



(підпис)

О. В. Генчев
(ініціали та прізвище)

28.05.2009

UA

Офіційний вісник Європейського Союзу

L 131/114

ДИРЕКТИВА ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ І РАДИ 2009/18/ЄС

від 23 квітня 2009 року

про фундаментальні принципи, що регулюють розслідування аварій у секторі морського транспорту, та внесення змін до Директиви Ради 1999/35/ЄС та Директиви Європейського Парламенту і Ради 2002/59/ЄС

(Текст стосується ЄЄП)

ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ПАРЛАМЕНТ І РАДА ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ,

Беручи до уваги Договір про створення Європейського Співтовариства, зокрема його статтю 80(2),

Беручи до уваги пропозицію Комісії,

Беручи до уваги висновок Європейського економічно-соціального комітету ⁽¹⁾,

Беручи до уваги висновок Комітету регіонів ⁽²⁾,

Діючи згідно з процедурою, встановленою у статті 251 Договору, на основі спільного тексту, затвердженого Погоджувальним комітетом 3 лютого 2009 року ⁽³⁾,

Оскільки:

Заходи Співтовариства у сфері соціальної політики спрямовані, між іншим, на поліпшення здоров'я і підвищення рівня безпеки працівників у їхньому робочому середовищі;

- (1) Слід підтримувати високий загальний рівень безпеки на морському транспорті в Європі та докладати всіх зусиль для скорочення кількості нещасних випадків та інцидентів на морі.
- (2) Оперативне проведення технічних розслідувань нещасних випадків на морі покращує безпеку на морі, оскільки допомагає запобігати повторенню таких нещасних випадків, які призводять до загибелі людей, загибелі суден та забруднення морського середовища.
- (3) Європейський Парламент у своїй резолюції від 21 квітня 2004 року про покращення безпеки на морі ⁽⁴⁾ закликав Комісію представити пропозицію щодо директиви про розслідування аварій із суднами.
- (4) Стаття 2 Конвенції Організації Об'єднаних Націй з морського права від 10 грудня 1982 року (далі — «UNCLOS») встановлює право прибережних держав розслідувати причину будь-якого нещасного випадку на морі, який стається в їхніх територіальних морях та може становити ризик для життя або довкілля, потребує залучення пошуково-рятувальних органів прибережної держави або в інший спосіб впливає на прибережну державу.
- (5) Стаття 94 UNCLOS встановлює, що держави прапора повинні забезпечувати проведення розслідування конкретних нещасних випадків чи інцидентів у відкритому морі особою чи особами із відповідною кваліфікацією або під наглядом таких осіб.
- (6) Положення I/21 Міжнародної конвенції про охорону людського життя на морі від 1 листопада 1974 року (далі — «Конвенція SOLAS 74»), Міжнародна конвенція про вантажну марку від 5 квітня 1966 року та Міжнародна конвенція по запобіганню забрудненню з суден від 2 листопада 1973 року встановлюють обов'язки для держав прапора проводити розслідування нещасних випадків та надавати результати таких розслідувань Міжнародній морській організації (ММО).
- (7) Кодекс про імплементацію обов'язкових інструментів ММО, який є додатком до Резолюції А.996(25) Асамблеї ММО від 29 листопада 2007 року, нагадує про зобов'язання держав прапора забезпечувати проведення розслідувань щодо безпеки на морі слідчими з відповідною кваліфікацією, компетентними в питаннях, пов'язаних із нещасними випадками та інцидентами на морі. Цей Кодекс також вимагає від держав прапора бути готовими надавати кваліфікованих слідчих з цією метою, незалежно від місця нещасного випадку або інциденту.

ДИРЕКТИВА ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ І РАДИ 2009/18/ЄС**від 23 квітня 2009 року****про фундаментальні принципи, що регулюють розслідування аварій у секторі морського транспорту, та внесення змін до Директиви Ради 1999/35/ЄС та Директиви Європейського Парламенту і Ради 2002/59/ЄС****(Текст стосується ЄЕП)**

ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ПАРЛАМЕНТ І РАДА ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ,

Беручи до уваги Договір про створення Європейського Співтовариства, зокрема його статтю 80(2),

Беручи до уваги пропозицію Комісії,

Беручи до уваги висновок Європейського економічно-соціального комітету ⁽¹⁾,Беручи до уваги висновок Комітету регіонів ⁽²⁾,Діючи згідно з процедурою, встановленою у статті 251 Договору, на основі спільного тексту, затвердженого Погоджувальним комітетом 3 лютого 2009 року ⁽³⁾,

Оскільки:

- (1) Слід підтримувати високий загальний рівень безпеки на морському транспорті в Європі та докладати всіх зусиль для скорочення кількості нещасних випадків та інцидентів на морі.
- (2) Оперативне проведення технічних розслідувань нещасних випадків на морі покращує безпеку на морі, оскільки допомагає запобігати повторенню таких нещасних випадків, які призводять до загибелі людей, загибелі суден та забруднення морського середовища.
- (3) Європейський Парламент у своїй резолюції від 21 квітня 2004 року про покращення безпеки на морі ⁽⁴⁾закликав Комісію представити пропозицію щодо директиви про розслідування аварій із суднами.
- (4) Стаття 2 Конвенції Організації Об'єднаних Націй з морського права від 10 грудня 1982 року (далі — «UNCLOS») встановлює право прибережних держав розслідувати причину будь-якого нещасного випадку на морі, який стається в їхніх територіальних морях та може становити ризик для життя або довкілля, потребує залучення пошуково-рятувальних органів прибережної держави або в інший спосіб впливає на прибережну державу.
- (5) Стаття 94 UNCLOS встановлює, що держави прапора повинні забезпечувати проведення розслідування конкретних нещасних випадків чи інцидентів у відкритому морі особою чи особами із відповідною кваліфікацією або під наглядом таких осіб.
- (6) Положення I/21 Міжнародної конвенції про охорону людського життя на морі від 1 листопада 1974 року (далі — «Конвенція SOLAS 74»), Міжнародна конвенція

про вантажну марку від 5 квітня 1966 року та Міжнародна конвенція по запобіганню забрудненню з суден від 2 листопада 1973 року встановлюють обов'язки для держав прапора проводити розслідування нещасних випадків та надавати результати таких розслідувань Міжнародній морській організації (ММО).

