

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI 2009/18/EY,

annettu 23 päivänä huhtikuuta 2009,

meriliikennealan onnettomuuksien tutkinnan peruseriaatteista ja neuvoston direktiivin 1999/35/EY ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2002/59/EY muuttamisesta

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 80 artiklan 2 kohdan,

ottavat huomioon komission ehdotuksen,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon ⁽¹⁾,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon ⁽²⁾,

noudattavat perustamissopimuksen 251 artiklassa määrättyä menettelyä, ottaen huomioon sovittelukomitean 3 päivänä helmikuuta 2009 hyväksymän yhteisen tekstin ⁽³⁾,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Euroopan meriliikenteen turvallisuus olisi pidettävä yleisesti korkealla tasolla, ja merionnettomuuksien ja merellä sattuvien vaaratilanteiden määrää olisi pyrittävä vähentämään kaikin tavoin.
- (2) Merionnettomuuksien ripeä tekninen tutkiminen parantaa meriturvallisuutta, koska sen avulla voidaan ehkäistä ihmishenkien menetykseen, alusten menetykseen ja meriympäristön pilaantumiseen johtaneiden onnettomuuksien toistuminen.

⁽¹⁾ EUVL C 318, 23.12.2006, s. 195.

⁽²⁾ EUVL C 229, 22.9.2006, s. 38.

⁽³⁾ Euroopan parlamentin lausunto, annettu 25. huhtikuuta 2007 (EUVL C 74 E, 30.3.2008, s. 546), neuvoston yhteinen kanta, hyväksytty 6. kesäkuuta 2008 (EUVL C 184 E, 22.7.2008, s. 23), Euroopan parlamentin kanta, vahvistettu 24. syyskuuta 2008 (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä), neuvoston päätös, tehty 26. helmikuuta 2009, ja Euroopan parlamentin lainsäädäntöpäätöslauselma, annettu 11. maaliskuuta 2009 (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä).

- (3) Euroopan parlamentti on meriturvallisuuden parantamisesta 21 päivänä huhtikuuta 2004 antamassaan päätöslauselmassa ⁽⁴⁾ kehottanut komissiota antamaan direktiiviehdotuksen merionnettomuuksien tutkinnasta.

- (4) Joulukuun 10 päivänä 1982 tehdyn Yhdistyneiden Kansakuntien merioikeusyleissopimuksen, jäljempänä 'UNCLOS-yleissopimus', 2 artiklassa vahvistetaan rantavaltioiden oikeus tutkia syyt niiden aluemerillä tapahtuviin merionnettomuuksiin, jotka voivat aiheuttaa vaaraa ihmis hengelle tai ympäristölle, koskevat kyseisen rantavaltion etsintä- ja pelastusviranomaisia tai vaikuttavat muulla tavoin kyseiseen rantavaltioon.

- (5) UNCLOS-yleissopimuksen 94 artiklassa vahvistetaan, että lippuvaltiot tutkituttavat asianmukaisen pätevyuden omaavalla henkilöllä tai henkilöillä tietyt aavalla merellä tapahtuneet merivahingot tai -onnettomuudet.

- (6) Ihmishengen turvallisuudesta merellä 1 päivänä marraskuuta 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen, jäljempänä 'SOLAS 74', I luvun 21 säännössä, 5 päivänä huhtikuuta 1966 tehdystä kansainvälisessä lastiviivayleissopimuksessa sekä alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä 2 päivänä marraskuuta 1973 tehdystä kansainvälisessä yleissopimuksessa vahvistetaan lippuvaltioiden velvollisuudet tutkia onnettomuudet ja toimittaa merkitykselliset tulokset Kansainväliselle merenkulkujärjestölle (IMO).

- (7) Marraskuun 29 päivänä 2007 annettuun IMO:n yleiskokouksen päätöslauselmaan A.996(25) liitettyssä IMO:n velvoittavien asiakirjojen täytäntöönpanoa koskevassa säännöstössä muistutetaan lippuvaltioiden velvollisuudesta varmistaa, että meriturvallisuutta koskeva tutkinta teetetään tutkijoilla, joilla on asianmukainen pätevyys sekä merionnettomuuksiin ja merellä sattuviin vaaratilanteisiin liittyviä seikkoja koskeva asiantuntemus. Mainitussa säännöstössä edellytetään myös, että lippuvaltiot ovat valmiita asettamaan tätä tarkoitusta varten käyttöön päteviä tutkijoita riippumatta siitä, missä onnettomuus tai vaaratilanne on tapahtunut.

⁽⁴⁾ EUVL C 104 E, 30.4.2004, s. 730.

