

Trešdiena, 2008. gada 24. septembris

Negadījumu izmeklēšana jūras transporta nozarē *II**

P6_TA(2008)0444

Eiropas Parlamenta 2008. gada 24. septembra normatīvā rezolūcija attiecībā uz Padomes kopējo nostāju, lai pieņemtu Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvu, ar ko nosaka pamatprincipus negadījumu izmeklēšanai jūras transporta nozarē un groza Direktīvas 1999/35/EK un 2002/59/EK (5721/5/2008 — C6-0226/2008 — 2005/0240(COD))

(2010/C 8 E/40)

(Koplēmuma procedūra: otrais lasījums)

Eiropas Parlaments,

- ņemot vērā Padomes kopējo nostāju (5721/5/2008 — C6-0226/2008) ⁽¹⁾,
- ņemot vērā tā nostāju pirmajā lasījumā ⁽²⁾ attiecībā uz Komisijas priekšlikumu Eiropas Parlamentam un Padomei (COM(2005)0590),
- ņemot vērā EK līguma 251. panta 2. punktu,
- ņemot vērā Reglamenta 62. pantu,
- ņemot vērā Transporta un tūrisma komitejas ieteikumus otrajam lasījumam (A6-0332/2008),

1. apstiprina grozīto kopējo nostāju;
2. uzdod priekšsēdētājam nosūtīt Parlamenta nostāju Padomei un Komisijai.

⁽¹⁾ OV C 184 E, 22.7.2008., 23. lpp.

⁽²⁾ OV C 74 E, 20.3.2008., 546. lpp.

P6_TC2-COD(2005)0240

Eiropas Parlamenta nostāja, pieņemta otrajā lasījumā 2008. gada 24. septembrī, lai pieņemtu Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2008/.../EK, ar ko nosaka pamatprincipus negadījumu izmeklēšanai jūras transporta nozarē un groza Padomes Direktīvu 1999/35/EK un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 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 priekšlikumu,

Trešdiena, 2008. gada 24. septembris

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu ⁽¹⁾,

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu ⁽²⁾,

saskaņā ar Līguma 251. pantā noteikto procedūru ⁽³⁾,

tā kā:

- (1) Eiropas jūras transportā būtu jāuztur augsts vispārējais drošības līmenis un būtu jādara viss, lai samazinātu jūras negadījumu un starpgadījumu skaitu.
- (2) Ātri paveikta jūras negadījumu tehniskā izmeklēšana uzlabo drošību uz jūras, palīdzot novērst tādu negadījumu recidīvus, kuru rezultātā iet bojā cilvēki un kuģi un tiek piesārņota jūras vide.
- (3) Eiropas Parlaments 2004. gada 21. aprīļa Rezolūcijā par drošības uzlabošanu uz jūras ⁽⁴⁾ mudina Komisiju iesniegt priekšlikumu direktīvai par kuģu satiksmes negadījumu izmeklēšanu.
- (4) Apvienoto Nāciju Organizācijas 1982. gada 10. decembra Jūras tiesību konvencijas (|| "UNCLOS") 2. pantā ir noteiktas krasta valstu tiesības izmeklēt cēloni jebkādam negadījumam uz jūras, kas noticis šīs valsts teritoriālajos ūdeņos un varētu radīt draudus dzīvībai vai videi, prasīt krasta valsts meklēšanas un glābšanas dienestu iesaistīšanos vai citādi ietekmēt krasta valsti.
- (5) UNCLOS 94. pantā *paredzēts*, ka karoga valstīm jāierosina izmeklēšana, kas sakarā ar konkrētiem atklātā jūrā notikušiem negadījumiem vai starpgadījumiem jāveic vai nu piemēroti kvalificētai personai vai personām, vai šai personai vai personām klātesot.
- (6) 1974. gada 1. novembra Starptautiskās konvencijas par cilvēka dzīvības aizsardzību uz jūras (|| "SOLAS 74") noteikumā I/21, 1966. gada 5. aprīļa Starptautiskajā konvencijā par kravas ūdenslīniju un 1973. gada 2. novembra Starptautiskajā konvencijā par piesārņošanas novēršanu no kuģiem ir noteikts karoga valsts pienākums veikt negadījumu izmeklēšanu un iesniegt Starptautiskajai Jūrnieceības organizācijai (SJO) attiecīgos secinājumus.
- (7) SJO obligāto instrumentu īstenošanas kodeksā, kas pievienots SJO Asamblejas 2005. gada 1. decembra Rezolūcijai A.973(24), atgādināts par karoga valsts pienākumu nodrošināt, ka drošības izmeklēšanu uz jūras veic piemēroti kvalificēti izmeklētāji, kas ir kompetenti ar jūras negadījumiem un starpgadījumiem saistītās lietās. Minētajā kodeksā turklāt prasīts karoga valstīm būt gatavām šajā nolūkā nodrošināt kvalificētus izmeklētājus neatkarīgi no negadījuma vai starpgadījuma vietas.
- (8) Būtu jāņem vērā SJO Asamblejas 1997. gada 27. novembra Rezolūcijai A.849 (20) pievienotais Jūras negadījumu un starpgadījumu izmeklēšanas kodekss (|| "SJO Jūras negadījumu un starpgadījumu izmeklēšanas kodekss"), kurā noteikts, ka drošības izmeklēšanā attiecībā jūras negadījumiem un starpgadījumiem jāisteno kopēja pieeja un ka valstīm jāsadarbojas, nosakot faktorus, kas ir par iemeslu jūras negadījumiem un starpgadījumiem. Turklāt būtu jāņem vērā SJO Asamblejas 1997. gada 27. novembra Rezolūcija A.861(20) un SJO Kuģošanas drošības komitejas 2004. gada 17. maija Rezolūcija MSC.163(78), kurās definētas "reisa datu reģistrācijas iekārtas".

⁽¹⁾ OV C 318, 23.12.2006., 195. lpp.

⁽²⁾ OV C 229, 22.9.2006., 38. lpp.

⁽³⁾ Eiropas Parlamenta 2007. gada 25. aprīļa Nostāja (OV C 74 E, 20.3.2008., 546. lpp.), Padomes 2008. gada 6. jūnija Kopējā nostāja (OV C 184 E, 22.7.2008., 23. lpp.) un Eiropas Parlamenta 2008. gada 24. septembra Nostāja.

