Piesārņojums
29. Kuģim nodarītie bojājumi
30. Kravai nodarītie bojājumi
31. Citi bojājumi
32. Jūras negadījuma vai starpgadījuma īss apraksts

Piezīme: pasvītrotie skaitļi nozīmē to, ka tad, ja jūras negadījumā vai starpgadījumā ir iesaistīts vairāk nekā viens kuģis, dati jāsniedz par katru kuģi.

TIESĪBU AKTA FINANŠU PĀRSKATS

1. PRIEKŠLIKUMA NOSAUKUMS

Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvai, ar ko nosaka pamatprincipus negadījumu izmeklēšanai jūras transporta nozarē un groza Direktīvas 1999/35/EK un 2002/59/EK.

2. BUDŽETA LĪDZEKĻU vadība/SADALE PA DARBĪBAS JOMĀM (ABM/ABB)

Politikas joma: enerģētika un transports

Darbības: jūras un iekšējo ūdensceļu satiksme, vairākveidu pārvadājumi

3. BUDŽETA POZĪCIJAS

3.1. Budžeta pozīcijas (darbības pozīcijas un atbilstīgās tehniskā un administratīvā atbalsta pozīcijas (ex- BA pozīcijas)), norādot pozīcijas nosaukumu: nepiemēro

3.2. Rīcības un finansiālās ietekmes ilgums: nepiemēro

3.3. Budžeta informācija (vajadzības gadījumā pievienot papildu rindas): nepiemēro

Budžeta pozīcija	Izdevumu veids		Jauns	EBTA iemaksas	Kandidātvalstu iemaksas	Finanšu plāna pozīcija
	Obligātie/neobligātie	DA ¹ /NDA ²	JĀ/NĒ	JĀ/NĒ	JĀ/NĒ	Nr. [...]
	Obligātie/neobligātie	DA/NDA	JĀ/NĒ	JĀ/NĒ	JĀ/NĒ	Nr. [...]

4. RESURSU KOPSAVILKUMS

4.1. Finanšu resursi

¹ Nediferencēti apropriējumi

² Nediferencēti apropriējumi

4.1.1. Kopsavilkums par saistību apropriējumiem (SA) un maksājumu apropriējumiem (MA)

miljoni EUR (noapaļot līdz 3 zīmēm aiz komata)

Izdevumu veids	Iedaļas Nr.		Gads n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 un turpmākie gadi	Kopā
----------------	-------------	--	--------	-------	-------	-------	-------	-------------------------	------

Darbības izdevumi³

Saistību apropriējumi (SA)	8.1	a	0	0	0	0	0	0	nav spēkā
Maksājumu apropriējumi (MA)		b	0	0	0	0	0	0	nav spēkā

Administratīvie izdevumi, kas ir ietverti pamatsummā⁴

Tehniskais un administratīvais atbalsts (NDA)	8.2.4	c	0	0	0	0	0	0	nav spēkā
---	-------	---	---	---	---	---	---	---	-----------

PAMATSUMMAS KOPAPJOMS

Saistību apropriējumi		a+c	0	0	0	0	0	0	nav spēkā
Maksājumu apropriējumi		b+c	0	0	0	0	0	0	nav spēkā

Administratīvie izdevumi, kas nav ietverti pamatsummā⁵

Cilvēkresursu izmaksas un saistītie izdevumi (NDA)	8.2.5	d	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,324
Pamatsummā neietvertās administratīvās izmaksas (NDA), izņemot cilvēkresursu izmaksas un saistītos izdevumus	8.2.6	e	0	0	0	0	0	0	0

Orientējošā rīcības izmaksu kopsumma

KOPĀ – SA (ar cilvēkresursu izmaksām)		a+c+d+e	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,324
KOPĀ – MA (ar cilvēkresursu izmaksām)		b+c+d+e	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,324

³ Izdevumi, kas nav ietverti attiecīgās xx. sadaļas xx 01. nodaļā.

⁴ Izdevumi, kas ir ietverti xx sadaļas xx 01 04. pantā.

