

EUROPAPARLAMENTS- OG RÅDS DIREKTIV 2009/18/EF

2016/EØS/47/98

av 23. april 2009

om fastsettelse av grunnleggende prinsipper for undersøkelse av ulykker i sjøtransportsektoren og om endring av europaparlaments- og rådsdirektiv 1999/35/EF og 2002/59/EF(*)

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR —

til å forebygge slike ulykker som fører til tap av menneskeliv, tap av fartøyer og forurensning av havmiljøet.

under henvisning til traktaten om opprettelse av Det europeiske fellesskap, særlig artikkel 80 nr. 2,

3) I sin resolusjon av 21. april 2004 om økt sjøsikkerhet⁽⁴⁾ oppfordret Europaparlamentet Kommisjonen til å legge fram et forslag til direktiv om undersøkelser av sjøulykker.

under henvisning til forslag fra Kommisjonen,

4) I henhold til artikkel 2 i De forente nasjoners havrettskonvensjon av 10. desember 1982 (heretter kalt «UNCLOS») har kyststater rett til å undersøke årsaken til alle sjøulykker som inntreffer på deres sjøterritorium, og som kan utgjøre en fare for menneskeliv eller miljø, berøre kyststatenes søke- og redningstjenester eller på annen måte berøre kyststaten.

under henvisning til uttalelse fra Den europeiske økonomiske og sosiale komité⁽¹⁾,

5) I henhold til artikkel 94 i UNCLOS skal flaggstatene sørge for at det av eller under ledelse av en eller flere behørig kvalifiserte personer foretas en undersøkelse av visse ulykker eller hendelser på åpent hav.

under henvisning til uttalelse fra Regionkomiteen⁽²⁾,

etter framgangsmåten fastsatt i traktatens artikkel 251⁽³⁾, på grunnlag av Forlikskomiteens felles forslag av 3. februar 2009, og

6) I regel I/21 i Den internasjonale konvensjon om sikkerhet for menneskeliv til sjøs av 1. november 1974 (heretter kalt «SOLAS 74»), Den internasjonale konvensjon om lastelinjer av 5. april 1966 og Den internasjonale konvensjon om hindring av forurensning fra skip av 2. november 1973 er det fastsatt at det er flaggstatenes ansvar å foreta undersøkelser av ulykker og oversende relevante resultater av undersøkelsene til Den internasjonale sjøfartsorganisasjon (IMO).

ut fra følgende betraktninger:

1) Det bør sikres et høyt generelt sikkerhetsnivå innen sjøtransport i Europa, og det bør treffes ethvert tiltak for å redusere antallet sjøulykker og sjøhendelser.

7) I regelverket for gjennomføring av bindende IMO-dokumenter, som er vedlegg til resolusjon A.996(25) fra IMOs forsamling av 29. november 2007, understrekes det at flaggstatene har plikt til å sikre at undersøkelser av sjøsikkerheten foretas av kvalifiserte undersøkere med fagkunnskap om sjøulykker og sjøhendelser. I henhold til nevnte regelverk skal flaggstatene dessuten kunne stille kvalifiserte undersøkere til rådighet for dette formål, uansett hvor ulykken eller hendelsen inntreffer.

2) En rask gjennomføring av tekniske undersøkelser av sjøulykker øker sjøsikkerheten gjennom å bidra

(*) Denne unionsrettsakten, kunngjort i EUT L 131 av 28.5.2009, s. 114, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 62/2012 av 30. mars 2012 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport), se EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende* nr. 43 av 2.8.2012, s. 51.

⁽¹⁾ EUT C 318 av 23.12.2006, s. 195.

⁽²⁾ EUT C 229 av 22.9.2006, s. 38.

⁽³⁾ Europaparlamentsuttalelse av 25. april 2007 (EUT C 74 E av 30.3.2008, s. 546), Rådets felles holdning av 6. juni 2008 (EUT C 184 E av 22.7.2008, s. 23), Europaparlamentets holdning av 24. september 2008 (ennå ikke offentliggjort i EUT), rådsbeslutning av 26. februar 2009 og Europaparlamentets regelverksresolusjon av 11. mars 2009 (ennå ikke offentliggjort i EUT).

⁽⁴⁾ EUT C 104 E av 30.4.2004, s. 730.