- (7) Кодекс про імплементацію обов'язкових інструментів ММО, який є додатком до Резолюції А.996(25) Асамблеї ММО від 29 листопада 2007 року, нагадує про зобов'язання держав прапора забезпечувати проведення розслідувань щодо безпеки на морі слідчими з відповідною кваліфікацією, компетентними в питаннях, пов'язаних із нещасними випадками та інцидентами на морі. Цей Кодекс також вимагає від держав прапора бути готовими надавати кваліфікованих слідчих з цією метою, незалежно від місця нещасного випадку або інциденту.
- (8) Слід враховувати Кодекс про розслідування нещасних випадків та інцидентів на морі, який є додатком до Резолюції А.849(20) Асамблеї ММО від 27 листопада 1997 року (далі — «Кодекс ММО про розслідування нещасних випадків та інцидентів на морі»), який передбачає реалізацію спільного підходу до розслідування щодо безпеки у зв'язку з нещасними випадками та інцидентами на морі та співпрацю між державами у визначенні супутніх чинників, що призводять до нещасних випадків та інцидентів на морі. Також слід враховувати Резолюцію А.861(20) Асамблеї ММО від 27 листопада 1997 року та Резолюцію MSC.163(78) Комітету з безпеки на морі ММО від 17 травня 2004 року, у яких міститься означення реєстраторів даних про рейс.
- (9) Моряків визнають спеціальною категорією працівників, та, беручи до уваги глобальний характер судноплавства та різних юрисдикцій, із якими вони можуть контактувати, вони потребують спеціального захисту, особливо у зв'язку з контактуванням із органами публічної влади. В інтересах підвищеної безпеки на морі морякам слід мати можливість розраховувати на справедливе ставлення у разі аварії на морі. Їхні права людини та людську гідність слід неухильно захищати, а всі розслідування щодо безпеки слід проводити справедливо та оперативно. Із цією метою держави-члени мають, відповідно до свого національного законодавства, додатково враховувати відповідні положення настанов ММО щодо справедливого ставлення до моряків у разі аварії на морі.
- (10) Держави-члени, діючи в рамках своїх правових систем, мають охороняти заяви свідків після аварії та не допускати їх використання для інших цілей, крім розслідувань щодо безпеки, щоб уникати будь-яких дискримінаційних чи репресивних заходів проти свідків через їхню участь у розслідуваннях.
- (11) Директива Ради 1999/35/ЄС від 29 квітня 1999 року про систему обов'язкових оглядів для безпечного здійснення регулярних перевезень поромом типу ро-ро та швидкісними пасажирськими плавучими засобами (6) вимагає, щоб держави-члени, у рамках їхніх відповідних правових систем, визначили правовий статус, який дасть змогу їм та будь-яким іншим значно заінтересованим державам-членам брати участь у розслідуваннях будь-яких нещасних випадків чи інцидентів на морі, пов'язаних із поромом типу ро-ро або швидкісним пасажирським плавучим засобом, співпрацювати в рамках таких розслідувань

або, якщо це передбачено Кодексом ММО про розслідування нещасних випадків та інцидентів на морі, проводити такі розслідування.

- (12) Директива Європейського Парламенту і Ради 2002/59/ЄС від 27 червня 2002 року інформаційну систему Співтовариство з моніторингу руху суден ⁽⁶⁾ вимагає, щоб держави-члени дотримувалися Кодексу ММО про розслідування нещасних випадків та інцидентів на морі та забезпечували публікацію результатів розслідувань аварій якомога швидше після їх завершення.
- (13) Неупереджене проведення розслідувань щодо безпеки у зв'язку з нещасними випадками та інцидентами, пов'язаними з морськими суднами або іншими суднами, в портах або на інших обмежених морських територіях є надзвичайно важливим для дієвого встановлення обставин і причин таких нещасних випадків або інцидентів. Тому такі розслідування мають проводити кваліфіковані слідчі під контролем незалежного органу чи установи, яким надано необхідні повноваження для запобігання будь-яким конфліктам інтересів.
- (14) Держави-члени мають, відповідно до свого законодавства щодо повноважень органів, відповідальних за судові розслідування, та у співпраці з цими органами, у відповідних випадках забезпечувати відповідальним за проведення технічного розслідування можливість виконувати свої завдання за найкращих можливих умов.
- (15) Ця Директива не має обмежувати Директиву Європейського Парламенту і Ради 95/46/ЄС від 24 жовтня 1995 року про захист фізичних осіб у зв'язку з опрацюванням персональних даних та вільний рух таких даних ⁽⁷⁾.
- (16) Держави-члени мають забезпечувати, щоб їхні правові системи давали змогу їм та будь-яким іншим значно заінтересованим державам-членам брати участь у розслідуваннях аварій на основі положень Кодексу ММО про розслідування нещасних випадків та інцидентів на морі, співпрацювати у рамках таких розслідувань або проводити їх.
- (17) У принципі, кожен нещасний випадок або інцидент на морі має бути предметом лише одного розслідування, яке проводить держава-член або держава-член, яка очолює розслідування, за участі будь-якої іншої значно заінтересованої держави-члена. У виняткових і належним чином обґрунтованих випадках із залученням двох або більше держав-членів у зв'язку з прапором відповідного судна, місцем нещасного випадку або громадянством потерпілих, можна проводити паралельні розслідування.
- (18) Держава-член може делегувати іншій державі-члену завдання провести розслідування щодо безпеки у зв'язку з нещасним випадком або інцидентом на морі (далі — «розслідування щодо безпеки») або конкретні завдання в рамках такого розслідування, якщо вони були взаємопогоджені.
- (19) Держави-члени мають докладати всіх зусиль, щоб не стягувати суми витрат, пов'язаних із наданням допомоги, необхідної в рамках проведення розслідувань щодо безпеки із залученням двох чи більше держав-членів. У випадку звернення по допомогу до держави-члена, яка не залучена до розслідування щодо безпеки, держави-члени мають домовитися про відшкодування зазнаних витрат.
- (20) Відповідно до положення V/20 SOLAS 74, пасажирські судна та судна, які не є

пасажирськими, валовою місткістю 3 000 та більше, збудовані 1 липня 2002 року або пізніше, повинні мати реєстратори даних про рейс для сприяння розслідуванню аварій. З огляду на важливість наявності такого обладнання для формування політики запобігання аваріям із суднами, слід систематично вимагати його встановлення на борту суден, які виконують внутрішні або міжнародні рейси із заходом у порти Співтовариства.