- (8) Olisi otettava huomioon 27 päivänä marraskuuta 1997 annettuun IMO:n yleiskokouksen päätöslauselmaan A.849(20) liitetty merionnettomuuksien tai merellä sattuneiden vaaratilanteiden tutkintaa koskeva säännöstö, jäljempänä 'merionnettomuuksien tai merellä sattuneiden vaaratilanteiden tutkintaa koskeva IMO:n säännöstö', jonka mukaan merionnettomuuksia ja merellä sattuneita vaaratilanteita koskevaan turvallisuustutkintaan sovelletaan yhteistä lähestymistapaa ja tällaisiin onnettomuuksiin ja vaaratilanteisiin vaikuttaneet tekijät määritetään valtioiden välisenä yhteistyönä. Lisäksi olisi otettava huomioon IMO:n yleiskokouksen 27 päivänä marraskuuta 1997 annettu päätöslauselma A.861(20) ja IMO:n meriturvallisuuskomitean 17 päivänä toukokuuta 2004 annettu päätöslauselma MSC.163(78), joissa esitetään matkatieojen tallentimien määritelmä.
- (9) Merenkulkijat tunnustetaan erityiseksi työntekijäryhmäksi ja, ottaen huomioon merenkulkualan maailmanlaajuisen luonteen ja sen, että merenkulkijat saattavat joutua tekemisiin eri maiden lainkäyttövallan kanssa, he tarvitsevat erityistä suojelua erityisesti ollessaan tekemisissä viranomaisten kanssa. Meriliikenteen turvallisuuden lisäämiseksi merenkulkijoiden olisi voitava luottaa oikeudenmukaiseen kohteluun merellä sattuvan onnettomuuden yhteydessä. Heidän ihmisoikeuksiaan ja ihmisarvoaan olisi aina suojeltava, ja turvallisuustutkinnat olisi toimitettava oikeudenmukaisesti ja joutuisasti. Jäsenvaltioiden olisi sen vuoksi kansallisen lainsäädäntönsä mukaisesti otettava lisäksi huomioon merenkulkijoiden oikeudenmukaisesta kohtelusta merellä sattuneen onnettomuuden yhteydessä annettujen IMO:n ohjeiden asiaa koskevat määräykset.
- (10) Jäsenvaltioiden olisi oikeusjärjestelmänsä puitteissa suojattava onnettomuuden johdosta annettavat todistajanlausunnot ja estettävä niiden käyttö muihin tarkoituksiin kuin turvallisuustutkintaan, jottei todistajiin kohdistettaisi minkäänlaisia syrjintä- tai rankaisutoimia sen vuoksi, että he ovat osallistuneet tutkintaan.
- (11) Pakollisesta katsastusjärjestelmästä säännöllisen ro-ro-alusliikenteen ja suurnopeusmatkustaja-alusliikenteen turvallisen harjoittamisen varmistamiseksi 29 päivänä huhtikuuta 1999 annetun neuvoston direktiivin 1999/35/EY⁽¹⁾ mukaan jäsenvaltioiden on määriteltävä omassa oikeusjärjestelmässään se, missä oikeudellisessa asemassa ne ja muut jäsenvaltiot, joita asia merkittävässä määrin koskee, voivat osallistua sellaisen merionnettomuuden tai vaaratilanteen tutkintaan, jossa on osallisena ro-ro-alus tai suurnopeusmatkustaja-alus, toimia siinä yhteistyössä tai, jos merionnettomuuksien tai merellä sattuneiden vaaratilanteiden tutkintaa koskevassa IMO:n säännöstössä niin määrätään, suorittaa sen.
- (12) Alusliikennettä koskevan yhteisön seuranta- ja tietojärjestelmän perustamisesta 27 päivänä kesäkuuta 2002 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2002/59/EY⁽²⁾ mukaan jäsenvaltioiden on noudatettava merionnettomuuksien tai merellä sattuneiden vaaratilanteiden tutkintaa koskevaa IMO:n säännöstöä sekä varmistettava, että onnettomuustutkinnan tulokset julkaistaan mahdollisimman pian sen päättymisen jälkeen.
- (13) Turvallisuustutkinnan puolueeton suorittaminen sellaisista onnettomuuksista tai vaaratilanteista, joissa on osallisena merialuksia tai satamassa tai muilla rajoitetuilla merialueilla olevia muita aluksia, on erittäin tärkeää tällaisten onnettomuuksien tai vaaratilanteiden olosuhteiden ja syiden tehokkaan selvittämisen kannalta. Tällainen tutkinta tulisi tästä syystä eturistiriitojen välttämiseksi teettää sellaisen riippumattoman elimen tai yksikön valvonnassa toimivilla päteillä tutkijoilla, jolla on tarvittavat valtuudet.
- (14) Jäsenvaltioiden olisi tarvittaessa varmistettava oikeudellisesta tutkinnasta vastaavien viranomaisten toimivaltuuksia koskevan lainsäädäntönsä mukaisesti ja yhteistyössä kyseisten viranomaisten kanssa, että teknisestä tutkinnasta vastaavat henkilöt voivat suorittaa tehtävänsä parhaissa mahdollisissa oloissa.
- (15) Tämä direktiivi ei saisi rajoittaa yksilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä ja näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta 24 päivänä lokakuuta 1995 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 95/46/EY⁽³⁾ soveltamista.
- (16) Jäsenvaltioiden olisi varmistettava, että niiden oikeusjärjestelmä antaa niille ja mahdollisille muille jäsenvaltioille, joita asia merkittävässä määrin koskee, mahdollisuuden olla osallisena tai toimia yhteistyössä onnettomuuksien tutkinnassa tai suorittaa tutkinta merionnettomuuksien tai merellä sattuneiden vaaratilanteiden tutkintaa koskevan IMO:n säännöstön mukaisesti.
- (17) Kunkin merionnettomuuden tai merellä sattuneen vaaratilanteen johdosta olisi periaatteessa tehtävä vain yksi tutkinta, jonka suorittaa jäsenvaltio tai tutkintaa johtava jäsenvaltio, ja muut sellaiset valtiot, joita asia merkittävässä määrin koskee, osallistuvat tutkintaan. Rinnakkaisia tutkintoja voitaisiin suorittaa asianmukaisesti perustelluissa poikkeustapauksissa silloin, kun asianomaisen aluksen lipun, onnettomuuspaikan tai uhrien kansalaisuuden perusteella osallisena on kaksi tai useampia jäsenvaltioita.
- (18) Jäsenvaltio voi antaa merionnettomuutta tai merellä sattunutta vaaratilannetta koskevan turvallisuustutkinnan, jäljempänä 'turvallisuustutkinta', johtamisen tai turvallisuustutkintaan kuuluvia erityistehtäviä toisen jäsenvaltion tehtäväksi, jos näin on yhteisesti sovittu.

(1) EYVL L 138, 1.6.1999, s. 1.

(2) EYVL L 208, 5.8.2002, s. 10.

(3) EYVL L 281, 23.11.1995, s. 31.

- (19) Jäsenvaltioiden on kaikin tavoin pyrittävä välttämään maksun perimistä sellaisen avun antamisesta, jota pyydetään kahta tai useampaa jäsenvaltiota koskevan turvallisuustutkinnan suorittamiseen. Kun apua pyydetään jäsenvaltiolta, jota turvallisuustutkinta ei koske, jäsenvaltioiden olisi sovittava aiheutuneiden kulujen korvaamisesta.
- (20) SOLAS 74:n V luvun 20 säännössä edellytetään, että 1 päivänä heinäkuuta 2002 tai sen jälkeen rakennetuissa matkustaja-aluksissa ja muissa kuin matkustaja-aluksissa, joiden bruttovetoisuus on vähintään 3 000, on oltava matkatietojen tallentimet onnettomuustutkinnan helpottamiseksi. Kun otetaan huomioon näiden laitteiden merkitys merionnettomuuksien ehkäisyä koskevan politiikan laadinnassa, niistä olisi järjestelmällisesti tehtävä pakollisia aluksilla, jotka harjoittavat kansallista tai kansainvälistä liikennettä ja käyvät yhteisön satamissa.
- (21) Matkatietojen tallennusjärjestelmän ja muiden elektroniikkalaitteiden antamia tietoja voidaan käyttää sekä jälkikäteen merionnettomuuden tai merellä sattuneen vaaratilanteen syiden selvittämiseksi että ennalta ehkäisevästi kokemusten saamiseksi olosuhteista, jotka voivat johtaa tällaisiin tapauksiin. Jäsenvaltioiden olisi varmistettava, että tällaisia tietoja käytetään asianmukaisesti molempiin tarkoituksiin, jos niitä on saatavissa.
- (22) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1406/2002 ⁽¹⁾ mukaan Euroopan meriturvallisuusviraston, jäljempänä 'meriturvallisuusvirasto', on tehtävä yhteistyötä jäsenvaltioiden kanssa kehittääkseen teknisiä ratkaisuja ja tarjotakseen teknistä tukea yhteisön lainsäädännön täytäntöönpanossa. Meriturvallisuusviraston erityisenä tehtävänä onnettomuustutkinnan alalla on helpottaa jäsenvaltioiden ja komission välistä yhteistyötä yhteisen menettelytavan kehittämisessä merionnettomuuksien tutkintaa varten, jäsenvaltioiden erilaiset oikeusjärjestelmät asianmukaisesti huomioon ottaen ja sovittujen kansainvälisten periaatteiden mukaisesti.
- (23) Asetuksen (EY) N:o 1406/2002 mukaisesti meriturvallisuusvirasto helpottaa yhteistyötä jäsenvaltioiden antamassa tutkintaan liittyviä toimia koskevassa tuessa sekä laadittujen onnettomuustutkintaraporttien analysoimisessa.
- (24) Kaikki suoritetuista onnettomuustutkinnoista tehdyt aiheelliset päätelmät olisi otettava huomioon kehitettäessä tai muutettaessa yhteisiä menettelytapoja merionnettomuuksien ja merellä sattuneiden vaaratilanteiden tutkintaa varten.
- (25) Jäsenvaltioiden ja yhteisön olisi otettava asianmukaisesti huomioon turvallisuustutkintaan perustuvat turvallisuus-suositukset.
- (26) Koska teknisen turvallisuustutkinnan tavoitteena on estää uusien onnettomuuksien ja vaaratilanteiden syntyminen merellä, siinä tehdyissä päätelmissä ja turvallisuus-suosituksissa ei tulisi missään tapauksessa osoittaa syyllisyyttä tai vastuuta.
- (27) Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa tämän direktiivin tavoitetta, joka on meriturvallisuuden parantaminen yhteisössä ja uusien merionnettomuuksien riskin pienentäminen tällä tavoin, vaan se voidaan toiminnan laajuuden ja vaikutusten vuoksi saavuttaa paremmin yhteisön tasolla, joten yhteisö voi toteuttaa toimenpiteitä perustamissopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä direktiivissä ei ylitetä sitä, mikä on tämän tavoitteen saavuttamiseksi tarpeen.
- (28) Tämän direktiivin täytäntöön panemiseksi tarvittavista toimenpiteistä olisi päätettävä menettelystä komissiolle siirrettyä täytäntöönpanovaltaa käytettäessä 28 päivänä kesäkuuta 1999 tehdyn neuvoston päätöksen 1999/468/EY ⁽²⁾ mukaisesti.
- (29) Komissiolle olisi erityisesti siirrettävä toimivalta muuttaa tätä direktiiviä kansainvälisiin yleissopimuksiin, pöytäkirjoihin, säännöstöihin ja päätöslauselmiin tehtävien myöhempien muutosten huomioon ottamiseksi sekä merionnettomuuksien ja merellä sattuneiden vaaratilanteiden tutkintaa koskevien yhteisten menettelytapojen hyväksymiseksi tai muuttamiseksi. Koska nämä toimenpiteet ovat laajakantoisia ja niiden tarkoituksena on muuttaa tämän direktiivin muita kuin keskeisiä osia, myös täydentämällä sitä uusilla muilla kuin keskeisillä osilla, ne on hyväksyttävä päätöksen 1999/468/EY 5 a artiklassa säädettyä valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen.
- (30) Paremmasta lainsäädännöstä tehdyn toimielinten välisen sopimuksen ⁽³⁾ 34 kohdan mukaisesti jäsenvaltioita kannustetaan laatimaan itseään varten ja yhteisön edun vuoksi omia taulukoitaan, joista ilmenee mahdollisuuksien mukaan direktiivin ja kansallisen lainsäädännön osaksi saattamista koskevien toimenpiteiden välinen vastaavuus, ja julkaisemaan ne,