- 8) Det bør tas hensyn til standarden for undersøkelse av sjøulykker og sjøhendelser, som er vedlegg til resolusjon 849(20) fra IMOs forsamling av 27. november 1997 (heretter kalt «IMOs standard for undersøkelse av sjøulykker og sjøhendelser»), der det er fastsatt at det skal anvendes en felles metode for sikkerhetsundersøkelse av sjøulykker og sjøhendelser og for samarbeid mellom statene for å kartlegge de faktorene som har medvirket til sjøulykker og sjøhendelser. Det bør også tas hensyn til resolusjon A.861(20) fra IMOs forsamling av 27. november 1997 og resolusjon MSC.163(78) fra IMOs sjøsikkerhetskomité av 17. mai 2004, som inneholder en definisjon av ferdsskrivere.
- 9) Sjøfolk er anerkjent som en særskilt kategori arbeidstakere og trenger særlig vern fordi sjøfarten er verdensomspennende og de kan komme i kontakt med forskjellige jurisdiksjoner, særlig ved kontakt med offentlige myndigheter. For å bedre sjøsikkerheten bør sjøfolk kunne regne med rettferdig behandling ved sjøulykker. Sjøfolks menneskerettigheter og verdighet bør til enhver tid sikres, og alle sikkerhetsundersøkelser bør gjennomføres raskt og på en rettferdig måte. Videre bør medlemsstatene for dette formål og i samsvar med sin nasjonale lovgivning ta hensyn til de relevante bestemmelsene i IMOs retningslinjer for rettferdig behandling av sjøfolk i forbindelse med sjøulykker.
- 10) Medlemsstatene bør innenfor rammen av sine rettsordener beskytte vitneutsagn etter en ulykke og hindre at de blir brukt for andre formål enn sikkerhetsundersøkelser, for å hindre forskjellsbehandling eller represalier mot vitner på grunn av deres deltaking i undersøkelsen.
- 11) I henhold til rådsdirektiv 1999/35/EF av 29. april 1999 om en ordning med obligatoriske besiktelser med henblikk på sikker drift av roroferger og hurtiggående passasjerfartøyer i rutetrafikk⁽¹⁾ skal medlemsstatene innenfor rammen av sine respektive rettsordener definere en rettslig status som gjør det mulig for dem og enhver annen særlig berørt medlemsstat å delta i eller samarbeide om eller, der det er fastsatt i IMOs standard for undersøkelse av sjøulykker og sjøhendelser, å lede enhver undersøkelse av sjøulykker eller sjøhendelser der roroferger eller hurtiggående passasjerfartøyer er innblandet.
- 12) I henhold til europaparlaments- og rådsdirektiv 2002/59/EF av 27. juni 2002 om opprettelse av et overvåkings- og informasjonssystem for sjøtrafikk i Fellesskapet⁽²⁾ skal medlemsstatene overholde bestemmelsene i IMOs standard for undersøkelse av sjøulykker og sjøhendelser og sørge for at resultatene av ulykkesundersøkelsene offentliggjøres så snart som mulig etter at de er avsluttet.
- 13) Det er ytterst viktig at sikkerhetsundersøkelser av ulykker og hendelser der sjøgående fartøyer eller andre fartøyer i havner eller andre begrensede havområder er innblandet, gjennomføres på en upartisk måte for at omstendighetene rundt og årsakene til slike ulykker og hendelser skal kunne fastslås. Slike undersøkelser bør derfor gjennomføres av kvalifiserte undersøkere under tilsyn av et uavhengig organ eller en enhet med den nødvendige myndighet, slik at eventuelle interessekonflikter unngås.
- 14) Medlemsstatene bør, i henhold til sin lovgivning om fullmakten til de myndighetene som har ansvar for den rettslige undersøkelsen, og eventuelt i samarbeid med disse myndighetene, sørge for at de som har ansvar for den tekniske undersøkelsen, kan utføre sine oppgaver under best mulige forhold.
- 15) Dette direktiv bør ikke berøre europaparlaments- og rådsdirektiv 95/46/EF av 24. oktober 1995 om vern av fysiske personer i forbindelse med behandling av personopplysninger og om fri utveksling av slike opplysninger⁽³⁾.
- 16) Medlemsstatene bør sikre at deres rettsordener gjør det mulig for dem og enhver annen særlig berørt medlemsstat å delta i, samarbeide om eller lede ulykkesundersøkelser på grunnlag av bestemmelsene i IMOs standard for undersøkelse av sjøulykker og sjøhendelser.
- 17) I prinsippet bør enhver sjøulykke eller sjøhendelse gjøres til gjenstand for bare én undersøkelse gjennomført av en medlemsstat eller en medlemsstat med hovedansvar for undersøkelsen, med deltaking av andre særlig berørte stater. I behørig begrunnede unntakstilfeller som berører to eller flere medlemsstater i forbindelse med fartøyets flaggstat, ulykkesstedet eller ofrenes nasjonalitet, kan det gjennomføres parallelle undersøkelser.
- 18) En medlemsstat kan etter gjensidig avtale overlate oppgaven med å lede en sikkerhetsundersøkelse av en sjøulykke eller sjøhendelse (heretter kalt «sikkerhetsundersøkelse») eller særlige deler av en slik undersøkelse til en annen medlemsstat.

⁽¹⁾ EFT L 138 av 1.6.1999, s. 1.

⁽²⁾ EFT L 208 av 5.8.2002, s. 10.

⁽³⁾ EFT L 281 av 23.11.1995, s. 31.

- 19) Medlemsstatene bør gjøre sitt ytterste for ikke å kreve dekning av kostnader for bistand som ytes innenfor rammen av sikkerhetsundersøkelser som omfatter to eller flere medlemsstater. Dersom det anmodes om bistand fra en medlemsstat som ikke deltar i sikkerhetsundersøkelsen, bør medlemsstatene bli enige om tilbakebetaling av påløpte kostnader.
- 20) I henhold til regel V/20 i SOLAS 74 må passasjerfartøyer og andre fartøyer med bruttotonnasje på 3 000 eller mer som er bygd 1. juli 2002 eller senere, være utstyrt med ferdsskriver for å lette undersøkelser av ulykker. Ettersom slikt utstyr har stor betydning for utformingen av en politikk for å hindre sjøulykker, bør det være systematisk påkrevd om bord på fartøyer i innenriks- og utenriksfart som anløper havner i Fellesskapet.
- 21) De opplysningene som skaffes til veie gjennom et ferdsskriversystem eller andre elektroniske innretninger, kan brukes dels etter en sjøulykke eller sjøhendelse for å undersøke årsakene, og dels forebyggende for å ta lærdom av de omstendighetene som kan føre til slike hendelser. Medlemsstatene bør sikre at slike opplysninger, når de er tilgjengelige, brukes på en hensiktsmessig måte for begge formål.
- 22) I henhold til europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1406/2002⁽¹⁾ skal Det europeiske sjøsikkerhetsbyrå (heretter kalt «Byrået») i samarbeid med medlemsstatene utvikle tekniske løsninger og gi teknisk støtte i forbindelse med gjennomføringen av Fellesskapets regelverk. Med hensyn til undersøkelse av ulykker har Byrået den særskilte oppgaven å lette samarbeidet mellom medlemsstatene og Kommisjonen i forbindelse med utarbeidingen av en felles metode for undersøkelse av sjøulykker i samsvar med avtalte internasjonale prinsipper, idet det tas behørig hensyn til de ulike rettsordener i medlemsstatene.
- 23) I samsvar med forordning (EF) nr. 1406/2002 skal Byrået lette samarbeidet i forbindelse med støtte som gis av medlemsstatene ved undersøkelser og ved analyse av eksisterende undersøkelsesrapporter etter ulykker.
- 24) Alle relevante erfaringer fra ulykkesundersøkelser bør tas hensyn til ved utvikling og endring av felles metoder for undersøkelse av sjøulykker og sjøhendelser.
- 25) Medlemsstatene og Fellesskapet bør ta behørig hensyn til de sikkerhetstilrådingene som utarbeides på bakgrunn av en sikkerhetsundersøkelse.
- 26) Ettersom målet med den tekniske sikkerhetsundersøkelsen er å forebygge sjøulykker og sjøhendelser, bør konklusjonene og sikkerhetstilrådingene ikke under noen omstendighet fordele skyld eller ansvar.
- 27) Ettersom målet for dette direktiv, som er å øke sjøsikkerheten i Fellesskapet og dermed redusere faren for framtidige sjøulykker, ikke kan nås i tilstrekkelig grad av medlemsstatene og derfor på grunn av tiltakets omfang og virkninger bedre kan nås på fellesskapsplan, kan Fellesskapet treffe tiltak i samsvar med nærhetsprinsippet som fastsatt i traktatens artikkel 5. I samsvar med forholdsmessighetsprinsippet fastsatt i nevnte artikkel går dette direktiv ikke lenger enn det som er nødvendig for å nå dette målet.
- 28) De tiltak som er nødvendige for gjennomføringen av dette direktiv, bør vedtas i samsvar med rådsbeslutning 1999/468/EF av 28. juni 1999 om fastsettelse av nærmere regler for utøvelsen av den gjennomføringsmyndighet som er gitt Kommisjonen⁽²⁾.
- 29) Kommisjonen bør særlig gis myndighet til å endre dette direktiv for å anvende senere endringer av internasjonale konvensjoner og tilhørende protokoller, regelverk og resolusjoner samt til å vedta eller endre den felles metoden for undersøkelse av sjøulykker og sjøhendelser. Ettersom disse tiltakene er allmenne og har som formål å endre ikke-grunnleggende bestemmelser i dette direktiv, blant annet ved å utfylle det med nye ikke-grunnleggende bestemmelser, skal de vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomite med kontroll fastsatt i artikkel 5a i beslutning 1999/468/EF.
- 30) I samsvar med nr. 34 i den tverrinstitusjonelle avtalen om bedre regelverksutforming⁽³⁾ oppfordres medlemsstatene til, for eget formål og i Fellesskapets interesse, å utarbeide og offentliggjøre egne tabeller som så langt det er mulig viser sammenhengen mellom dette direktiv og innarbeidingstiltakene —