- (21) Дані, зафіксовані системою реєстрації даних про рейс, а також іншими електронними пристроями, можна використовувати як ретроспективно після нещасного випадку або інциденту на морі для розслідування їх причин, так і превентивно для отримання досвіду щодо обставин, які можуть призвести до таких подій. Держави-члени мають забезпечити належне використання таких даних, за наявності, для обох цілей.
- (22) Регламент Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 1406/2002 ⁽⁸⁾ вимагає від Європейського агентства з морської безпеки (далі — «Агентство») працювати із державами-членами для розробки технічних рішень та надання технічної допомоги, пов'язаних із імплементацією законодавства Співтовариства. У сфері розслідування аварій Агентство має конкретне завдання — сприяти співпраці між державами-членами та Комісією у розробленні, з належним урахуванням різних правових систем у державах-членах, спільної методології розслідування аварій на морі відповідно до погоджених міжнародних принципів.
- (23) Згідно з Регламентом (ЄС) № 1406/2002, Агентство сприяє співпраці у наданні державами-членами підтримки в діяльності, яка стосується розслідувань, а також в аналізованні існуючих звітів про розслідування аварій.
- (24) Будь-який релевантний досвід, отриманий під час розслідувань аварій, слід враховувати при розробленні спільної методології розслідування нещасних випадків та інцидентів на морі або внесенні змін до неї.
- (25) Держави-члени і Співтовариство мають належним чином враховувати рекомендації щодо безпеки, отримані в результаті розслідування щодо безпеки.
- (26) Оскільки метою розслідування щодо технічної безпеки є запобігання нещасним випадкам та інцидентам на морі, висновки та рекомендації щодо безпеки за жодних обставин не слід використовуватися для визначення відповідальності або встановлення винних осіб.
- (27) Оскільки ціль цієї Директиви, а саме покращення морської безпеки в Співтоваристві та, відповідно, зменшення ризику нещасних випадків на морі у майбутньому, не може бути достатньою мірою досягнута державами-членами, а отже, з огляду на масштаб чи наслідки такої діяльності, може бути краще досягнута на рівні Співтовариства, Співтовариство може ухвалювати інструменти згідно з принципом субсидіарності, визначеним у статті 5 Договору. Згідно з принципом пропорційності, визначеним у тій самій статті, ця Директива не виходить за межі необхідного для досягнення такої цілі.
- (28) Інструменти, необхідні для імплементації цієї Директиви, слід ухвалювати відповідно до Рішення Ради 1999/468/ЄС від 28 червня 1999 року про встановлення процедур для здійснення виконавчих повноважень, наданих Комісії ⁽⁹⁾.

(29)Зокрема, Комісія має бути уповноважена вносити зміни до цієї Директиви, щоб застосовувати подальші зміни до пов'язаних із нею міжнародних конвенцій, протоколів, кодексів і резолюцій та щоб ухвалювати спільну методологію розслідування нещасних випадків та інцидентів на морі або вносити зміни до неї. Оскільки ці інструменти мають загальну сферу застосування та розроблені для внесення змін до несуттєвих елементів цієї Директиви, між іншим, шляхом її доповнення новими несуттєвими елементами, їх повинні ухвалювати згідно з регуляторною процедурою з ретельним вивченням, передбаченою у статті 5а Рішення 1999/468/ЄС.

(30)Згідно з пунктом 34 Міжінституційної угоди про краще законотворення ⁽¹⁰⁾, держав-членів заохочують складати для себе та в інтересах Співтовариства власні таблиці, які ілюструють, наскільки це можливо, кореляцію між цією Директивою і транспозиційними інструментами, та оприлюднювати такі таблиці,

УХВАЛИЛИ ЦЮ ДИРЕКТИВУ:

Стаття 1

Предмет

1. Метою цієї Директиви є посилення морської безпеки та запобігання забрудненню від суден, а також зменшення ризику виникнення нещасних випадків на морі у майбутньому шляхом:

- (a) сприяння оперативному проведенню розслідувань щодо безпеки та належного аналізу нещасних випадків та інцидентів на морі для визначення їх причин; та
- (b) забезпечення своєчасного надання точних звітів про розслідування щодо безпеки та пропозицій щодо коригувальних дій.

2. Розслідування, які проводять згідно з цією Директивою, не мають на меті визначення відповідальності або встановлення винних осіб. Проте держави-члени повинні забезпечувати, щоб слідчий орган чи слідча установа (далі — «слідчий орган») не утримувалися від надання повного звіту про причини нещасного випадку або інциденту на морі через те, що на основі результатів розслідування можна дійти висновку про вину або відповідальність.

Стаття 2

Сфера застосування

1. Цю Директиву застосовують до нещасних випадків та інцидентів на морі, які:

- (a) стосуються суден, що плавають під прапором однієї з держав-членів;
- (b) стаються в територіальному морі та внутрішніх водах держав-членів, які визначені згідно з UNCLOS; або
- (c) стосуються інших значних інтересів держав-членів.

2. Цю Директиву не застосовують до нещасних випадків та інцидентів на морі, які стосуються лише:

- (a) військових суден, військових транспортних суден та інших суден, якими володіє або які експлуатує держава-член та які використовують лише для цілей державної

некомерційної служби;

- (b) суден, які приводяться в рух не механічними засобами, дерев'яних суден примітивної конструкції, прогулянкових яхт та прогулянкових плавучих засобів, які не використовують для торговельних цілей, крім випадків, коли вони укомплектовані або будуть укомплектовані екіпажем та перевозять або перевозитимуть понад 12 пасажирів для комерційних цілей;
- (c) суден внутрішнього плавання, які курсують внутрішніми водними шляхами;
- (d) рибальських суден довжиною менше 15 метрів;
- (e) стаціонарних морських бурових установок.

Стаття 3

Терміни та означення

Для цілей цієї Директиви:

1. «Кодекс ММО про розслідування нещасних випадків та інцидентів на морі» означає Кодекс про розслідування нещасних випадків та інцидентів на морі, який є додатком до Резолюції А.849(20) Асамблеї ММО від 27 листопада 1997 року, у його чинній редакції;
2. наведені нижче терміни розуміють згідно з означеннями, які містяться в Кодексі ММО про розслідування нещасних випадків та інцидентів на морі:
 - (a) «нещасний випадок на морі»;
 - (b) «дуже серйозний нещасний випадок»;
 - (c) «інцидент на морі»;
 - (d) «розслідування щодо безпеки у зв'язку з нещасним випадком або інцидентом на морі»;
 - (e) «держава, яка очолює розслідування»;
 - (f) «значно заінтересована держава»;
3. термін «серйозний нещасний випадок» розуміють згідно з оновленим означенням, яке міститься в Циркулярі MSC-MEPC.3/Circ.3 Комітету з безпеки на морі ММО та Комітету з охорони морського середовища від 18 грудня 2008 року;
4. «Настанови ММО щодо справедливого ставлення до моряків у разі нещасного випадку на морі» означає настанови, які є додатком до Резолюції LEG.3(91) Юридичного комітету ММО від 27 квітня 2006 року та затверджені Керівним органом Міжнародної організації праці під час її 296-ї сесії, що тривала з 12 до 16 червня 2006 року;
5. терміни «пором типу ро-ро» та «швидкісний пасажирський плавучий засіб» розуміють згідно з означеннями, які містяться в статті 2 Директиви 1999/35/ЄС;
6. «реєстратор даних про рейс» (далі — «РДР») розуміють згідно з означенням, яке міститься в Резолюції А.861(20) Асамблеї ММО та Резолюції MSC.163(78) Комітету з безпеки на морі ММО;
7. «рекомендація щодо безпеки» означає будь-яку пропозицію, в тому числі для