⁽⁴⁾ OV C 104 E, 30.4.2004., 730. lpp.

Trešdiena, 2008. gada 24. septembris

- (9) Drošības izmeklēšanā jūras negadījumos un starpgadījumos dalībvalstīm būtu jāņem vērā "Pamatnostādnes par taisnīgu attieksmi pret jūrniekiem jūras negadījuma situācijā", kas pievienotas SJO Juridiskās komitejas un Starptautiskās Darba organizācijas vadības iestādes 2006. gada 27. aprīļa Rezolūcijai LEG.3(91) **||**.
- (10) Padomes Direktīvā 1999/35/EK (1999. gada 29. aprīlis) par obligāto apsekojumu sistēmu ro-ro prāmju un ātrgaitas pasažieru kuģu regulārās satiksmes drošībai ⁽¹⁾ dalībvalstīm prasīts atbilstīgi savām attiecīgajām tiesību sistēmām definēt tiesisko statusu, kas tām vai jebkurai citai pamatoti ieinteresētai dalībvalstij ļauj piedalīties, sekmēt vai — gadījumā, kas paredzēts SJO Jūras negadījumu un starpgadījumu izmeklēšanas kodeksā — veikt jebkura tāda negadījuma vai starpgadījuma izmeklēšanu, kurš saistīts ar ro-ro prāmi vai ātrgaitas pasažieru kuģi.
- (11) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2002/59/EK (2002. gada 27. jūnijs), ar ko izveido Kopienas kuģu satiksmes uzraudzības un informācijas sistēmu ⁽²⁾, dalībvalstīm prasīts ievērot SJO Jūras negadījumu un starpgadījumu izmeklēšanas kodeksa noteikumus un nodrošināt, lai **||** izmeklēšanas secinājumus publicētu iespējami drīz pēc izmeklēšanas pabeigšanas.
- (12) Negadījumu un starpgadījumu drošības izmeklēšanas, kurā iesaistīti jūras kuģi vai citi ostās vai citās ierobežotās kuģošanas jūras zonās esoši kuģi, ir ārkārtīgi svarīgi veikt objektīvi, lai efektīvi noteiktu šādu negadījumu vai starpgadījumu apstākļus un cēloņus. Tādēļ šādas izmeklēšanas būtu jāveic neatkarīgiem izmeklētājiem, ko kontrolē neatkarīga struktūra vai vienība, **kam piešķirtas pastāvīgas lēmumu pieņemšanas pilnvaras**, lai izvairītos no jebkāda interešu konflikta.
- (13) Dalībvalstīm saskaņā ar attiecīgās valsts tiesību aktiem attiecībā uz to iestāžu pilnvarām, kas atbildīgas par tiesu izmeklēšanu, un sadarbībā ar šīm iestādēm attiecīgos gadījumos būtu jānodrošina, ka par tehnisko izmeklēšanu atbildīgās personas var veikt savus uzdevumus iespējami labākajos apstākļos.
- (14) Dalībvalstīm būtu jānodrošina, lai to tiesību sistēmas tām un jebkurai citai pamatoti ieinteresētai dalībvalstij ļautu piedalīties drošības izmeklēšanā vai sekmēt vai veikt šādu izmeklēšanu, pamatojoties uz SJO Jūras negadījumu un starpgadījumu izmeklēšanas kodeksa noteikumiem.
- (15) Savstarpēji vienojoties, dalībvalsts var deleģēt jūras negadījuma vai starpgadījuma drošības izmeklēšanu (**||** "drošības izmeklēšana") vai ar šādu izmeklēšanu saistītu īpašu uzdevumu vadību citai dalībvalstij.
- (16) Dalībvalstīm vajadzētu darīt visu iespējamo, lai netiktu prasīta samaksa par vajadzīgās palīdzības sniegšanu izmeklēšanā, kurā iesaistītas divas vai vairāk dalībvalstis. Ja palīdzību lūdz dalībvalsts, kas nav iesaistīta drošības izmeklēšanā, dalībvalstis vienojas par radušos izmaksu atlīdzību.
- (17) Saskaņā ar SOLAS 74 noteikumu V/20 pasažieru kuģiem un kuģiem, kas nav pasažieru kuģi, ar bruto tilpību 3000 tonnu un vairāk, kuri uzbūvēti 2002. gada 1. jūlijā vai vēlāk, jābūt aprīkoti ar reisa datu reģistrācijas iekārtām, lai palīdzētu veikt negadījumu izmeklēšanu. Tā kā minētajām iekārtām ir būtiska nozīme, izstrādājot kuģu satiksmes negadījumu novēršanas politiku, būtu jāprasa, lai šādas iekārtas vienmēr būtu uz kuģiem, kas veic valsts mēroga vai starptautiskus reisus un piestāj Kopienas ostās.

⁽¹⁾ OV L 138, 1.6.1999., 1. lpp. **||**.⁽²⁾ OV L 208, 5.8.2002., 10. lpp.