VEDTATT DETTE DIREKTIV:

Artikkel 1

Formål

1. Formålet med dette direktiv er å bedre sjøsikkerheten og hindre forurensning fra skip, for slik å redusere faren for framtidige sjøulykker, ved å

⁽¹⁾ EFT L 208 av 5.8.2002, s. 1.

⁽²⁾ EFT L 184 av 17.7.1999, s. 23.

⁽³⁾ EUT C 321 av 31.12.2003, s. 1.

- a) muliggjøre en rask gjennomføring av sikkerhetsundersøkelser og en grundig analyse av sjøulykker og sjøhendelser for å fastslå deres årsaker, og
- b) sikre nøyaktig og rettidig rapportering av sikkerhetsundersøkelser og av forslag til utbedringstiltak.

2. Undersøkelser i henhold til dette direktiv skal ikke omfatte fordeling av skyld eller ansvar. Medlemsstatene skal imidlertid sikre at undersøkelsesorganet eller -enheten (heretter kalt «undersøkelsesorganet») ikke unnlater å avlegge full rapport om årsakene til en sjøulykke eller sjøhendelse fordi skyld eller ansvar kan utledes av resultatene.

Artikkel 2

Virkeområde

1. Dette direktiv får anvendelse på sjøulykker og sjøhendelser som

- a) berører fartøyer som seiler under en medlemsstats flagg,
- b) inntreffer innenfor medlemsstatenes sjøterritorium og indre farvann som definert i UNCLOS, eller
- c) er av annen vesentlig interesse for medlemsstatene.

2. Dette direktiv får ikke anvendelse på sjøulykker og sjøhendelser som berører bare

- a) krigs- og troppetransportskip og andre fartøyer som eies eller drives av en medlemsstat, og som utelukkende brukes i statlig, ikke-kommersiell tjeneste,
- b) fartøyer som ikke har mekaniske framdriftsmidler, trefartøyer av enkel konstruksjon samt lystfartøyer som ikke benyttes i kommersiell trafikk, med mindre de har eller vil få en besetning og fører mer enn 12 passasjerer i kommersiell fart,
- c) fartøyer for fart på innlands vannveier,
- d) fiskefartøyer med en lengde på under 15 meter,
- e) faste boreplattformer.

Artikkel 3

Definisjoner

I dette direktiv menes med:

- 1. «IMOs standard for undersøkelse av sjøulykker og sjøhendelser» standard for undersøkelse av sjøulykker og sjøhendelser, som er vedlegg til resolusjon A.849(20)

fra IMOs forsamling av 27. november 1997, i gjeldende versjon.

- 2. Følgende begreper skal forstås i samsvar med definisjonene i IMOs standard for undersøkelse av sjøulykker og sjøhendelser:

- a) «sjøulykke»,
- b) «svært alvorlig ulykke»,
- c) «sjøhendelse»,
- d) «sikkerhetsundersøkelse av sjøulykke eller sjøhendelse»,
- e) «stat med hovedansvar for undersøkelsen»,
- f) «særlig berørt stat».

- 3. Begrepet «alvorlig ulykke» skal forstås i samsvar med den ajourførte definisjonen i rundskriv MSC-MEPC.3/Circ.3 fra IMOs sjøsikkerhetskomité og IMOs komité for vern av havmiljøet av 18. desember 2008.

- 4. «IMOs retningslinjer for rettferdig behandling av sjøfolk i forbindelse med sjøulykker» retningslinjene som er vedlegg til resolusjon LEG.3(91) fra IMOs juridiske komité av 27. april 2006, som godkjent av Den internasjonale arbeidsorganisasjons (ILO) styringsorgan på dets 296. møte 12.-16. juni 2006.

- 5. Begrepene «roroferge» og «hurtiggående passasjerfartøy» skal forstås i samsvar med definisjonene i artikkel 2 i direktiv 1999/35/E.

- 6. «Ferdsskriver» (heretter kalt «VDR») skal forstås i samsvar med definisjonen i resolusjon A.861(20) fra IMOs forsamling og resolusjon MSC.163(78) fra IMOs sjøsikkerhetskomité.