OVAT ANTANEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

1 artikla

Kohde

1. Tämän direktiivin tarkoituksena on parantaa meriturvallisuutta ja ehkäistä alusten aiheuttamaa pilaantumista sekä pienentää siten uusien merionnettomuuksien riskiä:

⁽¹⁾ EYVL L 208, 5.8.2002, s. 1.

⁽²⁾ EYVL L 184, 17.7.1999, s. 23.

⁽³⁾ EUVL C 321, 31.12.2003, s. 1.

a) helpottamalla turvallisuustutkinnan ripeää toteuttamista sekä merionnettomuuksien ja merellä sattuneiden vaaratilanteiden asianmukaista analysointia niiden syiden määrittämiseksi ja

b) varmistamalla, että turvallisuustutkinnasta sekä korjaavia toimia koskevista ehdotuksista annetaan täsmällistä ja ajankoh- taista tietoa.

2. Tämän direktiivin mukaisessa tutkinnassa ei saa olla kyse vastuun määrittämisestä eikä syyllisyyden kohdentamisesta. Jäsenvaltioiden on kuitenkin varmistettava, että tutkintaelin tai -yksikkö, jäljempänä 'tutkintaelin', ei pidättäydy merionnettomuuden ja merellä sattuvan vaaratilanteen syiden täydellisestä ilmoittamisesta siksi, että syyllisyys tai vastuu voidaan päätellä tuloksista.

2 artikla

Sovellettamisala

1. Tätä direktiiviä sovelletaan merionnettomuuksiin ja merellä sattuviin vaaratilanteisiin,

a) joissa on osallisena jonkin jäsenvaltion lipun alla purjehtivia aluksia;

b) jotka tapahtuvat jäsenvaltioiden UNCLOS-yleissopimuksen määritelmän mukaisella aluemerellä tai sisäisillä aluevesillä, taikka

c) jotka koskevat jäsenvaltioiden muita merkittäviä etuja.

2. Tätä direktiiviä ei sovelleta merionnettomuuksiin ja merellä sattuviin vaaratilanteisiin, joissa on osallisena ainoastaan:

a) sota- tai joukkojenkuljetusaluksia tai muita aluksia, jotka ovat jäsenvaltion omistuksessa tai käytössä ja joita käytetään ainoastaan valtion muihin kuin kaupallisiin tarkoituksiin;

b) aluksia, jotka eivät kulje konevoimalla, alkeellista rakennetta olevia puualuksia tai ei-ammattimaisessa käytössä olevia huvialuksia ja -veneitä, jollei niillä ole miehistöä ja jollei niillä kuljeteta enempää kuin kahtatoista matkustajaa kaupallisessa tarkoituksessa;

c) sisävesillä liikennöiviä sisävesialuksia;

d) alle 15 metrin pituisia kalastusaluksia;

e) rannikon edustalla olevia kiinteitä porausyksiköjä.

3 artikla

Määritelmät

Tässä direktiivissä tarkoitetaan:

1) 'merionnettomuuksien tai merellä sattuneiden vaaratilanteiden tutkintaa koskevalla IMO:n säännöstöllä' 27 päivänä marraskuuta 1997 annettuun IMO:n yleiskokouksen päätös-

lauselmaan A.849(20) liitetyn merionnettomuuksien tai merellä sattuneiden vaaratilanteiden tutkintaa koskevan säännö- stön ajantasaistettua toisintoa.

2) Seuraavat käsitteet on tulkittava merionnettomuuksien tai merellä sattuneiden vaaratilanteiden tutkintaa koskevassa IMO:n säännöstössä olevien määritelmien mukaisesti:

a) "merionnettomuus";

b) "hyvin vakava onnettomuus";

c) "merellä sattunut vaaratilanne";

d) "merionnettomuutta tai merellä sattunutta vaaratilannetta koskeva turvallisuustutkinta";

e) "tutkintaa johtava valtio";

f) "valtio, jota asia merkittävässä määrin koskee".

3) Käsite "vakava onnettomuus" on tulkittava IMO:n meriturval- lisuuskomitean ja meriympäristön suojelukomitean 18 päi- vänä joulukuuta 2008 päivättyssä yleiskirjeessä MSC- MEPC.3/Circ.3 esitetyn ajantasaistetun määritelmän mukai- sesti.

4) IMO:n ohjeilla merenkulkijoiden oikeudenmukaisesta kohte- lusta merellä sattuneen onnettomuuden yhteydessä" tarkoite- taan ohjeita, jotka on liitetty IMO:n oikeudellisen komitean 27 päivänä huhtikuuta 2006 hyväksymään päätöslauselmaan LEG.3(91) ja jotka kansainvälisen työjärjestön hallintoneu- vosto on hyväksynyt 296. istunnossaan 12–16 päivänä ke- säkuuta 2006.

5) Käsitteet "ro-ro-alus" ja "suurnopeusmatkustaja-alus" on tul- kittava direktiivin 1999/35/EY 2 artiklassa olevien määritel- mien mukaisesti.

6) Käsite "matkatietojen tallennin", jäljempänä 'VDR', on tulkit- tava IMO:n yleiskokouksen päätöslauselmassa A.861(20) ja IMO:n meriturvallisuuskomitean päätöslauselmassa MSC.163(78) olevan määritelmän mukaisesti.

7) 'Turvallisuussuosituksella' tarkoitetaan myös rekisteröinnin ja valvonnan osalta ehdotusta, jonka esittää jompikumpi seu- raavista:

a) turvallisuustutkintaa suorittavan tai johtavan valtion tut- kintaelin kyseisestä tutkinnasta saatujen tietojen pohjalta, tai tapauksen mukaan;

b) komissio abstraktien tietojen analysoinnin ja tehtyjen tur- vallisuustutkintojen tulosten pohjalta.