Trešdiena, 2008. gada 24. septembris

- (18) Datus, ko reģistrē reisa datu reģistrācijas iekārta un citas elektroniskas iekārtas, var izmantot gan pēc negadījuma vai starpgadījuma, lai izmeklētu tā cēloņus, gan preventīvi, lai uzkrātu pieredzi par apstākļiem, kas varētu kļūt par šādu notikumu cēloni. Dalībvalstīm būtu jānodrošina tas, ka šādus datus, ja tie ir pieejami, pienācīgi izmanto abiem minētajiem mērķiem.
- (19) **Būtu jāizmeklē vai citādāk jāpārbauda briesmu signāli no kuģa, vai 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.**
- (20) Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (EK) Nr. 1406/2002 ⁽¹⁾ ir noteikts, ka Eiropas Kuģošanas drošības aģentūrai (|| "Aģentūra") jāsadarbojas ar dalībvalstīm, lai izstrādātu tehniskus risinājumus un sniegtu tehnisku palīdzību jautājumos, kas saistīti ar Kopienas tiesību aktu īstenošanu. Drošības izmeklēšanā Aģentūras konkrētais uzdevums ir veicināt sadarbību starp dalībvalstīm un Komisiju vienotas metodikas izstrādē kuģu satiksmes negadījumu izmeklēšanai saskaņā ar starptautiski atzītiem principiem, ievērojot dalībvalstu tiesību sistēmu atšķirības.
- (21) Saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 1406/2002 Aģentūrai ir jāveicina sadarbība, sniedzot atbalstu dalībvalstīm izmeklēšanas darbību veikšanā, kā arī izmeklēšanas ziņojumu analīzes veikšanā.
- (22) **Izstrādājot kopēju metodoloģiju kuģu satiksmes negadījumu izmeklēšanai vai arī grozot to, būtu jāņem vērā visi secinājumi, kas izdarīti, analizējot saņemtos ziņojumus, un kas var noderēt turpmāku starpgadījumu novēršanai un kuģošanas drošības uzlabošanai Eiropas Savienībā.**
- (23) Dalībvalstīm **un Kopienai** būtu pienācīgi jāievēro drošības ieteikumi, kas izstrādāti pēc drošības izmeklēšanas.
- (24) Tā kā tehniskās drošības izmeklēšanas mērķis ir novērst jūras negadījumus un starpgadījumus, secinājumus un drošības ieteikumus nekādā gadījumā nebūtu jānosaka atbildība vai vainas pakāpe.
- (25) Ņemot vērā to, ka šīs direktīvas mērķi — proti, uzlabot kuģošanas drošību Kopienā un tādējādi mazināt turpmāku jūras negadījumu risku — nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs, un to, ka šīs direktīvas veicamo pasākumu apjoma vai iedarbības dēļ minēto mērķi var labāk sasniegt Kopienas līmenī, Kopiena var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šajā direktīvā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi minētā mērķa sasniegšanai.
- (26) Šīs direktīvas īstenošanai vajadzīgie pasākumi būtu jāpieņem saskaņā ar Padomes Lēmumu 1999/468/EK (1999. gada 28. jūnijs), ar ko nosaka Komisijai piešķirto ieviešanas pilnvaru īstenošanas kārtību ⁽²⁾.

⁽¹⁾ OV L 208, 5.8.2002., 1. lpp. ||.

⁽²⁾ OV L 184, 17.7.1999., 23. lpp. ||.

Trešdiena, 2008. gada 24. septembris

(27) Jo īpaši Komisija būtu jāpilnvaro grozīt šo direktīvu, lai piemērotu turpmākus grozījumus ar to saistītās starptautiskās konvencijās, protokolos, kodeksos un rezolūcijās, kā arī lai pieņemtu vai grozītu jūras negadījumu un starpgadījumu izmeklēšanas kopējo metodiku. Šie pasākumi, kuri ir vispārīgi un kuru mērķis ir grozīt nebūtiskus šīs direktīvas elementus, inter alia, papildinot to ar jauniem nebūtiskiem elementiem, jāpieņem saskaņā ar Lēmuma 1999/468/EK 5.a pantā paredzēto regulatīvo kontroles procedūru,

I

IR PIEŅĒMUŠI ŠO DIREKTĪVU.

1. pants

Priekšmets

1. Šīs direktīvas mērķis ir uzlabot kuģošanas drošību un novērst kuģu izraisītu piesārņojumu, tādējādi samazinot turpmāku jūras negadījumu risku:

- a) veicinot to, ka veic jūras negadījumu un starpgadījumu ātru drošības izmeklēšanu un pienācīgu analīzi, lai noteiktu to cēloņus; un
- b) laikus iesniedzot precīzus drošības izmeklēšanas ziņojumus un piedāvājot korektīvus pasākumus.

2. Saskaņā ar šo direktīvu *uzsāktā* drošības izmeklēšana nav saistīta nedz ar atbildības, nedz vainas pakāpes noteikšanu. Tomēr dalībvalstis nodrošina, ka izmeklēšanas struktūra vai vienība (§ "izmeklēšanas struktūra") neatturas ziņot par visiem negadījuma vai starpgadījuma cēloņiem, ja šie fakti varētu norādīt uz vainu vai atbildību.

2. pants

Darbības joma

1. Šī direktīva attiecas uz jūras negadījumiem, starpgadījumiem **un briesmu signāliem**:

- a) kuros iesaistīti kuģi, kas kuģo ar dalībvalsts karogu; vai
- b) kas notiek dalībvalstu teritoriālajos ūdeņos un iekšējos ūdeņos, kā noteikts UNCLOS; 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 vienīgi valdības dienesti nekomerciāliem nolūkiem;
- b) kuģi bez mehāniskas piedziņas, primitīvas būves koka kuģi, izpriecu jahtas un izpriecu braucienu kuģi, kas nav iesaistīti tirdzniecībā, ja tajos nav un nebūs apkalpes un ja tie nepārvadā un nepārvadās vairāk nekā 12 pasažierus komerciālos nolūkos;
- c) iekšzemes ūdensceļu kuģi, kas kuģo pa iekšzemes ūdensceļiem;
- d) zvejas kuģi, kuru garums ir mazāks par 15 metriem;
- e) stacionāras iekārtas urbšanas darbiem jūrā.

Trešdiena, 2008. gada 24. septembris

3. pants

Definīcijas

Šajā direktīvā:

- 1) "SJO Jūras negadījumu un starpgadījumu izmeklēšanas kodekss" ir SJO Asamblejas 1997. gada 27. novembra Rezolūcijai A.849 (20) pievienotais Jūras negadījumu un starpgadījumu izmeklēšanas kodekss jaunākajā redakcijā;
- 2) turpmāk norādītos terminus saprot atbilstoši SJO Jūras negadījumu un starpgadījumu izmeklēšanas kodeksā ietvertajām definīcijām:
 - a) "jūras negadījums";
 - b) "ļoti smags negadījums";
 - c) "jūras starpgadījums";
 - d) "jūras negadījuma vai starpgadījuma drošības izmeklēšana";
 - e) "izmeklēšanas vadītāja valsts";
 - f) "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) Terminu "reisa datu reģistrācijas iekārta" (|| "VDR") saprot atbilstoši SJO Asamblejas Rezolūcijā A.861(20) un SJO Kuģošanas drošības komitejas Rezolūcijā MSC.163(78) ietvertajai definīcijai;
- 6) **"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.
- 7) "Drošības ieteikums" ir jebkurš priekšlikums, **tostarp reģistrācijas un kontroles nolūkā**, ko ierosina:
 - a) tās valsts, kura veic vai vada drošības izmeklēšanu, izmeklēšanas iestāde, pamatojoties uz izmeklēšanā iegūto informāciju; vai, attiecīgi,
 - b) Komisija, kas rīkojas **ar Aģentūras palīdzību un** pamatojoties uz teorētisku datu analīzi **un veiktās drošības izmeklēšanas rezultātiem**.