- 7. Med «sikkerhetstilråding» menes ethvert forslag, herunder forslag om registrering og kontroll, som er framsatt av

- a) undersøkelsesorganet i den stat som gjennomfører eller har hovedansvar for sikkerhetsundersøkelsen på grunnlag av opplysninger som har framkommet i forbindelse med undersøkelsen, eller eventuelt

- b) Kommisjonen, som handler på grunnlag av en abstrakt dataanalyse og resultatene av utførte sikkerhetsundersøkelser.

*Artikkel 4***Sikkerhetsundersøkelsens status**

1. Medlemsstatene skal i samsvar med sine rettsordener definere rettslig status for sikkerhetsundersøkelsen på en slik måte at disse undersøkelsene kan gjennomføres så effektivt og raskt som mulig.

Medlemsstatene skal i samsvar med sin lovgivning og, ved behov, i samarbeid med de myndigheter som har ansvar for den rettslige undersøkelsen, sikre at sikkerhetsundersøkelsene

- a) er uavhengige av strafferettslige eller andre parallelle undersøkelser som gjennomføres for å fordele skyld eller ansvar, og
- b) ikke i urimelig grad hindres, avbrytes eller forsinkes på grunn av slike undersøkelser.

2. De reglene som medlemsstatene skal fastsette, skal i samsvar med rammen for det faste samarbeidet nevnt i artikkel 10 inneholde bestemmelser som gjør det mulig å

- a) samarbeide og yte gjensidig bistand ved sikkerhetsundersøkelser som ledes av andre medlemsstater, eller å overlate oppgaven med å lede en slik undersøkelse til en annen medlemsstat i samsvar med artikkel 7, og
- b) samordne virksomheten til deres respektive undersøkelsesorganer i det omfang som er nødvendig for å nå dette direktivs mål.

*Artikkel 5***Undersøkelsesplikt**

1. Hver medlemsstat skal sørge for at undersøkelsesorganet nevnt i artikkel 8 gjennomfører en sikkerhetsundersøkelse etter svært alvorlige sjøulykker

- a) der et fartøy som seiler under dens flagg, er innblandet, uansett hvor ulykken inntreffer,
- b) som inntreffer innenfor medlemsstatens sjøterritorium og indre farvann som definert i UNCLOS, uansett hvilket flagg fartøyet eller fartøyene som er innblandet i ulykken, seiler under, eller
- c) som er av vesentlig interesse for medlemsstaten, uansett hvor ulykken inntreffer og hvilket flagg fartøyet eller fartøyene som er innblandet, seiler under.

2. Ved alvorlige ulykker skal undersøkelsesorganet dessuten foreta en foreløpig vurdering for å avgjøre om det skal gjennomføre en sikkerhetsundersøkelse. Dersom

undersøkelsesorganet beslutter ikke å gjennomføre en sikkerhetsundersøkelse, skal begrunnelsen for beslutningen registreres og meldes i samsvar med artikkel 17 nr. 3.

Ved andre sjøulykker eller sjøhendelser skal undersøkelsesorganet avgjøre om det skal gjennomføres en sikkerhetsundersøkelse.

Ved beslutningene nevnt i første og annet ledd skal undersøkelsesorganet ta hensyn til hvor alvorlig sjøulykken eller sjøhendelsen er, hvilken type fartøy og/eller last som er berørt, og muligheten for at resultatene av en sikkerhetsundersøkelse kan bidra til å forebygge framtidige ulykker og hendelser.

3. Omfanget av og de praktiske foranstaltningene for gjennomføringen av sikkerhetsundersøkelsene skal fastsettes av undersøkelsesorganet i medlemsstaten med hovedansvar for undersøkelsen i samarbeid med tilsvarende organer i andre særlig berørte stater, på den måten som anses best egnet med hensyn til å nå dette direktivs mål, og med henblikk på å forebygge framtidige ulykker og hendelser.

4. Når undersøkelsesorganet gjennomfører sikkerhetsundersøkelser, skal det følge den felles metoden for undersøkelse av ulykker og hendelser til sjøs, som er utarbeidet i henhold til artikkel 2 bokstav e) i forordning (EF) nr. 1406/2002. Undersøkerne kan i særlige tilfeller fravike denne metoden dersom det kan begrunnes at det er nødvendig ut fra et faglig synspunkt, og dersom det er nødvendig for å nå undersøkelsens mål. Kommisjonen skal vedta eller endre metoden innenfor rammen av dette direktiv, idet det tas hensyn til alle relevante erfaringer fra sikkerhetsundersøkelser.

Dette tiltaket, som har som formål å endre ikke-grunnleggende bestemmelser i dette direktiv blant annet ved å utfylle det, skal vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomite med kontroll som omhandlet i artikkel 19 nr. 3.

5. En sikkerhetsundersøkelse skal innledes så snart det er praktisk mulig og under enhver omstendighet senest to måneder etter at sjøulykken eller sjøhendelsen har inntruffet.

*Artikkel 6***Meldingsplikt**

En medlemsstat skal innenfor rammen av sin rettsorden fastsette at vedkommende myndigheter og/eller de berørte parter omgående underretter undersøkelsesorganet om alle ulykker og hendelser som omfattes av dette direktiv.

*Artikkel 7***Hovedansvar for og deltaking i sikkerhetsundersøkelser**

1. I prinsippet skal hver sjøulykke eller sjøhendelse være gjenstand for bare én undersøkelse gjennomført av en medlemsstat eller en medlemsstat med hovedansvar for undersøkelsen, med deltaking av andre særlig berørte medlemsstater.

Ved sikkerhetsundersøkelser som omfatter to eller flere medlemsstater, skal de berørte medlemsstatene derfor samarbeide for raskt å bli enige om hvilken stat som skal ha hovedansvar for undersøkelsen. De skal gjøre sitt ytterste for å bli enige om hvordan undersøkelsen skal gjennomføres. Innenfor rammen av denne avtalen skal andre særlig berørte stater ha samme rettigheter og tilgang til vitner og bevis som den medlemsstat som utfører sikkerhetsundersøkelsen. De skal også ha rett til å få sitt synspunkt tatt med i betraktning av medlemsstaten som har hovedansvar for undersøkelsen.