4 artikla

Turvallisuustutinnan asema

1. Jäsenvaltioiden on oikeusjärjestelmänsä mukaisesti määriteltävä turvallisuustutinnan oikeudellinen asema niin, että kyseinen tutkinta voidaan suorittaa mahdollisimman tehokkaasti ja nopeasti.

Jäsenvaltioiden on varmistettava oman lainsäädäntönsä mukaisesti ja tarvittaessa yhteistyössä oikeudellisesta tutkinnasta vastaavien viranomaisten kanssa, että turvallisuustutkinnot:

- a) ovat riippumattomia rikostutkinnasta ja muusta rinnakkaisesta tutkinnasta, jotka suoritetaan vastuun määrittämiseksi tai syyllisyyden kohdentamiseksi;
- b) eivät aiheetta esty, keskeydy tai viivästy tällaisen tutkinnan vuoksi.

2. Jäsenvaltioiden vahvistamissa säännöissä on oltava 10 artiklassa tarkoitettua pysyvän yhteistyöjärjestelmän mukaisesti säännökset, jotka antavat mahdollisuuden:

- a) tehdä yhteistyötä ja antaa keskinäistä apua muiden jäsenvaltioiden johtamassa turvallisuustutkinnassa tai antaa toisen jäsenvaltion tehtäväksi johtaa tällaista tutkintaa 7 artiklan mukaisesti ja
- b) koordinoita omien tutkintaelintensä toimia siinä määrin kuin on tarpeen tämän direktiivin tavoitteen saavuttamiseksi.

5 artikla

Tutkintavelvollisuus

1. Kunkin jäsenvaltion on varmistettava, että 8 artiklassa tarkoitettu tutkintaelin suorittaa turvallisuustutkinnan sellaisten merellä sattuneiden hyvin vakavien onnettomuuksien jälkeen,

- a) joissa on ollut osallisena kyseisen jäsenvaltion lipun alla purjehtiva alus, riippumatta siitä, missä onnettomuus on tapahtunut;
- b) jotka ovat tapahtuneet sen aluemerellä tai sisäisillä aluevesillä siten kuin nämä määritellään UNCLOS-yleissopimuksessa, riippumatta siitä, minkä lipun alla onnettomuudessa osallisena ollut alus tai alukset purjehtivat;
- c) jotka koskevat merkittävässä määrin kyseistä jäsenvaltiota, riippumatta siitä, missä onnettomuus on tapahtunut ja minkä lipun alla siinä osallisena ollut alus tai alukset purjehtivat.

2. Lisäksi tutkintaelimen on vakavan onnettomuuden jälkeen tehtävä alustava arviointi sen ratkaisemiseksi, tehdäänkö turvallisuustutkinta. Jos tutkintaelin päättää olla tekemättä turvallisuustutkintaa, päätöksen perustelut on kirjattava ja ilmoitettava 17 artiklan 3 kohdan mukaisesti.

Muun merionnettomuuden tai vaaratilanteen jälkeen tutkintaelimen on päätettävä, tehdäänkö turvallisuustutkinta.

Tutkintaelimen on otettava ensimmäisessä ja toisessa alakohdassa tarkoitetuissa päätöksissä huomioon merionnettomuuden tai merellä sattuneen vaaratilanteen vakavuus, alus- ja/tai lastityyppi ja se, missä määrin turvallisuustutkinnan tulokset ovat omiaan edistämään uusien onnettomuuksien ja vaaratilanteiden ehkäisemistä.

3. Turvallisuustutkinnan suorittamisen laajuudesta ja käytännön järjestelyistä päättää tutkintaa johtavan jäsenvaltion tutkintaelin yhteistyössä muiden sellaisten valtioiden vastaavien elinten kanssa, joita asia merkittävässä määrin koskee, tavalla, jonka se katsoo parhaiten edistävän tämän direktiivin tavoitteen saavuttamista ja ehkäisevän uudet onnettomuudet ja vaaratilanteet.

4. Tutkintaelimen on turvallisuustutkintaa suorittaessaan noudatettava merionnettomuuksien tai merellä sattuneiden vaaratilanteiden tutkintaan asetuksen (EY) N:o 1406/2002 2 artiklan e alakohdan mukaisesti kehitettyjä yhteisiä menettelytapoja. Tutkijat voivat erityistapauksessa poiketa näistä menettelytavoista, jos se on heidän ammattikokemukseen perustuvan harkintansa ja tutkinnan tavoitteiden saavuttamiseksi tarpeen. Komissio hyväksyy tai muuttaa näitä menettelytapoja tämän direktiivin soveltamista varten ottaen huomioon kaikki suoritetuista turvallisuustutkinnoista tehtydt aiheelliset päätelmät.

Tämä toimenpide, jonka tarkoituksena on muuttaa tämän direktiivin muita kuin keskeisiä osia, myös täydentämällä sitä, hyväksytään 19 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen.

5. Turvallisuustutkinta on aloitettava niin pian kuin on käytännössä mahdollista merionnettomuuden tai merellä sattuneen vaaratilanteen jälkeen ja viimeistään kahden kuukauden kuluttua onnettomuudesta tai vaaratilanteesta.

6 artikla

Ilmoitusvelvollisuus

Jäsenvaltion on vaadittava oikeusjärjestelmänsä puitteissa, että asiasta vastaavat viranomaiset ja/tai asianomaiset osapuolet viipymättä ilmoittavat kyseisen jäsenvaltion tutkintaelimelle kaikista onnettomuuksista ja vaaratilanteista, jotka kuuluvat tämän direktiivin soveltamisalaan.

7 artikla

Turvallisuustutkinnan johtaminen ja siihen osallistuminen

1. Kunkin merionnettomuuden tai merellä sattuneen vaaratilanteen johdosta tehdään pääsääntöisesti vain yksi tutkinta, jonka suorittaa jäsenvaltio tai tutkintaa johtava jäsenvaltio, ja muut sellaiset jäsenvaltiot, joita asia merkittävässä määrin koskee, osallistuvat tutkintaan.

Kun on kyse turvallisuustutkinnasta, joka koskee kahta tai useampaa jäsenvaltiota, kyseisten jäsenvaltioiden on yhteistyössä sovittava tätä varten nopeasti, mikä niistä on tutkintaa johtava jäsenvaltio. Niiden on kaikin tavoin pyrittävä pääsemään sopimukseen tutkintamenettelyistä. Tämän sopimuksen puitteissa muilla valtioilla, joita asia merkittävässä määrin koskee, on todistajien ja todisteiden osalta samanlaiset oikeudet ja mahdollisuudet kuin turvallisuustutkintaa suorittavalla jäsenvaltiolla. Niillä on myös oikeus vaatia, että tutkintaa johtava jäsenvaltio ottaa niiden näkökulman huomioon.

Rinnakkaisten turvallisuustutkintojen suorittaminen saman merionnettomuuden tai merellä sattuneen vaaratilanteen johdosta on ehdottomasti rajoitettava vain poikkeustapauksiin. Jäsenvaltioiden on tällaisessa tapauksessa ilmoitettava komissiolle rinnakkaisten turvallisuustutkintojen suorittamisen syyt. Rinnakkaisia turvallisuustutkintoja suorittavien jäsenvaltioiden on toimitettava yhteistyössä keskenään. Tutkintaan osallistuvien tutkintaelinten on erityisesti annettava toisilleen kaikki itse suorittamaansa tutkinnassa kertyneet asiaan vaikuttavat tiedot voidakseen päätyä mahdollisuuksien mukaan yhteisiin johtopäätöksiin.

Jäsenvaltioiden on pidättäydyttävä kaikista toimenpiteistä, jotka voisivat aiheuttomasti estää, keskeyttää tai viivästyttää tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluvan turvallisuustutkinnan suorittamisen.