4. pants

Drošības izmeklēšanas statuss

1. Dalībvalstis saskaņā ar savām tiesību sistēmām nosaka drošības izmeklēšanas juridisko statusu tā, lai šādu izmeklēšanu varētu veikt pēc iespējas efektīvāk un ātrāk.

Dalībvalstis saskaņā ar saviem tiesību aktiem un, attiecīgos gadījumos, sadarbojoties ar iestādēm, kas atbild par tiesu iestāžu veiktu izmeklēšanu, nodrošina, ka drošības izmeklēšana:

- a) ir neatkarīga no kriminālizmeklēšanas vai citas izmeklēšanas, ko veic, lai noteiktu atbildību vai vainas pakāpi, **pieļaujot, ka tikai secinājumus vai ieteikumus, kas radušies saistībā ar drošības izmeklēšanu, kas uzsākta saskaņā ar šo direktīvu, var izmantot citās tiesas izmeklēšanās;** un

Trešdiena, 2008. gada 24. septembris

b) netiek nepamatoti aizliegta, pārtraukta vai kavēta šādas kriminālizmeklēšanas vai citas izmeklēšanas dēļ.

2. Saskaņā ar 10. pantā minēto pastāvīgās sadarbības struktūru dalībvalstu regulējums ietver noteikumus, kas nodrošina iespēju:

a) sadarboties un sniegt savstarpēju palīdzību drošības izmeklēšanā, ko vada citas dalībvalstis, vai deleģēt uzdevumu vadīt šādu izmeklēšanu citai dalībvalstij saskaņā ar 7. pantu; un

b) koordinēt attiecīgo izmeklēšanas struktūru darbību, ciktāl tas vajadzīgs, lai sasniegtu šīs direktīvas mērķi.

5. pants

Pienākums veikt izmeklēšanu

1. Katra dalībvalsts nodrošina, ka 8. pantā minētā izmeklēšanas struktūra veic drošības izmeklēšanu, ja ir noticis **smags vai ļoti smags jūras negadījums**:

a) kurā iesaistīts kuģis, kas kuģo ar šīs dalībvalsts karogu, neatkarīgi no negadījuma vietas; vai

b) kurš noticis šīs dalībvalsts teritoriālajos ūdeņos un iekšējos ūdeņos, kā noteikts UNCLOS, neatkarīgi no tā, ar kādu karogu kuģo negadījumā iesaistītais kuģis vai kuģi; vai

c) par kuru šai dalībvalstij ir pamatota interese neatkarīgi no negadījuma vietas un karoga, ar kādu kuģo 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 tiks veikta **mazāk smaga negadījuma, jūras starpgadījuma vai briesmu signāla** drošības izmeklēšana.

Pieņemot lēmumu, izmeklēšanas struktūra ņem vērā negadījuma vai starpgadījuma smagumu, ar **briesmu signālu** saistītā kuģa un/vai kravas veidu **un meklēšanas un glābšanas dienestu izdarītu pieprasījumu**.

3. Jomu, uz kuru attiecas drošības izmeklēšana, un praktiskos pasākumus šīs izmeklēšanas veikšanai nosaka izmeklēšanas vadītājs valsts izmeklēšanas struktūra sadarbībā ar attiecīgajām citu pamatoti ieinteresēto valstu struktūrām tā, lai pēc šīs struktūras ieskatiem visvairāk veicinātu šīs direktīvas mērķa 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. Komisija šīs direktīvas īstenošanas nolūkā pieņem vai groza minēto **metodoloģiju**.

Šo pasākumu, kurš paredzēts, lai grozītu nebūtiskus šīs direktīvas elementus, *inter alia*, to papildinot, pieņem saskaņā ar 19. panta 3. punktā minēto regulatīvo kontroles procedūru.

Komisija, **veicot izmaiņas kopējā metodoloģijā, ņem vērā ziņojumus par negadījumiem izdarītos secinājumus un tajos ietvertos drošības ieteikumus**.

5. Drošības izmeklēšanu uzsāk tik drīz pēc jūras negadījuma vai starpgadījuma, cik vien tas ir praktiski iespējams, **bet ne vēlāk kā divus mēnešus pēc notikuma**.

Trešdiena, 2008. gada 24. septembris

6. pants

Ziņošanas pienākums

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

7. pants

Drošības izmeklēšanas vadība un piedalīšanās drošības izmeklēšanā

1. **Notiekot nopietnam vai ļoti nopietnam negadījumam, kurā pamatoti ieinteresētas** divas vai vairākas dalībvalstis, attiecīgās dalībvalstis ātri **vienojas** par to, kura no tām ir izmeklēšanas vadītāja dalībvalsts. **Ja attiecīgās dalībvalstis nespēj noteikt, kurai dalībvalstij ir jāveda izmeklēšana, lēmumu pieņem Komisija, pamatojoties uz aģentūras atzinumu, kas ir nekavējoties jāsteno.**

I

2. Neskarot 1. punktu, katra dalībvalsts paliek atbildīga par drošības izmeklēšanu un koordināciju ar pārējām pamatoti ieinteresētajām dalībvalstīm līdz brīdim, kad tās **vai nu** savstarpēji vienojas, **vai arī Komisija nolemj** par to, kurai jābūt izmeklēšanas vadītājai valstij.