цілей реєстрації та контролю, з боку:

- (а) слідчого органу держави, яка проводить або очолює розслідування щодо безпеки на основі інформації, одержаної в результаті такого розслідування; або, у відповідних випадках,
- (б) Комісії, яка діє на підставі абстрактного аналізу даних та результатів проведених розслідувань щодо безпеки.

Стаття 4

Статус розслідувань щодо безпеки

1. Держави-члени визначають, згідно з їхніми правовими системами, правовий статус розслідування щодо безпеки таким чином, щоб такі розслідування можна було проводити якомога дієвіше та оперативніше.

Держави-члени повинні забезпечувати, згідно зі своїм законодавством та, у відповідних випадках, шляхом співпраці з органами, відповідальними за судові розслідування, щоб розслідування щодо безпеки:

- (а) були незалежними від кримінальних чи інших паралельних розслідувань, які проводять для визначення відповідальності або встановлення винних осіб; та
- (б) не були невинновато унеможливлені, призупинені чи відкладені через такі розслідування.

2. Згідно з рамкою постійної співпраці, згаданою в статті 10, правила, встановлювані державами-членами, повинні включати положення, що дозволяють:

- (а) співпрацю та взаємну допомогу в розслідуваннях щодо безпеки, які проводять інші держави-члени, або в делегуванні іншій державі-члену завдання з очолювання такого розслідування відповідно до статті 7; та
- (б) координацію діяльності їхніх відповідних слідчих органів мірою, необхідною для досягнення цілі цієї Директиви.

Стаття 5

Обов'язок проводити розслідування

1. Кожна держава-член повинна забезпечувати проведення розслідування щодо безпеки слідчим органом, згаданим у статті 8, після дуже серйозних нещасних випадків на морі:

- (а) пов'язаних із судном, яке плаває під її прапором, незалежно від місця нещасного випадку;
- (б) які стаються в її територіальному морі та внутрішніх водах, які визначені згідно з UNCLOS, незалежно від прапора судна чи суден, яких стосується нещасний випадок; або
- (с) у яких держава-член має значну заінтересованість, незалежно від місця нещасного випадку та від прапора судна або суден, яких такий нещасний випадок стосується.

2. Крім того, у разі серйозних нещасних випадків слідчий орган повинен провести попереднє оцінювання, щоб вирішити, чи проводити розслідування щодо безпеки. Якщо слідчий орган вирішує не проводити розслідування щодо безпеки, він повинен задокументувати причини такого рішення та повідомити про них відповідно до статті 17(3).

У разі будь-якого іншого нещасного випадку або інциденту на морі слідчий орган повинен вирішити, чи проводити розслідування щодо безпеки.

Під час ухвалення рішень, згаданих у першому та другому підпараграфі, слідчий орган повинен враховувати серйозність нещасного випадку або інциденту на морі, тип судна та/або вантажу, якого стосується такий нещасний випадок або інцидент, та вірогідність сприяння результатів проведеного розслідування щодо безпеки запобіганню нещасним випадкам та інцидентам у майбутньому.

3. Сферу застосування та практичні аспекти проведення розслідувань щодо безпеки повинен визначати слідчий орган держави-члена, яка очолює розслідування, у співпраці з еквівалентними органами інших значно заінтересованих держав у спосіб, який такий орган вважає найбільш сприятливим для досягнення цілі цієї Директиви, та для запобігання нещасним випадкам та інцидентам у майбутньому.

4. Під час проведення розслідувань щодо безпеки слідчий орган повинен дотримуватися спільної методології розслідування нещасних випадків та інцидентів на морі, розробленої відповідно до статті 2(е) Регламенту (ЄС) № 1406/2002. Слідчі можуть відступати від цієї методології в конкретному випадку, коли, на їхню професійну думку, це може бути виправдано необхідно, та якщо це потрібно для досягнення цілей розслідування. Комісія ухвалює методологію або вносить до неї зміни для цілей цієї Директиви, беручи до уваги будь-який релевантний досвід, отриманий у результаті проведення розслідувань щодо безпеки.

Цей інструмент, розроблений для внесення змін до несуттєвих елементів цієї Директиви, між іншим, шляхом її доповнення, повинен бути ухвалений згідно з регуляторною процедурою з ретельним вивченням, згаданою у статті 19(3).

5. Розслідування щодо безпеки повинне бути розпочате в найкоротший можливий строк після настання нещасного випадку або інциденту на морі та в будь-якому випадку не пізніше, ніж через два місяці після їх настання.

Стаття 6

Обов'язок повідомляти

Держава-член повинна вимагати, в рамках своєї правової системи, щоб відповідальні органи та/або залучені сторони невідкладно повідомляли її слідчий орган про настання всіх нещасних випадків та інцидентів, на які поширюється сфера застосування цієї Директиви.

Стаття 7

Очолування розслідувань щодо безпеки та участь у них

1. У принципі, кожен нещасний випадок або інцидент на морі повинен бути предметом лише одного розслідування, яке проводить держава-член або держава-

член, яка очолює розслідування, за участі будь-якої іншої значно заінтересованої держави-члена.

Таким чином, у випадках проведення розслідувань щодо безпеки із залученням двох або більше держав-членів відповідні держави-члени повинні співпрацювати, щоб оперативно погодити, яка з них очолить розслідування. Вони повинні докладати всіх зусиль для погодження процедури розслідування. У рамках такого погодження інші значно заінтересовані держави повинні мати такі самі права та доступ до свідків і доказів, як і держава-член, яка проводить розслідування щодо безпеки. Вони також мають право на те, щоб держава-член, яка очолює розслідування, врахувала їхню думку.

Проведення паралельних розслідувань щодо безпеки стосовно того самого нещасного випадку або інциденту на морі повинне бути суворо обмежене лише винятковими випадками. У таких випадках держава-член повинна повідомити Комісії про причини проведення таких паралельних розслідувань. Держави-члени, які проводять паралельні розслідування щодо безпеки, повинні співпрацювати одна з одною. Зокрема, залучені слідчі органи повинні обмінюватися будь-якою релевантною інформацією, зібраною у ході їхніх відповідних розслідувань, зокрема щоб дійти, за можливості, спільних висновків.