2. Sen estämättä, mitä 1 kohdassa säädetään, kukin jäsenvaltio on vastuussa turvallisuustutkinnasta ja toiminnan yhteensovittamisesta muiden jäsenvaltioiden kanssa, joita asia merkittävässä määrin koskee, kunnes on sovittu yhteisesti, mikä niistä on tutkintaa johtava valtio.

3. Jäsenvaltio voi tapauskohtaisesti antaa keskinäisellä sopimuksella turvallisuustutkinnan johtamisen tai tällaista tutkintaa koskevien erityistehtävien suorittamisen toisen jäsenvaltion tehtäväksi, sanotun kuitenkin rajoittamatta kyseistä jäsenvaltiota koskevia tämän direktiivin ja kansainvälisen oikeuden mukaisia velvollisuuksia.

4. Jos ro-ro-alus tai suurnopeusmatkustaja-alus on osallisena merionnettomuudessa tai merellä sattuvassa vaaratilanteessa, turvallisuustutkintamenettelyn aloittaa se jäsenvaltio, jonka UNCLOS-yleissopimuksen määritelmän mukaisella aluemerellä tai sisäisillä aluevesillä onnettomuus tai vaaratilanne sattuu, tai jos se sattuu muualla, se jäsenvaltio, jossa kyseinen alus on

viimeksi käynyt. Kyseinen valtio on vastuussa turvallisuustutkinnasta ja toiminnan yhteensovittamisesta muiden jäsenvaltioiden kanssa, joita asia merkittävässä määrin koskee, kunnes on sovittu yhteisesti, mikä niistä on tutkintaa johtava valtio.

8 artikla

Tutkintaelimet

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että turvallisuustutkinta suoritetaan puolueettoman, pysyvän ja tarvittavat valtuudet omaavan tutkintaelimen vastuulla ja että tutkinta teetetään tutkijoilla, joilla on asianmukainen pätevyys sekä merionnettomuuksiin ja merellä sattuviin vaaratilanteisiin liittyviä seikkoja koskeva asiantuntemus.

Jotta turvallisuustutkinta toteutettaisiin puolueettomasti, tutkintaelimen organisaation, oikeudellisen rakenteen ja päätöksenteon on oltava riippumaton kaikista osapuolista, joiden edut saattaisivat olla ristiriidassa kyseisen tehtävän kanssa.

Sisämaajäsenvaltioiden, joiden lipun alla ei purjehdi aluksia, on määriteltävä riippumaton yhteyspiste, joka tekee tutkinnassa yhteistyötä 5 artiklan 1 kohdan c alakohdan mukaisesti.

2. Tutkintaelimen on varmistettava, että yksittäisillä tutkijoilla on käytännön tietoja ja käytännön kokemusta niiltä aloilta, jotka liittyvät heidän tavanomaisiin tutkintatehtäviinsä. Lisäksi sen on varmistettava, että sopivaa asiantuntemusta saadaan tarvittaessa nopeasti käyttöön.

3. Tutkintaelimelle annettuja tehtäviä voidaan laajentaa meriturvallisuuteen liittyvien tietojen keräämiseen ja analysointiin erityisesti ennalta ehkäisevässä tarkoituksessa, jos kyseiset toimet eivät vaikuta tutkintaelimen riippumattomuuteen eikä niihin liity vastuuta sääntelyä, hallintoa tai standardointia koskevista asioista.

4. Kunkin jäsenvaltion on omassa kansallisessa oikeusjärjestelmässään varmistettava, että kyseisen jäsenvaltion tutkintaelimen tai muun sellaisen tutkintaelimen tutkijoille, jonka tehtäväksi se on antanut turvallisuustutkinnan, tarvittaessa yhteistyössä oikeudellisesta tutkinnasta vastaavien viranomaisten kanssa, annetaan kaikki turvallisuustutkinnan suorittamiseen vaikuttavat tiedot ja että niillä on sen vuoksi oikeus:

- a) päästä vapaasti asianomaisille alueille tai onnettomuuspaikoille sekä aluksille, hylkyihin ja rakenteisiin, lasti, varusteet ja hylkytavara mukaan luettuina;
- b) varmistaa todisteiden välitön luettelointi sekä hyllyn, hylkytavarain tai muiden osien tai aineiden valvottu etsintä ja siirtäminen tutkimista tai analysointia varten;
- c) vaatia b alakohdassa tarkoitettujen seikkojen tutkimista tai analysointia ja saada tällaisten tutkimusten tai analyysien tulokset vapaasti käyttöönsä;

- d) saada vapaasti käyttöönsä alusta, matkaa, lastia, miehistöä tai muita henkilöitä, esineitä, asianhaaroja tai olosuhteita koskevaa informaatiota ja tallennettuja tietoja, mukaan luettuna VDR:n tiedot, sekä kopioida ja käyttää niitä;
- e) saada vapaasti käyttöönsä uhrien ruumiita koskevat tutkimustulokset ja uhrien ruumiista otettuja näytteitä koskevat koetulokset;
- f) vaatia ja saada vapaasti käyttöönsä alukseen toimintaan osallistuneita tai muita asianomaisia henkilöitä koskevat tutkimustulokset ja heistä otettuja näytteitä koskevat koetulokset;
- g) haastatella todistajia sellaisten henkilöiden läsnä olematta, joiden etujen voidaan katsoa vaikeuttavan turvallisuustutkimusta;
- h) saada käyttöönsä lippuvaltion, alusten omistajien, luokituslaitosten ja muiden asianomaisten osapuolten hallussa olevat katsastuspöytäkirjat ja merkitykselliset tiedot, jos kyseiset osapuolet tai niiden edustajat ovat sijoittautuneet kyseiseen jäsenvaltioon;
- i) pyytää apua kulloistenkin valtioiden asianomaisilta viranomaisilta, kuten lippu- ja satamavaltion katsastajilta, merivartioston virkamiehiltä, alusliikennepalvelun tarjoajilta, etsintä- ja pelastusyksiköiltä, luotseilta tai muulta satama- tai merenkulkuhenkilöstöltä.

5. Tutkintaelimen on voitava ryhtyä välittömästi toimiin, ilmoitettiinpa sille milloin tahansa onnettomuudesta, ja sen on saatava riittävästi voimavaroja tehtäviensä itsenäiseen suorittamiseen. Tutkintaelimen tutkijoille on annettava sellainen asema, joka takaa heille tarvittavan riippumattomuuden.

6. Tutkintaelin voi yhdistää tämän direktiivin mukaiset tehtävänsä muita tapahtumia kuin merionnettomuuksia koskevaan tutkintatyöhön sillä ehdolla, että tällainen tutkinta ei vaaranna sen riippumattomuutta.

9 artikla

Luottamuksellisuus

Tämän rajoittamatta direktiivin 95/46/EY soveltamista kunkin jäsenvaltion on oikeusjärjestelmässään varmistettava, että seuraavia tietoja ei anneta muita tarkoituksia kuin turvallisuustutkintaa varten, paitsi jos kyseisen jäsenvaltion toimivaltainen viranomaisen katsoo, että tietojen julkaisemiseen on yleisen edun kannalta pakottava syy:

- a) todistajanlausunnot sekä muut lausunnot, selonteot ja muihinpanot, jotka tutkintaelin on hankkinut tai saanut turvallisuustutkinnan aikana;

- b) tiedot, joista ilmenee turvallisuustutkinnan yhteydessä todisteita esittäneiden henkilöiden henkilöllisyys;

- c) merionnettomuudessa tai merellä sattuneessa vaaratilanteessa osallisina olleita henkilöitä koskevat tiedot, jotka ovat luonteeltaan erityisen arkaluontoisia tai yksityisiä, terveyttä koskevat tiedot mukaan lukien.