3. Neskarot šīs direktīvas un starptautisko tiesību aktu noteikumus, savstarpēji vienojoties, viena dalībvalsts var atsevišķā gadījumā deleģēt drošības izmeklēšanas vai ar to saistītu īpašu uzdevumu vadību citai dalībvalstij.

4. Ja jūras negadījumā, starpgadījumā **vai briesmu signālā** ir iesaistīts ro-ro prāmis vai ātrgaitas pasažieru kuģis, drošības izmeklēšanas procedūru sāk dalībvalsts, kuras teritoriālajā jūrā vai iekšējos ūdeņos, kā noteikts UNCLOS, ir noticis *negadījums*, || starpgadījums *vai briesmu signāls*, vai — ja tas noticis citos ūdeņos — dalībvalsts, kuru attiecīgais prāmis vai kuģis apmeklējis pēdējo. Minētā dalībvalsts ir atbildīga par drošības izmeklēšanu un koordināciju ar pārējām pamatoti ieinteresētajām dalībvalstīm, līdz **brīdim, kad** tās **vai nu** savstarpēji vienojas **vai arī Komisija nolemj** par to, kurai jābūt izmeklēšanas vadītājai valstij.

8. pants

Izmeklēšanas struktūras

1. Dalībvalstis nodrošina, ka par drošības izmeklēšanu atbild objektīva pastāvīga izmeklēšanas struktūra **vai vienība, kurai pastāvīgi piešķirtas vajadzīgās pilnvaras** un **kuras sastāvā ir atbilstoši** kvalificēti izmeklētāji I jūras negadījumu un starpgadījumu jautājumos.

Izmeklēšanas struktūra **ir funkcionāli neatkarīga, jo īpaši no tām valsts iestādēm, kas atbild par kuģu peldētspēju, sertifikāciju, inspicēšanu, apkopes komplektāciju, drošu navigāciju, tehnisko apkopi, jūras satiksmes kontroli, ostas valsts kontroli, jūras ostu darbību un no iestādēm, kas veic izmeklēšanu atbildības noteikšanas un tiesībaizsardzības nolūkā, kā arī vispārīgi no jebkuras citas** puses, kuras intereses varētu **nonākt konfliktā ar tai uzticēto** uzdevumu.

Dalībvalstis, kurām nav pieejas jūrai un kurām nav ne savu kuģu, ne arī kuģu, kas kuģotu ar šo valstu karogu, *nosaka* neatkarīgu kontaktiestādi sadarbībai *drošības* izmeklēšanā saskaņā ar 5. panta 1. punkta c) apakšpunktu.

2. Izmeklēšanas struktūra nodrošina to, ka izmeklētājiem ir zināšanas un praktiskā darba pieredze jomās, kas ir saistītas ar viņu parastajiem izmeklētāja pienākumiem. Turklāt izmeklēšanas struktūra vajadzības gadījumā nodrošina piemērotas ekspertīzes tūlītēju pieejamību.

Trešdiena, 2008. gada 24. septembris

3. Izmeklēšanas struktūrai uzticētās darbības var ietvert arī datu vākšanu un analīzi saistībā ar kuģošanas drošību, jo īpaši preventīvos nolūkos, ciktāl šīs darbības neietekmē minētās struktūras neatkarību vai neuzliek atbildību saistībā ar normatīviem, administratīviem vai standartizācijas jautājumiem.

4. Dalībvalstis atbilstīgi savām tiesību sistēmām nodrošina, ka to izmeklēšanas struktūras izmeklētāji vai izmeklētāji no citas izmeklēšanas struktūras, kurai deleģēts drošības izmeklēšanas uzdevums, attiecīgos gadījumos sadarbībā ar iestādēm, kas atbildīgas par tiesu izmeklēšanu, ir pilnvaroti:

- a) brīvi piekļūt jebkurai teritorijai vai negadījuma vietai, kā arī jebkuram kuģim, vrakam vai struktūrai, tostarp kravai, iekārtām vai atliekām;
- b) nodrošināt pierādījumu tūlītēju uzskaiti un vracu, atlieku vai citu sastāvdaļu vai vielu kontrolētu meklēšanu un novākšanu pārbaudei vai analīzei;
- c) pieprasīt b) apakšpunktā minēto priekšmetu pārbaudi vai analīzi un izmantot brīvu piekļuvi šādu pārbaudi vai analīzi rezultātiem;
- d) brīvi piekļūt jebkādai svarīgai informācijai un ierakstītiem datiem, tostarp no VDR iegūtiem datiem, kas ir saistīti ar kuģi, reisus, 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) iztaujāt lieciniekus bez tādu cilvēku klātbūtnes, kuru intereses varētu uzskatīt par tādām, kas kavē drošības izmeklēšanu;
- h) saņemt apsekojumu protokolus un saistīto informāciju, kas ir karoga valsts, kuģu īpašnieku, klasifikācijas sabiedrības vai jebkuras citas iesaistītās puses rīcībā, ja šīs puses vai to pārstāvji veic uzņēmējdarbību attiecīgajā dalībvalstī;
- i) pieprasīt attiecīgās valsts attiecīgo 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 struktūra ir spējīga nekavējoties reaģēt uz jebkurā laikā saņemtu paziņojumu par negadījumu un saņemt pietiekamus resursus savu funkciju neatkarīgai izpildei. Tās izmeklētājiem piešķir statusu, kas tiem dod vajadzīgās neatkarības garantijas.*

6. To uzdevumu pildīšanu, kas izmeklēšanas struktūrai uzticēti saskaņā ar šo direktīvu, tā var apvienot ar tādu notikumu izmeklēšanu, kas nav jūras negadījumi, ja šāda izmeklēšana neapdraud izmeklēšanas struktūras neatkarību.

9. pants

Ziņu neizpaušana

Dalībvalstis atbilstīgi savām tiesību sistēmām nodrošina, ka turpmāk **minētās** ziņas neļauj izmantot citiem nolūkiem kā drošības izmeklēšana ■:

- a) visas liecinieku sniegtās liecības un citi apgalvojumi, viedokļi un piezīmes, kas izdarītas vai saņemtas izmeklēšanas struktūras veiktās drošības izmeklēšanas gaitā;

Trešdiena, 2008. gada 24. septembris

- b) dokumenti, kas atklāj to personu identitāti, kas liecinājuši drošības izmeklēšanā;
- c) medicīniska vai privāta rakstura informācija attiecībā uz negadījumā vai starpgadījumā iesaistītajām personām.