Держави-члени повинні утримуватися від будь-яких заходів, які могли би невинувато призвести до унеможливлення, призупинення чи відкладення проведення розслідування щодо безпеки, на яке поширюється сфера застосування цієї Директиви.

2. Незважаючи на параграф 1, кожна держава-член залишається відповідальною за розслідування щодо безпеки та координацію з іншими значно заінтересованими державами-членами доти, доки вони не дійдуть взаємної згоди щодо того, яка з цих держав очолить розслідування.

3. Без обмеження своїх обов'язків згідно з цією Директивою та міжнародним правом, держава-член може, в окремих випадках, за взаємною згодою делегувати іншій державі-члену завдання очолювати розслідування щодо безпеки або конкретні завдання для проведення такого розслідування.

4. Коли з поромом типу ро-ро або швидкісним пасажирським плавучим засобом стається нещасний випадок або інцидент на морі, розпочати процедуру розслідування щодо безпеки повинна держава-член, у територіальному морі або внутрішніх водах якої, за визначенням в UNCLOS, стався нещасний випадок або інцидент, або, якщо нещасний випадок або інцидент стався в інших водах, — остання держава-член, яку відвідав цей паром або плавучий засіб. Така держава залишається відповідальною за розслідування щодо безпеки та координацію з іншими значно заінтересованими державами-членами доти, доки вони не дійдуть взаємної згоди щодо того, яка з цих держав очолить розслідування.

Стаття 8

Слідчі органи

1. Держави-члени повинні забезпечувати проведення розслідувань щодо безпеки під відповідальністю неупередженого постійного слідчого органу, якому надано

необхідні повноваження, слідчими з відповідною кваліфікацією, компетентними в питаннях, пов'язаних із нещасними випадками та інцидентами на морі.

Для проведення неупередженого розслідування щодо безпеки слідчий орган повинен бути незалежним у своїй організації, організаційно-правовій формі та виробленні й ухваленні рішень від будь-якої сторони, інтереси якої можуть суперечити дорученим йому завданням.

Держави-члени, які не мають виходу до моря, не мають ані суден, ані суден, що плавають під їхнім прапором, визначають незалежний координаційний центр для співпраці під час розслідування відповідно до статті 5(1)(с).

2. Слідчий орган повинен забезпечувати, щоб окремі слідчі мали практичні знання та досвід у тих предметних галузях, які стосуються їхніх звичайних слідчих обов'язків. Крім того, слідчий орган повинен забезпечувати за необхідності безперешкодний доступ до відповідних експертних знань.

3. Діяльність, доручена слідчому органу, може поширюватися на збирання та аналізування даних, які стосуються безпеки на морі, зокрема для цілей запобігання, за умови, що така діяльність не впливає на його незалежність або не накладає на нього відповідальність у регуляторних, адміністративних питаннях чи питаннях стандартизації.

4. Держави-члени, які діють у рамках своїх відповідних правових систем, повинні забезпечувати надання слідчим свого слідчого органу або будь-якого іншого слідчого органу, якому вони делегували завдання з проведення розслідування щодо безпеки, у відповідних випадках у співпраці з органами, відповідальними за судові розслідування, будь-якої інформації, яка стосується проведення розслідування щодо безпеки, та, відповідно, повноважень:

- (a) отримувати вільний доступ до будь-якої відповідної території чи місця нещасного випадку, а також до будь-якого судна, його останків чи конструкції, включно з вантажем, обладнанням чи уламками;
- (b) забезпечувати негайне складення переліку доказів та контрольовані пошук і вивезення останків, уламків або інших елементів чи речовин для вивчення або аналізу;
- (c) вимагати вивчення чи аналізу предметів, згаданих у пункті (b), та отримувати вільний доступ до результатів такого вивчення чи аналізу;
- (d) отримувати вільний доступ до будь-якої релевантної інформації та записаних даних, у тому числі даних РДР, які стосуються судна, рейсу, вантажу, екіпажу або будь-якої іншої особи, об'єкта, умови чи обставини, копіювати та використовувати їх;
- (e) отримувати вільний доступ до результатів експертизи тіл жертв або досліджень зразків, узятих із тіл жертв;
- (f) вимагати й отримувати вільний доступ до результатів експертизи осіб, залучених до експлуатації судна, або будь-якої іншої відповідної особи або до результатів досліджень узятих у них зразків;
- (g) опитувати свідків за відсутності будь-якої особи, інтереси якої могли би вважатися такими, що перешкоджають розслідуванню щодо безпеки;

- (h) одержувати записи про огляд та релевантну інформацію, яку зберігає держава прапора, власники судна, класифікаційні товариства чи будь-яка інша релевантна сторона, якщо ці сторони або їхні представники мають осідок у державі-члені;
 - (i) звертатися по допомогу до відповідних органів влади у відповідних державах, у тому числі до сюрвеєрів, службовців берегової охорони, операторів служб регулювання руху суден, пошуково-рятувальних команд, пілотів або іншого портового або суднового персоналу держави прапора та держави порту.
5. Слідчий орган повинен мати можливість негайно реагувати на повідомлення про нещасний випадок, коли б вони не надходили, та отримувати достатньо ресурсів для незалежного виконання своїх функцій. Його слідчі повинні мати статус, що надає їм необхідні гарантії незалежності.
6. Слідчий орган може поєднувати свої завдання відповідно до цієї Директиви з роботою з розслідування подій, які не є нещасними випадками на морі, за умови, що такі розслідування не загрожують його незалежності.

Стаття 9

Конфіденційність

Без обмеження Директиви 95/46/ЄС, держави-члени, діючи в рамках своїх правових систем, повинні забезпечувати, щоб перераховані нижче записи не були доступними для інших цілей, окрім розслідування щодо безпеки, за винятком випадків, коли компетентний орган відповідної держави-члена визначає, що їх розкриття становить переважний суспільний інтерес:

- (a) усі свідчення свідків та інші заяви, записи та нотатки, зроблені або отримані слідчим органом у ході розслідування щодо безпеки;
- (b) записи, що розкривають осіб, які дали свідчення в рамках розслідування щодо безпеки;
- (c) інформація щодо осіб, пов'язаних із нещасним випадком або інцидентом на морі, що має особливо секретний і приватний характер, у тому числі інформація про стан їхнього здоров'я.