10 artikla

Pysyvä yhteistyöjärjestelmä

1. Jäsenvaltioiden on tiiviissä yhteistyössä komission kanssa perustettava pysyvä yhteistyöjärjestelmä, jonka avulla niiden tutkintaelimet voivat tehdä keskenään yhteistyötä siinä määrin kuin on tarpeen tämän direktiivin tavoitteiden saavuttamiseksi.

2. Pysyvän yhteistyöjärjestelmän työjärjestyksestä ja sen vaatimista organisaatiojärjestelyistä päätetään 19 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua sääntelymenettelyä noudattaen.

3. Pysyvässä yhteistyöjärjestelmässä jäsenvaltioiden tutkintaelimet sopivat erityisesti parhaista yhteistyömuodoista, jotka antavat mahdollisuuden:

- a) jakaa tutkintaelinten kesken laitteistot, laitteet ja välineet, joita tarvitaan aluksen hylyn, laitteiden ja muiden turvallisuustutkinnan kannalta merkityksellisten esineiden tekniseen tutkimiseen, mukaan luettuna tietojen kerääminen matkatie-tojen tallentimista (VDR) ja muista elektroniikkalaitteista ja näiden tietojen arviointi;

- b) tarjota keskinäistä teknistä yhteistyötä tai asiantuntemusta, jota tarvitaan erityistehtävien suorittamiseen;

- c) hankkia ja jakaa tietoja, joita tarvitaan onnettomuustietojen analysoinnissa ja asianmukaisten turvallisuussuosituksen laadinnassa yhteisön tasolla;

- d) laatia yhteiset periaatteet turvallisuussuositusten seurannalle ja tutkintamenetelmien mukauttamiselle tekniikan ja tieteen kehitykseen;

- e) hallinnoida asianmukaisesti 16 artiklassa tarkoitettuja ennakkovaroituksia;

- f) laatia kansallisten sääntöjen mukaiset ja myös suhteissa kolmansiin maihin noudatettavat luottamuksellisuutta koskevat säännöt todistajanlausuntojen jakamista ja tietojenkäsittelyä sekä muita 9 artiklassa tarkoitettuja tietoja varten;

- g) järjestää tarvittaessa asianmukaista koulutusta yksittäisille tutkijoille;

- h) edistää yhteistyötä kolmansien maiden tutkintaelinten ja merionnettomuuksia tutkivien kansainvälisten organisaatioiden kanssa tämän direktiivin piiriin kuuluvilla aloilla;
- i) antaa turvallisuustutkintaa suorittaville tutkintaelimille kaikkia asiaan kuuluvia tietoja.

11 artikla

Kustannukset

1. Kun on kyse turvallisuustutkinnasta, joka koskee kahta tai useampaa jäsenvaltiota, siihen kuuluvista toimista ei peritä maksua.
2. Kun apua pyydetään jäsenvaltiolta, jota turvallisuustutkinta ei koske, jäsenvaltiot sopivat aiheutuneiden kustannusten korvaamisesta.

12 artikla

Yhteistyö kolmansien maiden kanssa, joita asia merkittävässä määrin koskee

1. Jäsenvaltioiden on mahdollisimman laajalti tehtävä turvallisuustutkinnassa yhteistyötä kolmansien maiden kanssa, joita asia merkittävässä määrin koskee.
2. Kolmansille maille, joita asia merkittävässä määrin koskee, on yhteisestä sopimuksesta annettava lupa osallistua jäsenvaltion tämän direktiivin mukaisesti johtamaan turvallisuustutkintaan missä tahansa tutkinnan vaiheessa.
3. Yhteistyö, jota jäsenvaltio tekee sellaisen kolmannen maan suorittamassa turvallisuustutkinnassa, jota asia merkittävässä määrin koskee, ei rajoita tämän direktiivin mukaisten turvallisuustutkinnan suorittamista ja siitä raportointia koskevien vaatimusten soveltamista. Kun kolmas maa, jota asia merkittävässä määrin koskee, johtaa turvallisuustutkintaa, jossa yksi tai useampi jäsenvaltio on osallisena, jäsenvaltiot voivat päättää, että rinnakkaista turvallisuustutkintaa ei suoriteta, mikäli kolmannen maan johtamassa turvallisuustutkinnassa noudatetaan merionnettomuuksien tai merellä sattuneiden vaaratilanteiden tutkintaa koskevaa IMO:n säännöstöä.

13 artikla

Todisteiden säilyttäminen

Jäsenvaltioiden on toteutettava toimenpiteitä sen varmistamiseksi, että tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluvien onnettomuuksien ja vaaratilanteiden osapuolet pyrkivät kaikkiin tavoin:

- a) säilyttämään kaikki tiedot, jotka on saatu merikartoista, laivapäiväkirjoista sekä sähköisistä ja magneettisista ääni- ja kuvatallenteista, mukaan luettuina matkatietojen tallentimista ja muista elektroniikkalaitteista saadut tiedot, jotka liittyvät onnettomuutta edeltäneeseen ajanjaksoon, onnettomuusajan-kohtaan ja onnettomuuden jälkeiseen ajanjaksoon;

- b) estämään tällaisten tietojen päällekirjoituksen tai muunlaisen muuttamisen;
- c) estämään puuttumisen muihin laitteisiin, joita voidaan koh- tuuden rajoissa pitää onnettomuuden turvallisuustutkinnan kannalta tarpeellisina;
- d) ripeästi keräämään ja säilyttämään kaikki todisteet turval- liisuustutkintaa varten.

14 artikla

Onnettomuusraportit

1. Tämän direktiivin mukaisesti tehdystä turvallisuustutkin- nasta on julkaistava toimivaltaisen tutkintaelimen määrittämässä muodossa oleva raportti, jonka sisältö on liitteen I asiaa koske- vien osioiden mukainen.

Tutkintaelimet voivat päättää, että turvallisuustutkinnasta, joka ei koske hyvin vakavaa, tai tapauksesta riippuen vakavaa, me- rionnettomuutta ja jonka tulokset eivät ole omiaan edistämään uusien onnettomuuksien ja vaaratilanteiden ehkäisemistä, laadi- taan yksinkertaistettu raportti, joka julkaistaan.

2. Tutkintaelinten on parhaansa mukaan pyrittävä antamaan 1 kohdan mukainen raportti, johon sisältyy tutkintaelimen joh- topäätökset ja mahdolliset suositukset, yleisön ja erityisesti me- renkulkualan saataville 12 kuukauden kuluessa päivästä, jona onnettomuus tai vaaratilanne on sattunut. Jos loppuraporttia ei pystytä laatimaan kyseisessä ajassa, 12 kuukauden kuluessa mainitusta päivästä on julkaistava väliraportti.

3. Tutkintaa johtavan jäsenvaltion tutkintaelimen on lähetet- tävä loppuraportista, yksinkertaistetusta raportista tai välirapor- tista kopio komissiolle. Sen on otettava huomioon komission mahdolliset loppuraportteja koskevat tutkinnan johtopäätöksiin vaikuttamattomat tekniset huomautukset siitä, miten raportin laatua voidaan parantaa, jotta raportti edistäisi mahdollisimman hyvin tämän direktiivin tavoitteen saavuttamista.

15 artikla

Turvallisuussuosituks

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että ne, joille tutkinta- elinten antamat turvallisuussuosituks on osoitettu, ottavat ne asianmukaisesti huomioon ja että suositusten pohjalta ryhdytään tarvittaessa asianmukaisiin jatkotoimiin, jotka ovat yhteisön ja kansainvälisen oikeuden mukaisia.

2. Tutkintaelin tai komissio antaa tarvittaessa turvallisuussuo- situksia abstraktin tietoanalyysin ja tehtyjen turvallisuustutkinto- jen yleisten tulosten pohjalta.