Turklāt dalībvalstis nodrošina, ka šādas izmeklēšanas gaitā liecinieku sniegtās liecības vai citu informāciju neiegūst trešo valstu pārvaldes iestādes, lai nepieļautu, ka šie paziņojumi un informācija tiek izmantoti kriminālnoziedzumu izmeklēšanā attiecīgajās valstīs.

10. pants

Pastāvīgas sadarbības sistēma

1. Dalībvalstis ciešā sadarbībā ar Komisiju izveido pastāvīgas sadarbības sistēmu, kas ļauj attiecīgajām struktūrām savstarpēji sadarboties tādā pakāpē, kāda vajadzīga šīs direktīvas mērķa sasniegšanai.
2. Pastāvīgās sadarbības sistēmas reglamentu un attiecīgus organizatoriskos pasākumus pieņem saskaņā ar 19. panta 2. punktā minēto regulatīvo procedūru.
3. Pastāvīgajā sadarbības sistēmā dalībvalstu izmeklēšanas struktūras jo īpaši vienojas par labākajām sadarbības formām, lai:
 - a) ļautu izmeklēšanas struktūrām kopīgi izmantot sistēmas, struktūras un iekārtas, kā arī citus ar drošības izmeklēšanu saistītus objektus vraku un kuģa iekārtu tehniskajai izmeklēšanai, tostarp informācijas iegūšanu no VDR un citām elektroniskām ierīcēm un šīs informācijas novērtēšanu;
 - b) sniegtu viena otram tehnisko vai ekspertu palīdzību, kas vajadzīga konkrētu uzdevumu veikšanai;
 - c) iegūtu un kopīgi izmantotu informāciju, kas ir svarīga, lai analizētu datus par negadījumiem un sniegtu piemērotus drošības ieteikumus Kopienas līmenī;
 - d) izstrādātu kopīgus principus drošības ieteikumu ievērošanas kontrolei un izmeklēšanas metožu pielāgošanai zinātnes un tehnikas attīstībai;
- e) ***paredzētu ātras trauksmes pasākumus saistībā ar jūras negadījumu vai starpgadījumu;***
- f) izstrādātu konfidencialitātes noteikumus — ievērojot valstu noteikumus — attiecībā uz liecinieku sniegto liecību kopīgu izmantošanu un datu, kā arī citu 9. pantā minēto ziņu apstrādi **;**
- g) pēc vajadzības organizētu attiecīgu apmācību atsevišķiem izmeklētājiem;
- h) veicinātu sadarbību ar trešo valstu izmeklēšanas struktūrām un starptautiskajām jūras negadījumu izmeklēšanas organizācijām jomās, uz kurām attiecas šī direktīva.

I

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 drošības izmeklēšanu, šo informāciju nodod izmeklēšanas struktūrai, kas veic minēto izmeklēšanu.

Trešdiena, 2008. gada 24. septembris

11. pants

Izmaksas

1. Izmeklēšanā, kurā iesaistītas divas vai vairākas dalībvalstis, ar izmeklēšanu saistītās darbības ir bezmaksas.
2. Ja palīdzību lūdz no dalībvalsts, kas nav iesaistīta drošības izmeklēšanā, dalībvalstis vienojas par radušos izmaksu atlīdzību.

12. pants

Sadarbība ar pamatoti ieinteresētām trešām valstīm

1. Dalībvalstis drošības izmeklēšanā pēc iespējas lielākajā mērā sadarbojas ar citām pamatoti ieinteresētajām trešām valstīm.
2. Pamatoti ieinteresētajām trešām valstīm jebkurā izmeklēšanas posmā ar savstarpēju vienošanos atļauj iesaistīties drošības izmeklēšanā, ko dalībvalsts vada saskaņā ar šo direktīvu.
3. Dalībvalsts līdzdarbība drošības izmeklēšanā, kuru veic pamatoti ieinteresēta trešā valsts, neskar šajā direktīvā noteiktās prasības attiecībā uz drošības izmeklēšanas veikšanu un ziņošanu. Ja pamatoti ieinteresēta trešā valsts vada drošības izmeklēšanu, kurā iesaistīta viena vai vairākas dalībvalstis, dalībvalstis var pieņemt lēmumu neveikt paralēlu drošības izmeklēšanu, ar noteikumu, ka trešās valsts veikta drošības izmeklēšana notiek saskaņā ar SJO Jūras negadījumu un starpgadījumu izmeklēšanas kodeksu.

13. pants

Pierādījumu saglabāšana

Dalībvalstis pieņem attiecīgus pasākumus, lai nodrošinātu to, ka puses, uz kurām attiecas negadījumi un starpgadījumi, šīs direktīvas darbības jomā dara visu iespējamo, lai:

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

14. pants

Ziņojumi par negadījumiem

1. Saskaņā ar šo direktīvu veiktas drošības izmeklēšanas rezultātu publicē ziņojumā, kuru sagatavo pēc kompetentās izmeklēšanas struktūras norādījumiem un saskaņā ar I pielikuma attiecīgajām nodaļām.

Izmeklēšanas struktūras var pieņemt lēmumu, ka par drošības izmeklēšanu, kura neattiecas uz smagu **vai ļoti smagu** jūras negadījumu un kuras atzinumi nevar palīdzēt novērst negadījumus **un** starpgadījumus nākotnē, sniedz **vienkāršotu publicētu** ziņojumu.

Trešdiena, 2008. gada 24. septembris

2. Izmeklēšanas struktūras dara visu iespējamo, lai 1. punktā **minētais ziņojums** būtu publiski **pieejams, īpaši visai žurniecības nozarei, kas saņem konkrētus secinājumus un ieteikumus, kad tas nepieciešams**, 12 mēnešos pēc negadījuma **vai starpgadījuma** dienas. Ja nav iespējams laikus sagatavot galīgo ziņojumu, 12 mēnešos pēc negadījuma dienas publicē starpposma ziņojumu.