Стаття 10

Засади постійної співпраці

1. Держави-члени повинні, у тісній співпраці з Комісією, встановити засади постійної співпраці, які дають змогу їхнім відповідним слідчим органам співпрацювати між собою мірою, необхідною для досягнення цілі цієї Директиви.
2. Процедурні правила, зумовлені засадами постійної співпраці, та організаційні заходи, необхідні для їх реалізації, повинні бути визначені відповідно до регуляторної процедури, згаданої у статті 19(2).
3. У рамках постійної співпраці слідчі органи в державах-членах повинні погодити, зокрема, найкращі механізми співпраці, щоб:
 - (a) уможливити для слідчих органів спільне користування установками, матеріальною базою та обладнанням для технічного дослідження останків,

суднового обладнання та інших об'єктів, релевантних для розслідування щодо безпеки, у тому числі для вилучення та оцінювання інформації з РДР та інших електронних пристроїв;

- (b) забезпечувати технічну співпрацю між собою на надавати один одному експертну підтримку, які потрібні для виконання конкретних завдань;
- (c) отримувати інформацію, релевантну для аналізування даних про нещасний випадок та вироблення відповідних рекомендацій щодо безпеки на рівні Співтовариства, та обмінюватися такою інформацією;
- (d) формулювати спільні принципи контролю виконання рекомендацій щодо безпеки та адаптування методів розслідування до результатів науково-технічного прогресу;
- (e) належним чином реагувати на ранні сповіщення, згадані у статті 16;
- (f) встановлювати правила конфіденційності для обміну, з урахуванням національних правил, свідченнями свідків та опрацювання даних та інших записів, згаданих у статті 9, у тому числі у відносинах із третіми країнами;
- (g) організовувати, у відповідних випадках, релевантні навчальні заходи для слідчих;
- (h) сприяти співпраці зі слідчими органами третіх країн та міжнародними організаціями з розслідування аварій на морі у сферах, охоплених цією Директивою;
- (i) надавати слідчим органам, які проводять розслідування щодо безпеки, будь-яку релевантну інформацію.

Стаття 11

Витрати

1. Якщо до розслідування щодо безпеки залучено дві або більше держав-членів, відповідна діяльність повинна бути безоплатною.
2. У випадку звернення по допомогу до держави-члена, яка не залучена до розслідування щодо безпеки, держави-члени повинні домовитися про відшкодування зазначених витрат.

Стаття 12

Співпраця зі значно заінтересованими третіми країнами

1. Держави-члени повинні максимально, наскільки це можливо, співпрацювати з іншими значно заінтересованими третіми країнами під час проведення розслідувань щодо безпеки.
2. Значно заінтересованим третім країнам за взаємною згодою дозволяють приєднуватися до розслідування щодо безпеки, яке очолює держава-член відповідно до цієї Директиви, на будь-якому етапі такого розслідування.
3. Співпраця держави-члена у розслідуванні щодо безпеки, яке проводить значно заінтересована третя країна, не повинна обмежувати вимог до проведення розслідувань щодо безпеки згідно з цією Директивою та звітування про їх

проведення. Якщо значно заінтересована третя країна очолює розслідування щодо безпеки, у якому бере участь одна або більше держав-членів, держави-члени можуть вирішити не проводити паралельного розслідування щодо безпеки за умови, що розслідування щодо безпеки, яке очолює третя країна, проводять відповідно до Кодексу ММО про розслідування нещасних випадків та інцидентів на морі.

Стаття 13

Зберігання доказів

Держави-члени повинні ухвалювати інструменти, щоб забезпечувати, що сторони, пов'язані з нещасними випадками та інцидентами, на які поширюється сфера застосування цієї Директиви, докладали всіх зусиль, щоб:

- (a) зберігати всю інформацію з карт, суднових журналів, електронних та магнітних носіїв та відеокасет, включно з інформацією з РДР та інших електронних пристроїв, яка стосується періоду до, під час та після аварії;
- (b) запобігати перезапису такої інформації або внесенню до неї змін іншим чином;
- (c) запобігати втручанню в будь-яке інше обладнання, яке може виправдано вважатися релевантним для розслідування щодо безпеки у зв'язку з аварією;
- (d) оперативно збирати та зберігати всі докази для цілей розслідування щодо безпеки.

Стаття 14

Звіти про аварії

1. За результатами розслідувань щодо безпеки, які проводять відповідно до цієї Директиви, повинен бути опублікований звіт у форматі, визначеному компетентним слідчим органом згідно із відповідними секціями додатка I.

Слідчі органи можуть вирішити, що за результатами розслідування щодо безпеки, яке не стосується дуже серйозного або, залежно від ситуації, серйозного нещасного випадку на морі та результати якого потенційно не призведуть до запобігання нещасним випадкам та інцидентам у майбутньому, повинен бути опублікований спрощений звіт.

2. Слідчі органи повинні докладати всіх зусиль, щоб протягом 12 місяців із дати нещасного випадку оприлюднити звіт, згаданий у параграфі 1, включно з висновками та будь-якими можливими рекомендаціями, для загалу, особливо для морського сектору. Якщо протягом вказаного часу неможливо підготувати заключний звіт, повинен бути опублікований проміжний звіт протягом 12 місяців із дати нещасного випадку.

3. Слідчий орган держави-члена, яка очолює розслідування, надсилає Комісії копію заключного, спрощеного чи проміжного звіту. Для покращення якості звіту у спосіб, який є найбільш сприятливим для досягнення цілі цієї Директиви, слідчий орган повинен враховувати можливі технічні зауваження Комісії щодо заключних звітів, які не впливають на зміст отриманих результатів.

Стаття 15

Рекомендації щодо безпеки

1. Держави-члени повинні забезпечувати належне врахування адресатами рекомендацій щодо безпеки, наданих слідчими органами та, у відповідних випадках, здійснення адекватних заходів контролю їх дотримання відповідно до права Співтовариства та міжнародного права.
2. У відповідних випадках слідчий орган або Комісія повинні надавати рекомендації щодо безпеки на основі абстрактного аналізу даних та загальних результатів проведених розслідувань щодо безпеки.
3. Рекомендація щодо безпеки за жодних обставин не повинна визначати відповідальність за нещасний випадок або встановлювати винну особу.

Стаття 16

Система раннього оповіщення

Без обмеження свого права надавати раннє сповіщення, слідчий орган держави-члена на будь-якому етапі розслідування щодо безпеки повинен невідкладно інформувати Комісію про потребу раннього оповіщення, якщо він вважає, що на рівні Співтовариства потрібні термінові дії для запобігання ризику нових нещасних випадків.

За необхідності Комісія повинна видати попередження до уваги відповідальних органів в усіх інших держав-членів, представників судноплавної галузі та будь-якої іншої релевантної сторони.