Gjennomføring av parallelle sikkerhetsundersøkelser av samme sjøulykke eller sjøhendelse skal være strengt begrenset til unntakstilfeller. Medlemsstatene skal i slike tilfeller underrette Kommissjonen om grunnene til å gjennomføre slike parallelle undersøkelser. De medlemsstatene som gjennomfører parallelle sikkerhetsundersøkelser, skal samarbeide med hverandre. De berørte undersøkelsesorganene skal særlig utveksle relevante opplysninger som er samlet inn under deres respektive undersøkelser, særlig for så langt som mulig å komme fram til felles konklusjoner.

Medlemsstatene skal avholde seg fra å treffe tiltak som urettmessig vil kunne hindre, utsette eller forsinke gjennomføringen av en sikkerhetsundersøkelse som omfattes av dette direktivs virkeområde.

2. Uten hensyn til nr. 1 skal hver medlemsstat fortsatt være ansvarlig for sikkerhetsundersøkelsen og samordningen med andre særlig berørte medlemsstater inntil det foreligger en felles avtale om hvilken stat som skal ha hovedansvar for undersøkelsen.

3. En medlemsstat kan, uten at det berører dens forpliktelser i henhold til dette direktiv og folkeretten, i enkelttilfeller og etter gjensidig avtale overlate oppgaven med å lede en sikkerhetsundersøkelse eller særlige deler av en slik undersøkelse til en annen medlemsstat.

4. Dersom en roroferge eller et hurtiggående passasjerfartøy er innblandet i en sjøulykke eller sjøhendelse, skal sikkerhetsundersøkelsen innledes av den medlemsstat innenfor hvis sjøterritorium eller indre farvann, som definert i UNCLOS, ulykken eller hendelsen inntreffer, eller dersom den inntreffer i andre farvann, av den medlemsstat som fergen eller fartøyet sist besøkte. Denne stat skal fortsatt være ansvarlig for sikkerhetsundersøkelsen og samordningen med andre særlig

berørte medlemsstater inntil det foreligger en felles avtale om hvilken stat som skal ha hovedansvar for undersøkelsen.

*Artikkel 8***Undersøkelsesorganer**

1. Medlemsstatene skal sørge for at det gjennomføres sikkerhetsundersøkelser under ansvar av et uavhengig og fast undersøkelsesorgan som har den nødvendige myndighet, og av behørig kvalifiserte undersøkere med fagkunnskap om sjøulykker og sjøhendelser.

For å kunne gjennomføre en sikkerhetsundersøkelse på en upartisk måte skal undersøkelsesorganet med hensyn til organisasjon, rettslig struktur og beslutningstaking være uavhengig av andre parter hvis interesser vil kunne komme i konflikt med den oppgaven det har fått.

Kystløse medlemsstater som verken har skip eller fartøyer som seiler under deres flagg, skal utpeke et uavhengig kontaktorgan som skal medvirke i undersøkelsen i henhold til artikkel 5 nr. 1 bokstav c).

2. Undersøkelsesorganet skal sørge for at de enkelte undersøkerne har kunnskaper og praktisk erfaring på de fagområdene som inngår i deres alminnelige undersøkelsesoppgaver. Undersøkelsesorganet skal dessuten sørge for at det ved behov er tilgang til relevant fagkunnskap.

3. De oppgavene som er overlatt til undersøkelsesorganet, kan utvides til å omfatte innsamling og analyse av opplysninger knyttet til sjøsikkerhet, særlig med henblikk på forebygging, i den grad denne virksomheten ikke påvirker organets uavhengighet eller innebærer noe ansvar når det gjelder regelverk, forvaltning eller standardisering.

4. Medlemsstatene skal innenfor rammen av sine respektive rettsordener sørge for at undersøkerne i deres eget undersøkelsesorgan eller i ethvert annet undersøkelsesorgan som det har overlatt sikkerhetsundersøkelsen til, eventuelt i samarbeid med de myndighetene som er ansvarlige for den rettslige undersøkelsen, mottar alle opplysninger som er relevante for sikkerhetsundersøkelsen, og derfor har rett til

- a) fri tilgang til ethvert relevant område eller ulykkessted samt til ethvert fartøy, ethvert vrak eller enhver struktur, herunder last, utstyr eller vrakrester,
- b) umiddelbart å foreta registrering av bevismateriale og utføre kontrollert søking etter og fjerning av vrak, vrakrester eller andre deler eller stoffer med henblikk på undersøkelse eller analyse,
- c) å kreve undersøkelser eller analyser av gjenstandene nevnt i bokstav b) og få fri tilgang til resultatene av slike undersøkelser eller analyser,

- d) fri tilgang til samt rett til å kopiere og bruke alle relevante opplysninger og registrerte data, herunder VDR-data, som gjelder et fartøy, en reise, en last, en besetning eller andre personer, gjenstander, forhold eller omstendigheter,
- e) fri tilgang til resultatene av undersøkelser av ofrenes lik eller til analyser av prøver tatt fra ofrenes lik,
- f) å kreve og få fri tilgang til resultatene av undersøkelser av personer som har deltatt i driften av fartøyet, eller enhver annen relevant person, eller til analyser av prøver tatt fra slike personer,
- g) å avhøre vitner uten at personer hvis interesser vil kunne anses for å hindre sikkerhetsundersøkelsen, er til stede,
- h) å få besiktelsesrapporter og relevante opplysninger fra flaggstaten, redere, klassifikasjonsselskaper eller andre berørte parter, når disse partene eller deres representanter er etablert i medlemsstaten,
- i) å innhente bistand fra de respektive staters relevante myndigheter, herunder flaggstatens og havnestatens inspektører, kystvakter, sjøtrafikksentralenes personale, søke- og redningsmannskaper, loser eller annet havne- eller sjøfartspersonell.

5. Undersøkelsesorganet skal omgående og til enhver tid kunne reagere når det underrettes om en ulykke, og skal få tilstrekkelige ressurser til å utføre sine oppgaver på en uavhengig måte. Organets undersøkere skal ha en status som sikrer dem den nødvendige uavhengighet.

6. Undersøkelsesorganet kan kombinere sine oppgaver i henhold til dette direktiv med undersøkelser av andre hendelser enn sjøulykker såfremt disse undersøkelsene ikke setter dets uavhengighet i fare.