⁵ Izdevumi, kas ir ietverti xx 01. nodaļā, izņemot xx 01 04. un xx 01 05. pantu

Ziņas par līdzfinansējumu

Šajā tiesību akta priekšlikumā nav paredzēts līdzfinansējums no dalībvalstīm.

miljoni EUR (noapaļot līdz 3 zīmēm aiz komata)

Līdzfinansējošā struktūra		Gads n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n+5 un turpmākie gadi	Kopā
.....	f	0	0	0	0	0	0	0
KOPĀ – SA (ar līdzfinansējumu)	a+c+d+e+f	0	0	0	0	0	0	0

4.1.2. Atbilstība finanšu plānojumam

- Priekšlikums atbilst pašreizējam finanšu plānojumam
- Šis priekšlikums ir saistīts ar attiecīgās finanšu plāna pozīcijas pārplānošanu
- Saistībā ar šo priekšlikumu var būt jāpieņem Iestāžu nolīguma noteikumi⁶ (par elastības fondu vai finanšu plāna pārskatīšanu)

4.1.3. Finansiālā ietekme uz ieņēmumiem

- Priekšlikumam nav finansiālas ietekmes uz ieņēmumiem
- Priekšlikumam ir finansiāla ietekme uz ieņēmumiem, un tā ir šāda:

Piezīme: visa informācija un piezīmes par metodi, pēc kuras veikti finansiālās ietekmes aprēķini, jāsniedz atsevišķā pielikumā

miljoni EUR (noapaļot līdz 3 zīmēm aiz komata)

Budžeta pozīcija	Ieņēmumi	Stāvoklis pirms rīcības [gads n -1]	Stāvoklis pēc rīcības						
			[gads n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] ⁷	
	a) ieņēmumi absolūtā izteiksmē		0	0	0	0	0	0	0
	b) ieņēmumu izmaiņas	Δ	0	0	0	0	0	0	0

⁶ Skatīt Iestāžu nolīguma 19. un 24. punktu.

⁷ Vajadzības gadījumā (ja rīcības ilgums pārsniedz 6 gadus) jāpievieno papildu slejas.

- 4.2 Cilvēkresursi, izteikti ar pilnslodzes ekvivalentu (tostarp ierēdņi, pagaidu darbinieki un ārštata darbinieki) – sīkāk sk. 8.2.1. punktā

(Vadību nodrošina esošais personāls.)

Ikgadējās vajadzības	Gads n (2007*)	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 un turpmākie gadi
Kopā – cilvēkresursi	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5

5. RAKSTUROJUMS UN MĒRĶI

- 5.1. Jāasniedz īstermiņā vai ilgtermiņā

Šā tiesību akta priekšlikuma mērķis ir pieņemt direktīvu, kurā būtu noteikti pamatprincipi, kas jāievēro dalībvalstīm, veicot drošības izmeklēšanu pēc jūras negadījumiem.

Paredzētās darbības īstenošanos dalībvalstu administrācijās, jo īpaši dienestā, kas ir atbildīgi par jūrlietām un drošības izmeklēšanu pēc jūras negadījumiem.

- 5.2. Pievienotā vērtība, ko rada Kopienas iesaistīšanās, un priekšlikuma saskanība ar citiem finanšu instrumentiem, iespējamā sinerģija

Ar ierosināto pasākumu būs iespējams laikus noteikt, kurus secinājumus varētu izmantot par pamatu ieteikumiem Kopienas līmenī, lai novērstu līdzīgus negadījumus turpmāk un samazinātu vai novērstu ar jūras transportu saistītos riskus, kas apdraud dalībvalstu iedzīvotājus, preces un vidi.

Pievienotā vērtība parādīsies vispārīgā jūras drošības līmeņa uzlabošanās formā. Netiek paredzēta nekāda ietekme uz finanšu instrumentiem.

- 5.3. Priekšlikuma mērķi, sagaidāmie rezultāti un atbilstīgie rādītāji saistībā ar ABM

Vispārējais Komisijas priekšlikuma mērķis ir uzlabot kuģošanas drošību, Kopienas līmenī izstrādājot skaidras pamatnostādnes attiecībā uz veidu, kādā veic drošības izmeklēšanu pēc jūras negadījumiem. Par vajadzību pēc Kopienas papildu pasākumiem šajā jomā liecina grūtības, kas radās, izmeklējot naftas tankkuģu *Erika* un *Prestige* bojāeju.