Стаття 17

Європейська база даних нещасних випадків на морі

1. Дані про нещасні випадки та інциденти на морі зберігають та аналізують за допомогою європейської електронної бази даних під назвою «Європейська інформаційна платформа щодо нещасних випадків на морі» (EMCIP), створеної Комісією.
2. Держави-члени повинні повідомляти Комісію про уповноважені органи, які матимуть доступ до такої бази даних.
3. Слідчі органи держав-членів повинні повідомляти Комісію про нещасні випадки та інциденти на морі відповідно до формату, визначеного в додатку II. Вони також повинні надавати Комісії дані, отримані в результаті розслідувань щодо безпеки, відповідно до схеми бази даних EMCIP.
4. Комісія та держави-члени повинні розробити схему бази даних та метод повідомлення даних протягом доцільного строку.

Стаття 18

Справедливе ставлення до моряків

Відповідно до свого національного права, держави-члени повинні враховувати релевантні положення настанов ММО щодо справедливого ставлення до моряків у випадку аварії на морі у водах, на які поширюється їхня юрисдикція.

Стаття 19

Комітет

1. Комісії допомагає Комітет із безпеки на морі та запобігання забрудненню від суден (COSS), створений згідно з Регламентом Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 2099/2002 ⁽¹¹⁾.

2. У разі покликання на цей параграф застосовуються статті 5 та 7 Рішення 1999/468/ЄС із урахуванням положень його статті 8.

Період, установлений у статті 5(6) Рішення 1999/468/ЄС, повинен становити два місяці.

3. У разі покликання на цей параграф застосовуються стаття 5a(1)–(4) та стаття 7 Рішення 1999/468/ЄС з урахуванням положень його статті 8.

Стаття 20

Повноваження вносити зміни

Комісія може оновлювати терміни та означення в цій Директиві, а також покликання на акти Співтовариства та інструменти ММО для приведення їх у відповідність до інструментів Співтовариства чи ММО, які набули чинності, за умови дотримання обмежень цієї Директиви.

Такі інструменти, розроблені для внесення змін до несуттєвих елементів цієї Директиви, між іншим, шляхом її доповнення, ухвалюють згідно з регуляторною процедурою з ретельним вивченням, згаданою у статті 19(3).

Діючи згідно з тією самою процедурою, Комісія може також вносити зміни до додатків.

Зміни до Кодексу ММО про розслідування нещасних випадків та інцидентів на морі можуть бути виключені зі сфери застосування цієї Директиви відповідно до статті 5 Регламенту (ЄС) № 2099/2002.

Стаття 21

Додаткові заходи

Ніщо в цій Директиві не повинно перешкоджати державі-члену вживати додаткових заходів із безпеки на морі, які не охоплені цією Директивою, за умови, що такі заходи не порушують вимог цієї Директиви, не мають жодного негативного впливу на досягнення її цілі та не загрожують досягненню її цілі.

Стаття 22

Санкції

Держави-члени встановлюють правила щодо санкцій, застосованих за порушення національних положень, ухвалених згідно з цією Директивою, та вживають усіх необхідних заходів для забезпечення їх застосування. Передбачені санкції повинні бути дієвими, пропорційними та стримувальними.

Стаття 23

Звіт про імплементацію

Комісія кожні п'ять років повинна подавати до Європейського Парламенту і Ради звіт про імплементацію та дотримання цієї Директиви та, за необхідності, пропонувати подальші заходи з огляду на визначені в ньому рекомендації.

Стаття 24

Зміни до існуючих актів

1. Статтю 12 Директиви 1999/35/ЄС видалити.
2. Статтю 11 Директиви 2002/59/ЄС видалити.

Стаття 25

Транспозиція

1. Держави-члени повинні ввести в дію закони, підзаконні нормативно-правові акти та адміністративні положення, необхідні для дотримання вимог цієї Директиви, до 17 червня 2011 року.

Коли держави-члени ухвалюють такі інструменти, останні повинні містити покликання на цю Директиву, або таке покликання повинне бути додане до них у процесі їх офіційної публікації. Держави-члени визначають, яким чином таке покликання має бути зроблено.

2. Держави-члени передають Комісії текст основних положень національного права, ухвалених ними у сфері застосування цієї Директиви.

Стаття 26

Набуття чинності

Ця Директива набуває чинності на 20-й день після її публікації в *Офіційному віснику Європейського Союзу*.

Стаття 27

Адресати

Цю Директиву адресовано державам-членам.

Вчинено у Страсбурзі 23 квітня 2009 року.

*За Європейський
Парламент
Президент*

H.-G. PÖTTERING

За Раду

Президент

P. NEČAS

(¹) ОВ С 318, 23.12.2006, с. 195.

(²) [ОВ С 229, 22.09.2006, с. 38.](#)

(³) Висновок Європейського Парламенту від 25 квітня 2007 року ([ОВ С 74 Е, 30.03.2008, с. 546](#)), Спільна позиція Ради від 6 червня 2008 року ([ОВ С 184 Е, 22.07.2008, с. 23](#)), Позиція Європейського Парламенту від 24 вересня 2008 року (ще не опубліковано в Офіційному віснику), Рішення Ради від 26 лютого 2009 року та Законодавча резолюція Європейського Парламенту від 11 березня 2009 року (ще не опубліковано в Офіційному віснику).

(⁴) [ОВ С 104 Е, 30.04.2004, с. 730.](#)

(⁵) [ОВ L 138, 01.06.1999, с. 1.](#)

(⁶) [ОВ L 208, 05.08.2002, с. 10.](#)

(⁷) [ОВ L 281, 23.11.1995, с. 31.](#)

(⁸) [ОВ L 208, 05.08.2002, с. 1.](#)

(⁹) [ОВ L 184, 17.07.1999, с.23.](#)

(¹⁰) [ОВ С 321, 31.12.2003, с. 1.](#)

(¹¹) [ОВ L 324, 29.11.2002, с. 1.](#)

ДОДАТОК I

Зміст звіту про розслідування щодо безпеки

Передмова

У такому звіті визначають єдину ціль розслідування щодо безпеки та зазначають, що рекомендація щодо безпеки не повинна в жодному випадку створювати презумпцію відповідальності чи вини, а також що звіт не був складений, із точки зору змісту та стилю, з наміром використати його в судовому провадженні.

(Звіт не має містити покликання на свідчення свідків чи пов'язувати будь-яку особу, вказану у звіті, з особою, яка надала докази у ході розслідування щодо безпеки.)