3. Turvallisuussuosituksessa ei tule missään tapauksessa rat- kaista onnettomuuteen liittyvää vastuuta tai syyllisyyden koh- dentamista.

*16 artikla***Ennakkovaroitusjärjestelmä**

Jos jäsenvaltion tutkintaelin katsoo turvallisuustutkinnan missä tahansa vaiheessa, että uusien onnettomuuksien vaaran torjumiseksi on toteutettava kiireellisiä toimia yhteisön tasolla, sen on viipymättä ilmoitettava komissiolle tarpeesta antaa ennakkovaroitus, sanotun vaikuttamatta sen oikeuteen antaa ennakkovaroitus.

Komissio antaa tarvittaessa varoituksen kaikkien muiden jäsenvaltioiden asiasta vastaaville viranomaisille, merenkulkualalle ja muille asianomaisille osapuolille.

*17 artikla***Eurooppalainen merionnettomuustietokanta**

1. Merionnettomuuksia ja merellä sattuneita vaaratilanteita koskevat tiedot on tallennettava ja analysoitava eurooppalaisen sähköisen tietokannan avulla, jonka komissio perustaa ja jota kutsutaan merionnettomuuksia koskevaksi eurooppalaiseksi tietojärjestelmäksi (European Marine Casualty Information Platform, EMCIP).

2. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle viranomaiset, joilla on oikeus käyttää kyseistä tietokantaa.

3. Jäsenvaltioiden tutkintaelinten on ilmoitettava komissiolle merionnettomuuksista ja merellä sattuneista vaaratilanteista liitteessä II esitetyn mallin mukaisesti. Niiden on myös toimitettava komissiolle turvallisuustutkinnasta saadut tiedot EMCIP-tietokantamallin mukaisesti.

4. Komissio ja jäsenvaltiot kehittävät tietokantamallin sekä tietojen ilmoitusmenettelyn asianmukaisessa aikataulussa.

*18 artikla***Merenkulkijoiden oikeudenmukainen kohtelu**

Jäsenvaltioiden on kansallisen lainsäädäntönsä mukaisesti otettava huomioon merenkulkijoiden oikeudenmukaisesta kohtelusta annettujen IMO:n ohjeiden asiaa koskevat määräykset lainkäyttövaltaansa kuuluvilla vesillä sattuneen merionnettomuuden yhteydessä.

*19 artikla***Komitea**

1. Komissiota avustaa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EY) N:o 2099/2002⁽¹⁾ perustettu meriturvallisuutta ja alusten aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemistä käsittelevä komitea (COSS-komitea).

2. Jos tähän kohtaan viitataan, sovelletaan päätöksen 1999/468/EY 5 ja 7 artiklaa ottaen huomioon mainitun päätöksen 8 artiklan säännökset.

⁽¹⁾ EYVL L 324, 29.11.2002, s. 1.

Päätöksen 1999/468/EY 5 artiklan 6 kohdassa tarkoitetuksi määräajaksi vahvistetaan kaksi kuukautta.

3. Jos tähän kohtaan viitataan, sovelletaan päätöksen 1999/468/EY 5 a artiklan 1–4 kohtaa sekä 7 artiklaa ottaen huomioon mainitun päätöksen 8 artiklan säännökset.

*20 artikla***Muutosvaltuudet**

Komissio voi tässä direktiivissä asetetuissa rajoissa ajantasaistaa tässä direktiivissä esitettyjä määritelmiä ja viittauksia yhteisön säädöksiin ja IMO:n asiakirjoihin mukauttaakseen ne voimaan tulleisiin yhteisön tai IMO:n toimenpiteisiin.

Nämä toimenpiteet, joiden tarkoituksena on muuttaa tämän direktiivin muita kuin keskeisiä osia, myös täydentämällä sitä, hyväksytään 19 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua valvonnan käsittelevää sääntelymenettelyä noudattaen.

Komissio voi myös muuttaa liitteitä samaa menettelyä noudattaen.

Merionnettomuuksien tai merellä sattuneiden vaaratilanteiden tutkintaa koskevaan IMO:n säännöstöön tehdyt muutokset voidaan asetuksen (EY) N:o 2099/2002 5 artiklan mukaisesti jättää tämän direktiivin soveltamisen ulkopuolelle.

*21 artikla***Lisätoimenpiteet**

Tämän direktiivin säännökset eivät estä jäsenvaltiota toteuttamasta meriturvallisuutta koskevia lisätoimenpiteitä, jotka eivät kuulu tämän direktiivin soveltamisalaan, edellyttäen, että kyseiset toimenpiteet eivät ole tämän direktiivin vastaisia eivätkä estä mitenkään sen tavoitteen saavuttamista tai haittaa sen tavoitteiden toteuttamista.

*22 artikla***Seuraamukset**

Jäsenvaltioiden on säädettävä tämän direktiivin nojalla annettujen kansallisten säännösten rikkomiseen sovellettavista seuraamuksista ja toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että ne pannaan täytäntöön. Seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia.

*23 artikla***Täytäntöönpanokertomus**

Komissio antaa viiden vuoden välein Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen tämän direktiivin täytäntöönpanosta ja noudattamisesta ja ehdottaa tarvittaessa lisätoimia kertomukseen sisältyvien suositusten perusteella.

24 artikla

Muutokset voimassa oleviin säädöksiin

1. Kumotaan direktiivin 1999/35/EY 12 artikla.
2. Kumotaan direktiivin 2002/59/EY 11 artikla.

25 artikla

Saattaminen osaksi kansallista lainsäädäntöä

1. Jäsenvaltioiden on saatettava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan viimeistään 17 päivänä kesäkuuta 2011.

Näissä jäsenvaltioiden antamissa säädöksissä on viitattava tähän direktiiviin tai niihin on liitettävä tällainen viittaus, kun ne julkaistaan virallisesti. Jäsenvaltioiden on säädettävä siitä, miten viittaukset tehdään.

2. Jäsenvaltioiden on toimitettava tässä direktiivissä tarkoitetuista kysymyksistä antamansa keskeiset kansalliset säännökset kirjallisina komissiolle.

26 artikla

Voimaantulo

Tämä direktiivi tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

27 artikla

Osoitus

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Strasbourgissa 23 päivänä huhtikuuta 2009.

Euroopan parlamentin puolesta

Puhemies

H.-G. PÖTTERING

Neuvoston puolesta

Puheenjohtaja

P. NEČAS

LIITE I

Turvallisuustutkintaraportin sisältö

Johdanto

Tässä osassa ilmoitetaan, mikä on turvallisuustutkinnan ainoa tavoite, ja todetaan, että turvallisuussuositus ei missään tapauksessa luo oletusta vastuusta tai syyllisyydestä eikä raportin sisällössä tai tyyliä ole pyritty siihen, että raporttia käytettäisiin oikeudenkäynneissä.

(Raportissa ei saa viitata todistanlausuntoihin eikä liittää ketään raportissa mainittua henkilöä sellaiseen henkilöön, joka on ollut turvallisuustutkinnan aikana todistajana.)

1. TIIVISTELMÄ

Tässä osassa esitetään merionnettomuutta tai merellä sattunutta vaaratilannetta koskevat perustiedot: mitä tapahtui; miten, missä ja milloin se tapahtui; tässä osassa myös mainitaan aiheuttiko tapahtuma kuolonuhreja ja loukkaantumisia ja vahingoittiko se alusta, lastia, kolmansia osapuolia tai ympäristöä.

2. TOSISEIKAT

Tämä osa koostuu erillisistä jaksoista, joissa esitetään riittävä määrä tutkintaelimen tosiseikkoina pitämiä tietoja, jotka tukevat analyysiä ja helpottavat asian ymmärtämistä.