Artikkel 9

Fortrolighet

Med forbehold for direktiv 95/46/EF skal medlemsstatene innenfor rammen av sine rettsordener sikre at følgende opplysninger ikke stilles til rådighet for andre formål enn sikkerhetsundersøkelsen, med mindre vedkommende myndighet i gjeldende medlemsstat bestemmer at offentliggjøring er av vesentlig allmenn interesse:

- a) alle vitneforklaringer og andre uttalelser, redegjørelser og nedtegnelser som undersøkelsesorganet har innhentet eller mottatt under sikkerhetsundersøkelsen,

- b) opplysninger som avslører identiteten til personer som har avgitt forklaring innenfor rammen av sikkerhetsundersøkelsen,
- c) opplysninger om personer som har vært innblandet i sjøulykken eller sjøhendelsen, som er av særlig følsom eller privat art, herunder opplysninger om deres helse.

Artikkel 10

Ramme for det faste samarbeidet

1. Medlemsstatene skal i nært samarbeid med Kommisjonen opprette en ramme for det faste samarbeidet som gir deres respektive undersøkelsesorganer mulighet til å samarbeide med hverandre i det omfang som er nødvendig for nå dette direktivs mål.
2. Forretningsordenen for rammen for det faste samarbeidet og den nødvendige organisatoriske tilretteleggingen skal fastsettes etter framgangsmåten med forskriftskomiteé nevnt i artikkel 19 nr. 2.
3. Innenfor rammen av det faste samarbeidet skal undersøkelsesorganene i medlemsstatene særlig bli enige om hvordan samarbeidet best kan tilrettelegges med sikte på å
 - a) gjøre det mulig for undersøkelsesorganer å dele installasjoner, anlegg og utstyr for teknisk undersøkelse av vrak, skipsutstyr og andre gjenstander av betydning for sikkerhetsundersøkelsen, herunder uthenting og vurdering av opplysninger fra VDR og andre elektroniske innretninger,
 - b) stille til rådighet for hverandre den tekniske bistand eller fagkunnskap som er nødvendig for å utføre særskilte oppgaver,
 - c) innhente og utveksle opplysninger som er relevante for analyseringen av ulykkesdataene og for utarbeidingen av hensiktsmessige sikkerhetstilrådinger på fellesskapsplan,
 - d) utarbeide felles prinsipper for oppfølgingen av sikkerhetstilrådinger og for tilpasningen av undersøkelsesmetoder til den tekniske og vitenskapelige utviklingen,
 - e) forvalte systemene for tidlig varsling nevnt i artikkel 16 på en hensiktsmessig måte,
 - f) utarbeide, i henhold til nasjonale regler, fortrolighetsregler for utveksling av vitneforklaringer og behandling av data og andre opplysninger nevnt i artikkel 9, herunder i forbindelser til tredjestater,
 - g) tilrettelegge relevante opplæringstiltak for undersøkere ved behov,

- h) fremme samarbeid på de områdene som omfattes av dette direktiv, med tredjestaters undersøkelsesorganer og med internasjonale organisasjoner for undersøkelse av sjøulykker,
- i) stille alle relevante opplysninger til rådighet for de undersøkelsesorganene som utfører sikkerhetsundersøkelsene.

Artikkel 11

Kostnader

1. Dersom sikkerhetsundersøkelser omfatter to eller flere medlemsstater, skal de respektive aktivitetene utføres kostnadsfritt.
2. Dersom det anmodes om bistand fra en medlemsstat som ikke deltar i sikkerhetsundersøkelsen, skal medlemsstatene bli enige om tilbakebetaling av påløpte kostnader.

Artikkel 12

Samarbeid med særlig berørte tredjestater

1. Medlemsstatene skal i størst mulig grad samarbeide om sikkerhetsundersøkelser med andre særlig berørte tredjestater.
2. Særlig berørte tredjestater skal etter felles overenskomst på et hvilket som helst trinn i undersøkelsen gis tillatelse til å delta i en sikkerhetsundersøkelse ledet av en medlemsstat i henhold til dette direktiv.
3. En medlemsstats samarbeid om en sikkerhetsundersøkelse som gjennomføres av en særlig berørt tredjestat, berører ikke kravene til gjennomføring og rapportering av sikkerhetsundersøkelser i henhold til dette direktiv. Dersom en særlig berørt tredjestat leder en sikkerhetsundersøkelse som omfatter en eller flere medlemsstater, kan medlemsstatene vedta ikke å gjennomføre en parallell sikkerhetsundersøkelse, forutsatt at sikkerhetsundersøkelsen ledet av tredjestaten gjennomføres i samsvar med IMO's standard for undersøkelse av sjøulykker og sjøhendelser.

Artikkel 13

Sikring av bevis

Medlemsstatene skal treffe tiltak for å sikre at de parter som er berørt av ulykker og hendelser innenfor rammen av dette direktiv, gjør sitt ytterste for å

- a) ta vare på alle opplysninger fra sjøkart, skipsdagbøker, elektroniske og magnetiske innspillings- og videobånd, herunder opplysninger fra VDR og andre elektroniske innretninger om tidsrommet før, under og etter ulykken,
- b) sikre at slike opplysninger ikke overskrives eller endres på annen måte,

- c) hindre at det tukles med annet utstyr som med rimelighet kan anses å ha betydning for sikkerhetsundersøkelsen eller ulykken,
- d) samle inn så snart som mulig og ta vare på alle bevis som er nødvendige for sikkerhetsundersøkelsen.

Artikkel 14

Ulykkesrapporter

1. Sikkerhetsundersøkelser som gjennomføres i henhold til dette direktiv, skal offentliggjøres i en rapport utarbeidet i et format fastsatt av vedkommende undersøkelsesorgan og i samsvar med de relevante avsnittene i vedlegg I.

Undersøkelsesorganer kan beslutte at en sikkerhetsundersøkelse som ikke gjelder en svært alvorlig eller eventuelt en alvorlig sjøulykke, og hvis resultater ikke kan bidra til å forhindre framtidige ulykker og hendelser, skal avsluttes med en forenklet rapport som offentliggjøres.