3. Izmeklēšanas vadītājas dalībvalsts izmeklēšanas struktūra nosūta Komisijai galīgā, vienkāršotā vai starpposma ziņojuma kopiju. Piezīmes, kuras Komisija var izteikt **ziņojuma** kvalitātes uzlabošanas nolūkā, tā ievēro *tādā veidā*, lai pēc iespējas vairāk veicinātu šīs direktīvas mērķu sasniegšanu.

4. Reizi trīs gados Komisija iesniedz Eiropas Parlamentam ziņojumu par īstenošanas līmeni un atbildību šīs direktīvas noteikumiem, kā arī par turpmākajiem pasākumiem, kas uzskatāmi par vajadzīgiem atbilstīgi ziņojumā paustajiem ieteikumiem.

15. pants

Drošības ieteikumi

1. Dalībvalstis nodrošina, ka adresāti pienācīgi ņem vērā izmeklēšanas struktūru sniegtos drošības ieteikumus un ka vajadzības gadījumā veic attiecīgus turpmākus pasākumus saskaņā ar Kopienas un starptautiskajiem tiesību aktiem.

2. Vajadzības gadījumā izmeklēšanas struktūra vai Komisija, **darbojoties ar Aģentūras palīdzību, dod drošības ieteikumus, pamatojoties uz datu teorētisku analīzi un veiktās drošības izmeklēšanas rezultātiem.**

3. Drošības ieteikums nekādos apstākļos nenosaka atbildību vai vainas pakāpi negadījumā.

16. pants

Agrīna brīdinājuma sistēma

Neskarot tās tiesības sniegt agrīnu brīdinājumu, ja dalībvalsts izmeklēšanas struktūra jebkurā drošības izmeklēšanas posmā uzskata, ka ir steidzami jārīkojas Kopienas līmenī, lai novērstu jaunus negadījumus, tā tūlīt informē Komisiju par vajadzību dot agrīnu brīdinājumu.

Ja nepieciešams, Komisija izdod 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 izveido Komisija un kura pazīstama kā Eiropas Jūras negadījumu informācijas platforma (EMCIP).

2. Dalībvalstis dara Komisijai zināmas pilnvarotās iestādes, kurām ir tiesības piekļūt datubāzei.

Trešdiena, 2008. gada 24. septembris

3. Dalībvalstu izmeklēšanas struktūras sniedz Komisijai ziņas par jūras negadījumiem un starpgadījumiem, izmantojot II pielikumā norādīto formātu. Tās turklāt iesniedz Komisijai drošības izmeklēšanā iegūtos datus saskaņā ar EMCIP datubāzes shēmu.
4. Komisija un dalībvalstis izveido datubāzes shēmu un kopēju metodi, kā attiecīgi piemērotā laikā paziņot datus.

18. pants

Taisnīga attieksme pret jūrniekiem

Atbilstoši valsts tiesību aktiem dalībvalstis attiecībā pret jūrniekiem, kas nonākuši kuģošanas negadījumā, piemēro SJO pamatnostādņu par godīgu rīcību attiecīgos noteikumus.

19. pants

Komiteja

1. Komisijai palīdz Kuģošanas drošības un kuģu izraisītā piesārņojuma novēršanas komiteja (COSS), kas izveidota ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 2099/2002 ⁽¹⁾.
2. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Lēmuma 1999/468/EK 5. un 7. pantu, ņemot vērā tā 8. pantu.
Lēmuma 1999/468/EK 5. panta 6. punktā paredzētais termiņš ir divi mēneši.
3. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Lēmuma 1999/468/EK 5.a panta 1. līdz 4. punktu un 7. pantu, ņemot vērā tā 8. pantu.

20. pants

Grozīšanas pilnvaras

Ievērojot šajā direktīvā noteiktos ierobežojumus, Komisija var atjaunināt šajā direktīvā izmantotās definīcijas un atsaucē uz Kopienas tiesību aktiem un SJO instrumentiem, lai šādi panāktu saskaņotību ar Kopienas vai SJO pasākumiem, kuri ir stājušies spēkā.

Šos pasākumus, kuri paredzēti, lai grozītu nebūtiskus šīs direktīvas elementus, inter alia to papildinot ar jauniem nebūtiskiem elementiem, pieņem saskaņā ar 19. panta 3. punktā minēto regulatīvo kontroles procedūru.

Saskaņā ar to pašu procedūru Komisija var grozīt arī pielikumus.

Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 2099/2002 5. pantu no šīs direktīvas darbības jomas var izslēgt grozījumus SJO Jūras negadījumu un starpgadījumu izmeklēšanas kodeksā.

21. pants

Papildu pasākumi

Nekas no šajā direktīvā ietvertā neattiecas uz 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 **vai Savienības mērķu** sasniegšanu.

⁽¹⁾ OV L 324, 29.11.2002., 1. lpp. ||.

Trešdiena, 2008. gada 24. septembris

22. pants

Sankcijas

Dalībvalstis paredz noteikumus par sankcijām, ko piemēro par to attiecīgās valsts noteikumu pārkāpumiem, kuri pieņemti saskaņā ar šo direktīvu, un veic sankciju īstenošanai vajadzīgos pasākumus. Paredzētās sankcijas ir iedarbīgas, samērīgas un preventīvas.

23. pants

Grozījumi spēkā esošajos tiesību aktos

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

24. pants

Transponēšana

1. Dalībvalstīs stājas spēkā normatīvie un administratīvie akti, kas vajadzīgi, lai izpildītu šīs direktīvas prasības līdz... (*). ***Dalībvalstis tūlīt dara Komisijai zināmus minēto pasākumu tekstus, kā arī minēto pasākumu un šīs direktīvas atbilstības tabulu.***

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

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

25. pants

Stāšanās spēkā

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

26. pants

Adresāti

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

..., ...

Eiropas Parlamenta vārdā
priekšsēdētājs

Padomes vārdā
priekšsēdētājs

(*) 24 mēneši no šīs direktīvas spēkā stāšanās dienas.

Trešdiena, 2008. gada 24. septembris

I PIELIKUMS

DROŠĪBAS IZMEKLĒŠANAS ZIŅOJUMA SATURS

Priekšvārds

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

(Ziņojumā nedrīkstētu atsaukties uz liecinieku sniegtām liecībām, ne arī saistīt ziņojumā minētu personu ar kādu personu, kas ir liecinājusi drošības izmeklēšanā.)