1. РЕЗЮМЕ

У цій частині окреслюють основні факти нещасного випадку або інциденту на морі: що сталося, коли, де і як це сталося; у ній також зазначають, чи призвів такий випадок або інцидент до смерті, травм, пошкодження судна, вантажу, третіх сторін або шкоди для довкілля.

2. ФАКТИЧНА ІНФОРМАЦІЯ

Ця частина складається з низки окремих секцій, у яких надають достатню інформацію, яку слідчий орган інтерпретує як фактичну та як таку, що становить інформаційну базу для аналізу та полегшує розуміння.

Ці секції охоплюють, зокрема, таку інформацію:

2.1. Дані про судно

Прапор/реєстр,

Ідентифікаційні дані,

Основні характеристики,

Власник та менеджер,

Конструктивні особливості,

Мінімальний склад екіпажу для забезпечення безпеки судна,

Дозволений вантаж.

2.2. Дані про рейс

Порти заходу,

Тип рейсу,

Інформація про вантаж,

Екіпаж.

2.3. Інформація про нещасний випадок або інцидент на морі

Тип нещасного випадку або інциденту на морі,

Дата та час,

Координати та місце нещасного випадку або інциденту на морі,

Зовнішня та внутрішня обстановка,

Оператор та сегмент маршруту,

Місце події на борту,

Дані про людський фактор,

Наслідки (для людей, судна, вантажу, довкілля тощо).

2.4. Залучені берегові органи та інформація про реагування на надзвичайну ситуацію

Хто був залучений,

Застосовані засоби,

Швидкість реагування,

Виконані дії,

Отримані результати.

3. ОПИСОВА ЧАСТИНА

У цій частині нещасний випадок або інцидент на морі відтворюють шляхом викладу у хронологічній послідовності подій, що призвели до нещасного випадку чи інциденту, відбувалися під час та після нього, а також роль кожного фактора (тобто особи, матеріалу, обстановки, обладнання або зовнішнього фактора). Період, охоплений в описовій частині, залежить від тривалості окремих аварійних подій, які безпосередньо сприяли виникненню нещасного випадку чи інциденту на морі. Ця частина також охоплює будь-які релевантні деталі проведеного розслідування щодо безпеки, включно з результатами експертиз чи досліджень.

4. АНАЛІТИЧНА ЧАСТИНА

Ця частина охоплює низку окремих секцій, у яких аналізують кожну аварійну подію, з коментарями стосовно результатів будь-яких релевантних експертиз чи досліджень,

проведених у ході розслідування щодо безпеки, та будь-яких заходів безпеки, які могли вже бути вжиті для запобігання нещасним випадкам на морі.

Ці секції мають охоплювати такі питання:

- контекст аварійної події та обстановка, в якій вона сталася,
- помилкові дії та бездіяльність людини, події, пов'язані з небезпечними матеріалами, впливом довкілля, відмовою обладнання та зовнішніми факторами,
- супутні фактори, включно з функціями, виконуваними людиною, операціями, виконуваними на борту, береговим управлінням або регуляторним впливом.

Аналіз та коментарі дають змогу дійти логічних висновків у звіті, встановивши всі супутні фактори, у тому числі фактори ризиків, для яких існуючі захисні механізми, спрямовані на попередження аварійної події та/або на ліквідацію або зменшення наслідків такої події, оцінюють як неналежні або відсутні.

5. ВИСНОВКИ

У цій частині підсумовують встановлені супутні фактори та відсутні або неналежні захисні механізми (матеріальні, функціональні, символічні чи процедурні), у зв'язку з якими слід розробити дії із забезпечення безпеки для запобігання нещасним випадкам на морі.

6. РЕКОМЕНДАЦІЇ ЩОДО БЕЗПЕКИ

У відповідних випадках ця частина звіту містить рекомендації щодо безпеки, які ґрунтуються на аналізі й висновках та пов'язані з конкретними предметними галузями, такими як законодавство, проектування, процедури, інспектування, управління, охорона здоров'я та безпека праці, навчання, ремонтні роботи, обслуговування, берегова допомога та реагування на надзвичайні ситуації.

Рекомендації щодо безпеки адресовані тим, хто має найкращі можливості для їх виконання, а саме власникам суден, менеджерам суден, визнаним організаціям, органам морського управління, службам регулювання руху суден, органам з питань надзвичайних ситуацій, міжнародним морським організаціям та європейським установам, з метою запобігання нещасним випадкам на морі.

Ця частина також охоплює будь-які проміжні рекомендації щодо безпеки, які могли бути надані, або будь-які дії із забезпечення безпеки, виконані в ході розслідування щодо безпеки.

7. ДОПОВНЕННЯ

У відповідних випадках до звіту додають такий неповний перелік матеріалів у паперовій та/або електронній формі:

- фотографії, відеозаписи, аудіозаписи, карти, креслення,
- застосовні стандарти,
- використані технічні терміни та аббревіатури,
- спеціальні дослідження щодо безпеки,
- інша інформація.

ДОДАТОК II

ДАНІ ПОВІДОМЛЕННЯ ПРО НЕЩАСНИЙ ВИПАДОК АБО ІНЦИДЕНТ НА МОРІ

(Частина Європейської інформаційної платформи щодо нещасних випадків на морі)

Примітка: Підкреслені цифри означають, що дані слід надавати щодо кожного судна, якщо нещасний випадок чи інцидент на морі стосується більше ніж одного судна.

01. Відповідальна держава-член / контактна особа
02. Слідчий держави-члена
03. Роль держави-члена
04. Прибережна держава, яка зазнала впливу
05. Кількість значно заінтересованих держав
06. Значно заінтересовані держави
07. Орган, що надає повідомлення
08. Час повідомлення
09. Дата повідомлення
- . Назва судна
- . Номер ММО / позивний сигнал
- . Прапор судна
13. Тип нещасного випадку або інциденту на морі
- . Тип судна
15. Дата нещасного випадку або інциденту на морі
16. Час нещасного випадку або інциденту на морі
17. Координати: широта
18. Координати: довгота
19. Місце нещасного випадку або інциденту на морі
- . Порт виходу
- . Порт призначення
- . Схема розподілу руху
- . Сегмент маршруту
- . Оператор судна
- . Місце події на борту
- . Кількість загиблих осіб:
— Члени екіпажу

- Пасажири
 - Інші
 - . Серйозні травми:
 - Члени екіпажу
 - Пасажири
 - Інші
 - . Забруднення
 - . Пошкодження судна
 - . Пошкодження вантажу
 - 31. Інша шкода
 - . Стислий опис нещасного випадку або інциденту на морі
 - 33. Стислий опис причин не проводити розслідування щодо безпеки.
-