Ievērojot starptautiskās jūras tiesības un dalībvalstu tiesības un pienākumus, direktīvas priekšlikumā ir ietverti pasākumi, kas ir obligāti nepieciešami, lai Eiropas Savienības līmenī nodrošinātu pienācīgu drošības izmeklēšanu pēc jūras negadījumiem, kas ir nodarījuši vai varējuši nodarīt nopietnu kaitējumu dalībvalstu iedzīvotājiem, precēm un videi.

Ar Kopienas tiesību aktiem garantē to, ka Kopienas līmenī tiks efektīvi piemēroti starptautiskā līmenī pieņemtie principi, un arī nodrošina atbalstu dalībvalstīm – gan karoga valstīm, gan ieinteresētajām valstīm – darbībās, kas saistītas ar nopietnu jūras negadījumu izmeklēšanu.

5.4. Īstenošanas metode (orientējoši)

Norādīt rīcības īstenošanai izraudzīto metodi vai metodes⁸.

- Centralizēta pārvaldība
- Pārvaldību tieši īsteno Komisija
- Pārvaldību īsteno netieši, atbildību deleģējot
 - izpildaģentūrām,
 - Kopienų izveidotām struktūrām, kā minēts Finanšu regulas 185. pantā,
 - valsts sabiedriskām struktūrām vai struktūrām, kas pilda publisko pasūtījumu.
- Atbildības sadalīšana vai decentralizēta pārvaldīšana
- kopā ar dalībvalstīm
- kopā ar trešām valstīm
- Pārvaldība kopīgi ar starptautiskām organizācijām (lūdzu, precizēt)

Piezīmes:

nepiemēro

6. UZRAUDZĪBA UN NOVĒRTĒŠANA

Ierosinātajā direktīvā ir ietverta prasība dalībvalstīm paziņot Komisijai par īstenošanas pasākumiem, ko tās plāno pieņemt, lai minēto direktīvu transponētu valsts tiesību aktos.

Ja dalībvalstis nepaziņo šos īstenošanas pasākumus (vai arī nepilnīgi paziņo par šādiem pasākumiem), automātiski tiek uzsākta pārkāpumu procedūra saskaņā ar Līguma 226. pantu.

Eiropas Jūras drošības aģentūra uzraudzīs dalībvalstu attiecīgo izmeklēšanas struktūru un jūrlietu administrāciju darbu.

6.1. Novērtēšana

6.1.1. Provizoriskais novērtējums

Pamatojoties uz Komisijas dienestu izstrādātiem darba dokumentiem, kuros bija iekļauts sīki izstrādāts saraksts ar jautājumiem par pieeju, kāda būtu jāpieņem, un noteikumiem, kas būtu jāparedz, saistībā ar tiesisko regulējumu izmeklēšanai, ko veic pēc jūras negadījumiem, Komisija 2004. gada maijā un vēlāk 2005. gada februārī rīkoja divas

⁸ Ja norādītas vairākas metodes, lūdzu, sniedziet papildu informāciju šā punkta iedaļā „Piezīmes”.

apsprīšanās sanāksmju kārtas, kurās piedalījās dalībvalstu un jūras nozares pārstāvji. Komisija lūdza apspriežu dalībniekus rakstiski iesniegt tai sīki izklāstītus komentārus.

Ar Eiropas Jūras drošības aģentūras atbalstu Komisija arī apkopoja nepieciešamo informāciju, lai novērtētu priekšlikuma ietekmi. Komisijas priekšlikuma pamatā esošie principi tika izvērtēti tehniskā seminārā, kuru 2005. gada februārī rīkoja aģentūra un kurā piedalījās SJO eksperti un dalībvalstu jūrlietu administrāciju un izmeklēšanas struktūru pārstāvji.

Visbeidzot, izstrādājot ierosināto direktīvu, Komisija ir saņēmusi atzinumu no neatkarīgu ekspertu grupas, kuras uzdevums bija sniegt padomu Komisijai par stratēģiju attiecībā uz negadījumiem transporta nozarē.