1. Kopsavilkums

Šajā daļā norāda jūras negadījuma vai starpgadījuma galvenos faktus: kas noticis, kad, kur un kā ir noticis; tajā arī norāda, vai tā rezultātā ir upuri, cietušie, kaitējums kuģim, kravai, trešām personām vai videi.

2. Fakti

Šajā daļā iekļautas vairākas atsevišķas sadaļas, kurās sniedz pietiekamu daudzumu informācijas, ko izmeklēšanas struktūra interpretē kā faktus saturošu, lai pamatotu analīzi un padarītu situāciju saprotamāku.

Minētajās sadaļās iekļauj it īpaši šādu informāciju:

2.1. Dati par kuģi:

karogs/reģistrs;
identifikācija;
galvenie raksturlielumi;
īpašnieks un rēdereja;
dati par konstrukciju;
drošas kuģošanas minimālā apkalpe;
atļautā krava.

2.2. Dati par reisu:

apmeklētās ostas;
reisa veids;
ziņas 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).

Trešdiena, 2008. gada 24. septembris

2.4. Iesaistītie krasta dienesti un reakcija uz ārkārtas situāciju:

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

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, aprikojuma 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. Šajā daļā iekļauj arī visu attiecīgo informāciju par veikto drošības izmeklēšanu, tostarp pārbaūžu vai testu rezultātus.

4. Analīze

Šajā daļā iekļautas vairākas atsevišķas sadaļas, kurās dota katra ar negadījumu saistītā notikuma analīze un piezīmes par drošības izmeklēšanā veikto attiecīgo pārbaūžu un testu rezultātiem, un par visiem drošības pasākumiem, kas jau var būt veikti, lai novērstu jūras negadījumus.

Šīs sadaļas attiecas uz:

- ar negadījumu saistīto notikumu apstākļiem un vidi;
- cilvēku kļūdainu rīcību un bezdarbību, notikumiem, kas saistīti ar bīstamām vielām, ietekmi uz vidi, kļūmēm iekārtu darbībā un ārēju ietekmi;
- veicinošiem faktoriem saistībā ar cilvēka faktoru, darbībām uz kuģa, krasta vadības vai reglamentējošu ietekmi.

Analīze un piezīmes ļauj ziņojumā izdarīt loģiskus secinājumus, konstatējot visus veicinošos faktorus, tostarp tos, saistībā ar kuriem pastāv risks, ka pašreizējie aizsardzības pasākumi, kuru mērķis ir novērst ar negadījumu saistītos notikumus un/vai novērst vai mazināt to sekas, ir nepietiekami vai ka tie nepastāv.

5. Secinājumi

Šajā daļā apkopo konstatētos veicinošos faktorus un neesošos vai nepietiekamos aizsardzības pasākumus (materiālos, funkcionālos, simboliskos vai procesuālos), saistībā ar kuriem būtu jāizstrādā drošības pasākumi, lai novērstu 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 iestādēm, lai novērstu jūras negadījumus.

Šajā daļā iekļauj arī visus pagaidu ieteikumus vai drošības pasākumus, kas var būt sniegti drošības izmeklēšanas gaitā.

Trešdiena, 2008. gada 24. septembris

7. Papildinājumi

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

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

II PIELIKUMS

DATI, KAS JĀNORĀDA, ZIŅOJOT PAR JŪRAS NEGADĪJUMU VAI STARPGADĪJUMU

(Eiropas Jūras negadījumu informācijas platformas sastāvdaļa)

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

01. Atbildīgā dalībvalsts/kontaktpersona
02. Izmeklēšanas dalībvalsts
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/pazišanas signāls
- 12.** Kuģa karogs
13. Jūras negadījuma vai starpgadījuma veids
- 14.** Kuģa tips
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.** Smagi ievainotie:
 - Apkalpe
 - Pasažieri
 - Citi
- 28.** Piesārņojums

Trešdiena, 2008. gada 24. septembris

- 29. Kuģim nodarītie bojājumi
- 30. Kravai nodarītie bojājumi
- 31. Citi bojājumi
- 32. Jūras negadījuma vai starpgadījuma īss apraksts

Pasažieru pārvadātāju atbildība nelaimes gadījumos uz jūras *II**

P6_TA(2008)0445

Eiropas Parlamenta 2008. gada 24. septembra normatīvā rezolūcija par Padomes kopējo nostāju, kas pieņemta, lai pieņemtu Eiropas Parlamenta un Padomes regulu par pasažieru pārvadātāju atbildību nelaimes gadījumos uz jūras (6389/2/2008 — C6-0227/2008 — 2005/0241(COD))

(2010/C 8 E/41)

(Koplēmuma procedūra: otrais lasījums)

Eiropas Parlaments,

- ņemot vērā Padomes kopējo nostāju (6389/2/2008 — C6-0227/2008) ⁽¹⁾,
- ņemot vērā tā nostāju pirmajā lasījumā ⁽²⁾ attiecībā uz Komisijas priekšlikumu Eiropas Parlamentam un Padomei (COM(2005)0592),
- ņemot vērā grozīto Komisijas priekšlikumu (COM(2007)0645),
- ņemot vērā EK līguma 251. panta 2. punktu,
- ņemot vērā Reglamenta 62. pantu,
- ņemot vērā Transporta un tūrisma komitejas ieteikumu otrajam lasījumam (A6-0333/2008),

1. apstiprina grozīto kopējo nostāju;
2. uzdod priekšsēdētājam nosūtīt Parlamenta nostāju Padomei un Komisijai.

⁽¹⁾ OV C 190 E, 29.7.2008., 17. lpp.

⁽²⁾ OV C 74 E, 20.3.2008., 562. lpp.

P6_TC2-COD(2005)0241

Eiropas Parlamenta nostāja, pieņemta otrajā lasījumā 2008. gada 24. septembrī, lai pieņemtu Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. .../2008 par pasažieru pārvadātāju atbildību nelaimes gadījumā uz jūras

(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 priekšlikumu,