2. Undersøkelsesorganer skal gjøre sitt ytterste for å gjøre rapporten nevnt i nr. 1, herunder dens konklusjoner og eventuelle tilrådinger, tilgjengelig for offentligheten og særlig for sjøfartssektoren innen tolv måneder fra den dag ulykken inntraff. Dersom det ikke er mulig å framlegge sluttrapporten innen denne fristen, skal en foreløpig rapport offentliggjøres innen tolv måneder fra den dag ulykken inntraff.

3. Undersøkelsesorganet i den medlemsstat som har hovedansvar for undersøkelsen, skal sende et eksemplar av sluttrapporten, den forenklete rapporten eller den foreløpige rapporten til Kommisjonen. Undersøkelsesorganet skal ta hensyn til Kommisjonens eventuelle tekniske merknader til sluttrapportene som ikke påvirker innholdet i resultatene, for å forbedre rapportenes kvalitet på den måten som er best egnet for å nå dette direktivs mål.

Artikkel 15

Sikkerhetstilrådinger

1. Medlemsstatene skal sørge for at mottakerne tar behørig hensyn til undersøkelsesorganenes sikkerhetstilrådinger, og at de ved behov følges opp på en hensiktsmessig måte i samsvar med fellesskapsretten og folkeretten.
2. Om nødvendig skal undersøkelsesorganet eller Kommisjonen utarbeide sikkerhetstilrådinger på grunnlag av en abstrakt dataanalyse og de samlede resultatene av sikkerhetsundersøkelsene som er utført.
3. En sikkerhetstilråding skal ikke under noen omstendighet fordele skyld eller ansvar for en ulykke.

*Artikkel 16***System for tidlig varslings**

Uten at det berører dets rett til å foreta tidlig varslings skal en medlemsstats undersøkelsesorgan på et hvilket som helst trinn i en sikkerhetsundersøkelse, dersom det anser at det må treffes hastetiltak på fellesskapsplan for å forebygge risikoen for nye ulykker, omgående underrette Kommissjonen om behovet for å foreta tidlig varslings.

Om nødvendig skal Kommissjonen sende et varsel til vedkommende myndigheter i alle de andre medlemsstatene, til sjøfartsnæringen og til andre berørte parter.

*Artikkel 17***Europeisk database for sjøulykker**

1. Data om sjøulykker og sjøhendelser skal lagres og analyseres ved hjelp av en europeisk elektronisk database som skal opprettes av Kommissjonen, kalt Den europeiske informasjonsplattform for sjøulykker (European Marine Casualty Information Platform, EMCIP).

2. Medlemsstatene skal underrette Kommissjonen om hvilke berettigede myndigheter som skal ha tilgang til databasen.

3. Medlemsstatenes undersøkelsesorganer skal melde sjøulykker og sjøhendelser til Kommissjonen i samsvar med modellen i vedlegg II. De skal også gi Kommissjonen data fra sikkerhetsundersøkelser i samsvar med EMCIP-databaseordningen.

4. Kommissjonen og medlemsstatene skal utvikle databaseordningen og en metode for rapportering av data innen en passende frist.

*Artikkel 18***Rettferdig behandling av sjøfolk**

I samsvar med sin nasjonale lovgivning skal medlemsstatene ta hensyn til de relevante bestemmelsene i IMOs retningslinjer for rettferdig behandling av sjøfolk i forbindelse med sjøulykker i farvann under deres jurisdiksjon.

*Artikkel 19***Komité**

1. Kommissjonen skal bistås av Komiteen for sjøsikkerhet og hindring av forurensning fra skip (COSS), nedsatt ved europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 2099/2002⁽¹⁾.

2. Når det vises til dette nummer, får artikkel 5 og 7 i beslutning 1999/468/EF anvendelse, samtidig som det tas hensyn til bestemmelsene i beslutningens artikkel 8.

Tidsrommet fastsatt i artikkel 5 nr. 6 i beslutning 1999/468/EF skal være to måneder.

3. Når det vises til dette nummer, får artikkel 5a nr. 1–4 og artikkel 7 i beslutning 1999/468/EF anvendelse, samtidig som det tas hensyn til bestemmelsene i beslutningens artikkel 8.

*Artikkel 20***Endringsmyndighet**

Kommissjonen kan oppdatere definisjonene i dette direktiv og henvisningene til fellesskapsrettsakter og IMO-dokumenter for å bringe dem i samsvar med fellesskaps- og IMO-tiltak som har trådt i kraft, forutsatt at direktivets virkeområde ikke utvides.

Disse tiltakene, som har som formål å endre ikke-grunnleggende bestemmelser i dette direktiv, blant annet ved å utfylle det, skal vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomite med kontroll nevnt i artikkel 19 nr. 3.

Kommissjonen kan også endre vedleggene etter samme framgangsmåte.

Endringer i IMOs standard for undersøkelse av sjøulykker og sjøhendelser kan utelukkes fra dette direktivs virkeområde i henhold til artikkel 5 i forordning (EF) nr. 2099/2002.

*Artikkel 21***Ytterligere tiltak**

Dette direktiv er ikke til hinder for at en medlemsstat kan treffe ytterligere sjøsikkerhetstiltak som ikke er omfattet av dette direktiv, forutsatt at slike tiltak verken er i strid med dette direktiv, påvirker oppfyllelsen av dets mål eller setter virkeliggjøringen av dets mål i fare.

*Artikkel 22***Sanksjoner**

Medlemsstatene skal fastsette regler for sanksjoner som får anvendelse ved overtredelse av nasjonale bestemmelser vedtatt i henhold til dette direktiv, og skal treffe alle nødvendige tiltak for å sikre at de gjennomføres. De fastsatte sanksjonene skal være virkningsfulle, stå i forhold til overtredelsen og virke avskrekkende.

*Artikkel 23***Rapport om gjennomføring**

Kommissjonen skal hvert femte år framlegge for Europaparlamentet og Rådet en rapport om gjennomføringen og overholdelsen av dette direktiv og om nødvendig foreslå ytterligere tiltak på bakgrunn av tilrådingene i rapporten.

⁽¹⁾ EFT L 324 av 29.11.2002, s. 1.