Apsprīšanās un ietekmes novērtējuma rezultātā ir apstiprinājies, ka

- visatbilstošākā iespēja, lai kuģošanas drošības politikā atrisinātu jautājumu par jūras negadījumu izmeklēšanu, ir pieņemt Kopienas tiesību aktus;
- izvēlēta instrumenta pamatā (direktīva, ar ko izveido pamatprincipus, kas dalībvalstīm jāievēro, veicot drošības izmeklēšanu pēc jūras negadījumiem) iespēju robežās ir jāizmanto SJO kodeksa principi un ieteikumi. Tomēr ierosinātajam tiesību aktam vajadzētu nodrošināt tādu pieredzes apmaiņu, kas ir vismaz līdzvērtīga tai, ko nodrošina īstenošanas noteikumi aviācijas nozarē;
- Kopienas pasākumi šajā jomā ir neatliekami, jo drošības izmeklēšana ir daļa no politikas, kuras mērķis ir novērst turpmākas katastrofas Eiropas Savienības jūras ūdeņos.

6.1.2. Pasākumi, kas veikti pēc starpposma novērtējuma vai retrospektīvā novērtējuma (līdzīga pieredze, kas gūta iepriekš)

Nepiemēro

6.1.3. Turpmāko novērtējumu veikšanas nosacījumi un biežums

Nepiemēro

7. KRĀPŠANAS APKAROŠANAS PASĀKUMI

Nepiemēro

8. ZIŅAS PAR RESURSIEM

8.1. Priekšlikuma mērķi to finansiālo izmaksu izteiksmē: **nepiemēro**

Saistību apropriējumi miljonos EUR (noapaļot līdz 3 zīmēm aiz komata)

(Norādīt mērķus, atbilstīgo rīcību un rezultātus)	Rezultāta veids	Vidējās izmaksas	Gads n		Gads n+1		Gads n+2		Gads n+3		Gads n+4		Gads n+5 un turpmākie gadi		KOPĀ	
			Rezultātu skaits	Kopējās izmaksas	Rezultātu skaits	Kopējās izmaksas	Rezultātu skaits	Kopējās izmaksas	Rezultātu skaits	Kopējās izmaksas	Rezultātu skaits	Kopējās izmaksas	Rezultātu skaits	Kopējās izmaksas	Rezultātu skaits	Kopējās izmaksas
DARBĪBAS MĒRĶIS NR. 1 ⁹																
Rīcība 1																
- Rezultāts 1																
- Rezultāts 2																
Rīcība 2																
- Rezultāts 1																
Kopā Mērķis 1																
DARBĪBAS MĒRĶIS NR. 2																
Rīcība 1																
- Rezultāts 1																
Kopā Mērķis 2																
DARBĪBAS MĒRĶIS NR. n																
Kopā Mērķis n																
KOPĒJĀS IZMAKSAS																

⁹ Saskaņā ar aprakstu 5.3. punktā.

8.2. Administratīvie izdevumi

8.2.1. Cilvēkresursu daudzums un veidi

Amata veids		Personāls, kas iesaistāms rīcības pārvaldībā, izmantojot esošos un/vai papildu resursus (amata vietu skaits/pilnslodzes ekvivalents)					
		Gads n	Gads n+1	Gads n+2	Gads n+3	Gads n+4	Gads n+5
Ierēdņi vai pagaidu darbinieki ¹⁰ (06 01 01)	A*/AD	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
	B*, C*/AST	0	0	0	0	0	0
Personāls, ko finansē ¹¹ atbilstīgi XX 01 02. pantam		0	0	0	0	0	0
Pārējais personāls, ko finansē ¹² atbilstīgi XX 01 04/05. pantam		0	0	0	0	0	0
KOPĀ		0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5

8.2.2. No veicamās rīcības izrietošo uzdevumu apraksts: uzdevumi

Direktīva, ar ko nosaka pamatprincipus negadījumu izmeklēšanai jūras transporta nozarē, paplašina Kopienas kompetenci kuģošanas drošības jomā. Lai nodrošinātu pareizu direktīvas īstenošanas uzraudzību, ir vajadzīgi papildu cilvēkresursi, kas atbilst 0,5 amata vietām (A kategorijas ierēdņi).