Jaksoissa esitetään erityisesti seuraavat tiedot:

2.1 Alusta koskevat tiedot

lippu/alusrekisteri,
tunnistetiedot,
pääominaisuudet,
omistus ja hallinta,
rakennetiedot,
vähimmäismiehitys,
sallittu lasti.

2.2 Matkaa koskevat tiedot

käyntisatamat,
matkatyyppi,
lastitiedot,
miehitys.

2.3 Merionnettomuutta tai merellä sattunutta vaaratilannetta koskevat tiedot

merionnettomuuden tai merellä sattuneen vaaratilanteen laji,
päivämäärä ja kellonaika,
merionnettomuuden tai merellä sattuneen vaaratilanteen sijainti ja tapahtumapaikka,
ulkoiset ja sisäiset olosuhteet,
aluksen toiminta ja matkaosuus,
paikka aluksella,
inhimilliset tekijät,
seuraukset (ihmisille, alukselle, lastille, ympäristölle ja muille).

2.4 Maissa olevien viranomaisten osallistuminen ja pelastustoimet

ketkä osallistuivat,
mitä keinoja käytettiin,

kuinka nopeasti reagoitiin,
toteutetut toimet,
saavutetut tulokset.

3. TAPAHTUMASELOSTUS

Merionnettomuus tai merellä sattunut vaaratilanne rekonstruoidaan tässä osassa aikajärjestyksessä sarjana tapahtumia, jotka johtivat onnettomuuteen tai vaaratilanteeseen, sattuiivat sen aikana ja sen jälkeen. Siinä rekonstruoidaan myös kunkin tekijän (henkilöiden, materiaalien, ympäristön, laitteiden tai ulkoisten tekijöiden) osuus. Tapahtumaselostuksen käsittämä ajanjakso riippuu niiden tapahtumien ajankohdasta, joilla oli suoranainen vaikutus merionnettomuuteen tai merellä sattuneeseen vaaratilanteeseen. Tämä osa sisältää myös kaikki suoritettujen turvallisuustutkimusten olennaiset yksityiskohdat, tutkimusten ja kokeiden tulokset mukaan luettuina.

4. ANALYYSI

Tämä osa koostuu erillisistä jaksoista, joissa analysoidaan kutakin onnettomuuteen tai vaaratilanteeseen liittynyttä tapahtumaa ja esitetään huomautuksia turvallisuustutkimuksen aikana tehtyjen tutkimusten ja kokeiden tuloksista sekä turvallisuustoimista, jotka on jo mahdollisesti toteutettu merionnettomuuksien ehkäisemiseksi.

Näissä jaksossa on käsiteltävä muun muassa seuraavia seikkoja:

- onnettomuustapahtuman tausta ja olosuhteet,
- inhimilliset erehdykset ja laiminlyönnit, tapahtumat, joihin on liittynyt vaarallisia aineita, ympäristövaikutukset, laiteviat ja ulkoiset tekijät,
- tapahtumaan vaikuttaneet tekijät, jotka liittyvät henkilösidonnnaisiin toimintoihin, aluksen toimintoihin, maissa harjoitettavaan johtoon tai sääntelyyn.

Analysin ja huomautusten pohjalta raportissa voidaan tehdä loogisia päätelmiä, joissa esitetään kaikki osatekijät, mukaan luettuina riskitekijät, joiden osalta katsotaan, että onnettomuuksien ehkäisemiseen ja/tai niiden seurausten poistamiseen tai lieventämiseen tähtäävät nykyiset torjuntakeinot ovat riittämättömiä tai niitä ei ole ollenkaan.

5. PÄÄTELMÄT

Tämä osa sisältää tiivistelmän tekijöistä, joiden on todettu vaikuttaneen onnettomuuteen tai vaaratilanteeseen, sekä puuttuvista tai riittämättömistä torjuntakeinoista (materiaalit, toiminnot, merkinnät tai menettelyt), joiden vuoksi on kehitettävä turvallisuustoimia uusien merionnettomuuksien ehkäisemiseksi.

6. TURVALLISUUSUOSITUKSET

Tässä osassa esitetään tarpeen mukaan turvallisuussuosituksia, jotka perustuvat tehtyyn analyysiin ja päätelmiin ja koskevat erityisalvoja, kuten lainsäädäntöä, suunnittelua, menettelyjä, tarkastuksia, johtoa, työterveyttä ja -turvallisuutta, koulutusta, korjaustöitä, huoltoa, maista käsin tarjottavaa tukea ja pelastustoimia.

Turvallisuussuositukset, joiden tavoitteena on ehkäistä merionnettomuudet, osoitetaan niille, joilla on parhaat edellytykset panna ne täytäntöön, kuten alusten omistajille, laivanisännille, hyväksytyille laitoksille, merenkulkuviranomaisille, alusliikennepalveluille, pelastuspalveluille, kansainvälisille merenkulkujärjestöille ja Euroopan unionin toimielimille.

Tässä osassa esitetään myös mahdolliset turvallisuustutkimuksen aikana annetut väliaikaiset turvallisuussuositukset tai toteutetut turvallisuustoimet.

7. LISÄYKSET

Tarpeen mukaan raporttiin liitetään seuraavan luettelon mukaisesti (luettelo ei ole tyhjentävä) paperimuodossa ja/tai sähköisessä muodossa:

- valokuvat, liikkuvat kuvat, äänitteet, merikartat, piirroksot,
- sovellettavat normit,
- käytetyt tekniset termit ja lyhenteet,
- erityiset turvallisuusselvitykset,
- muut tiedot.

LIITE II

MERIONNETTOMUUDESTA TAI MERELLÄ SATTUNEESTA VAARATILANTEESTA ILMOITETTAVAT TIEDOT**(Osa merionnettomuuksia koskevaa eurooppalaista tietojärjestelmää)**

Huomautus: Jos numero on alleviivattu, tiedot on ilmoitettava jokaisesta merionnettomuudessa tai merellä sattuneessa vaaratilanteessa osallisena olleesta aluksesta, jos niitä on ollut useampi kuin yksi.

01. Asiasta vastaava jäsenvaltio/yhteyshenkilö
02. Tutkinnan suorittava jäsenvaltio
03. Jäsenvaltion rooli
04. Rantavaltio, johon onnettomuus tai vaaratilanne vaikuttaa
05. Niiden valtioiden lukumäärä, joita asia merkittävässä määrin koskee
06. Valtiot, joita asia merkittävässä määrin koskee
07. Ilmoittava taho
08. Ilmoituksen kellonaika
09. Ilmoituksen päivämäärä
10. Aluksen nimi
11. IMO-tunnistenumero/kirjaintunnus
12. Aluksen lippu
13. Merionnettomuuden tai merellä sattuneen vaaratilanteen laji
14. Alustyyppi
15. Merionnettomuuden tai merellä sattuneen vaaratilanteen päivämäärä
16. Merionnettomuuden tai merellä sattuneen vaaratilanteen kellonaika
17. Sijainti leveysasteina
18. Sijainti pituusasteina
19. Merionnettomuuden tai merellä sattuneen vaaratilanteen tapahtumapaikka
20. Lähtösatama
21. Määräsatama
22. Liikennejakojärjestelmä
23. Matkaosuus
24. Aluksen toiminta
25. Paikka aluksella
26. Kuolleet:
 - Miehistö
 - Matkustajat
 - Muut
27. Vakavat loukkaantumiset:
 - Miehistö
 - Matkustajat
 - Muut

-
28. Ympäristön pilaantuminen
 29. Aluksen vauriot
 30. Lastivahingot
 31. Muut vahingot
 32. Lyhyt kuvaus merionnettomuudesta tai merellä sattuneesta vaaratilanteesta
 33. Lyhyt selostus syistä sille, että turvallisuustutkintaa ei tehdä.
-