8.2.3. Cilvēkresursu avoti (štātā)

- Amata vietas, kas patlaban iedalītas programmas pārvaldības vajadzībām, kas jāaizstāj ar citām vai jāpagarina termiņš, uz kādu tās iedalītas
- Amata vietas iedalītas saskaņā ar provizoriskā budžeta projekta kopsavilkumu (APS) vai provizorisko budžeta projektu (APB) finanšu gadam n
- Amata vietas jāpieprasa nākamajā APS/APB procedūras ciklā
- Amata vietas jāiedala, pārgrupējot resursus attiecīgajā dienestā (iekšējā pārgrupēšana)
- Amata vietas nepieciešamas gadā n, bet nav iedalītas saskaņā ar APS/APB attiecīgajam finanšu gadam

¹⁰ Atbilstīgās izmaksas NAV iekļautas pamatsummā.

¹¹ Atbilstīgās izmaksas NAV iekļautas pamatsummā.

¹² Atbilstīgās izmaksas ir iekļautas pamatsummā.

8.2.4. Citi administratīvie izdevumi, kas ir ietverti pamatsummā (XX 01 04/05 – Administratīvās pārvaldības izdevumi)

miljoni EUR (noapaļot līdz 3 zīmēm aiz komata)

Budžeta pozīcija (numurs un nosaukums)	Gads n	Gads n+1	Gads n+2	Gads n+3	Gads n+4	Gads n+5 un turpmākie gadi	KOPĀ
1. Tehniskais un administratīvais atbalsts (un ar to saistītās personāla izmaksas)							0
Izpildaģentūras ¹³							0
Cita veida tehniskais un administratīvais atbalsts							0
- <i>intra muros</i>							0
- <i>extra muros</i>							0
Kopā – tehniskais un administratīvais atbalsts							0

8.2.5. Cilvēkresursu izmaksas un saistītie izdevumi, kas nav ietverti pamatsummā

miljoni EUR (noapaļot līdz 3 zīmēm aiz komata)

Cilvēkresursu veids	Gads n	Gads n+1	Gads n+2	Gads n+3	Gads n+4	Gads n+5 un turpmākie gadi
Ierēdņi un pagaidu darbinieki (06 01 01)	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,324
Personāls, ko finansē atbilstīgi XX 01 02. pantam (palīgpersonāls, valsts norīkotie eksperti, ārštata darbinieki u.c.) (norādīt budžeta pozīciju)	0	0	0	0	0	0
Kopā – cilvēkresursu izmaksas un saistītie izdevumi (NAV ietverti pamatsummā)	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,324

Aprēķins- *Ierēdņi un pagaidu darbinieki*

(EUR 108 000 * 0,5 = EUR 54 000)

Aprēķins - *Personāls, ko finansē atbilstīgi XX 01 02. pantam*

nepiemēro

¹³ Par katru izpildaģentūru jānorāda tai atbilstīgais tiesību akta finanšu pārskats.

8.2.6. Citi administratīvie izdevumi, kas nav ietverti pamatsummā

miljoni EUR (noapaļot līdz 3 zīmēm aiz komata)

	Gads n	Gads n+1	Gads n+2	Gads n+3	Gads n+4	Gads n+5 un turpmākie gadi	KOPĀ
XX 01 02 11 01 – Komandējumi	0	0	0	0	0	0	0*
XX 01 02 11 02 – Sanāksmes un konferences	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 03 - Komitejas ¹⁴	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 02 – Pētījumi un konsultēšanās	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 05 - Informācijas sistēmas	0	0	0	0	0	0	0
2. Kopā – citi pārvaldības izdevumi (XX 01 02 11)	0	0	0	0	0	0	0
3. Citi administratīva rakstura izdevumi (precizēt, norādot budžeta pozīciju)	0	0	0	0	0	0	0
Kopā – administratīvie izdevumi, izņemot cilvēkresursu izmaksas un saistītos izdevumus (kas NAV ietverti pamatsummā)	0	0	0	0	0	0	0

* neietekmē spēkā esošo budžetu, kas iedalīts komandējumiem

Aprēķins - *Citi administratīvie izdevumi, kas nav ietverti pamatsummā*

nepiemēro

¹⁴ Norādīt komitejas veidu un grupu, kurai tā pieder.