*Artikkel 24***Endringer av gjeldende rettsakter**

1. Artikkel 12 i direktiv 1999/35/EF oppheves.
2. Artikkel 11 i direktiv 2002/59/EF oppheves.

*Artikkel 25***Innarbeiding i nasjonal lovgivning**

1. Medlemsstatene skal innen 17. juni 2011 sette i kraft de lover og forskrifter som er nødvendige for å etterkomme dette direktiv.

Når disse bestemmelsene vedtas av medlemsstatene, skal de inneholde en henvisning til dette direktiv, eller det skal vises til direktivet når de kunngjøres. Nærmere regler for henvisningen fastsettes av medlemsstatene.

2. Medlemsstatene skal sørge for at teksten til de viktigste internrettslige bestemmelser som de vedtar på det området dette direktiv omhandler, blir oversendt Kommisjonen.

*Artikkel 26***Ikrafttredelse**

Dette direktiv trer i kraft den 20. dag etter at det er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*.

*Artikkel 27***Adressater**

Dette direktiv er rettet til medlemsstatene.

Utferdiget i Strasbourg, 23. april 2009.

For Europaparlamentet

H.-G. PÖTTERING

President

For Rådet

P. NEČAS

Formann

*VEDLEGG I***Innholdet i rapporten om sikkerhetsundersøkelsen****Innledning**

Her opplyses det om hva som er sikkerhetsundersøkelsens eneste formål, og det angis at en sikkerhetsundersøkelse ikke under noen omstendighet skal skape en formodning om ansvar eller skyld, og at rapporten verken med hensyn til innhold eller stil er utarbeidet til bruk i forbindelse med rettergang.

(Rapporten bør ikke inneholde henvisninger til vitneforklaringer eller knytte noen som det er vist til i rapporten, til en person som har avgitt vitneforklaring under sikkerhetsundersøkelsen.)

1. SAMMENDRAG

Denne delen skal inneholde grunnleggende opplysninger om sjøulykken eller sjøhendelsen: hva skjedde, når, hvor og hvordan? Har ulykken ført til dødsfall, personskader, skader på fartøy, last, tredjemann eller miljøet?

2. FAKTAOPPLYSNINGER

Denne delen omfatter flere ulike avsnitt som inneholder tilstrekkelige opplysninger som undersøkelsesorganet anser for å være fakta, og som tjener som underlag for analysen og letter forståelsen.

Disse avsnittene skal særlig inneholde følgende opplysninger:

2.1. Opplysninger om fartøyet

Flaggstat/skipsregister

Identifikasjon

Viktigste kjennetegn

Eierforhold og operatør

Konstruksjonsdata

Minste sikkerhetsbemanning

Tillatt last

2.2. Opplysninger om reisen

Anløpshavner

Type reise

Opplysninger om lasten

Bemanning

2.3. Opplysninger om sjøulykken eller sjøhendelsen

Type sjøulykke eller sjøhendelse

Dato og tidspunkt

Posisjon og sted for sjøulykken eller sjøhendelsen

Ytre omstendigheter og omstendigheter om bord

Fartøyets drift og reiseetappe

Plass om bord

Opplysninger om menneskelige faktorer

Konsekvenser (for mennesker, fartøy, last, miljø, annet)

2.4. Bistand fra kystmyndighet og nødtiltak

Hvem deltok

Anvendte hjelpemidler

Reaksjonstid

Tiltak som ble truffet

Resultater

3. REDEGJØRELSE

I denne delen skal det utførlig redegjøres for sjøulykken eller sjøhendelsen gjennom en kronologisk beskrivelse av hendelsesforløpet før, under og etter sjøulykken eller sjøhendelsen med angivelse av alle medvirkende faktorer (dvs. personer, materiell, miljø, utrustning eller ytre faktorer). Det tidsrom som redegjørelsen dekker, skal være så langt at det omfatter alle hendelser som direkte bidro til sjøulykken eller sjøhendelsen. Denne delen skal også omfatte alle relevante detaljer om den sikkerhetsundersøkelsen som er gjennomført, herunder resultatene av granskinger eller prøvinger.

4. ANALYSE

Denne delen omfatter flere ulike avsnitt med en analyse av hver hendelse av betydning og med merknader til resultatene av eventuelle relevante granskinger eller prøvinger som er gjennomført innenfor rammen av sikkerhetsundersøkelsen, og til eventuelle sikkerhetstiltak som allerede er truffet for å forebygge sjøulykker.

Avsnittene bør omhandle spørsmål som

- ulykkens sammenheng og omstendigheter,
- menneskelige feil og unnlatelser, hendelser der det har inngått farlig materiale, miljøvirkninger, utstørsfeil og ytre påvirkning,
- medvirkende faktorer knyttet til personers funksjoner, fartøyets drift, ledelsen på land eller regelverket.

På bakgrunn av analysen og merknadene skal det i rapporten kunne trekkes logiske konklusjoner om samtlige medvirkende faktorer, herunder risikofaktorer som vurderes slik at de eksisterende tiltakene for å forebygge en ulykke og/eller eliminere eller redusere følgene av den, er utilstrekkelige eller mangler.

5. KONKLUSJONER

Denne delen skal inneholde en oppsummering av de medvirkende faktorene og de manglende eller utilstrekkelige foranstaltninger (materiell, funksjoner, symboler eller framgangsmåter) som det bør utvikles sikkerhetstiltak for med sikte på å forebygge sjøulykker.

6. SIKKERHETSTILRÅDINGER

Denne delen av rapporten skal, dersom det er relevant, inneholde sikkerhetstilrådinger som er utarbeidet på grunnlag av analysen og konklusjonene, og skal gjelde særlige områder som lovgivning, utforming, framgangsmåter, inspeksjon, forvaltning, helse og sikkerhet på arbeidsplassen, opplæring, reparasjonsarbeid, vedlikehold, bistand fra land og nødtiltak.

Sikkerhetstilrådingene skal stiles til dem som er best egnet til å gjennomføre dem, som skipsredere, operatører, godkjente organisasjoner, sjøfartsmyndigheter, sjøtrafikksentraler, redningstjenester, internasjonale sjøfartsorganisasjoner og europeiske institusjoner, med henblikk på å forebygge sjøulykker.

Denne delen omfatter også eventuelle foreløpige sikkerhetstilrådinger som måtte være utarbeidet, eller sikkerhetstilrådinger som er vedtatt under sikkerhetsundersøkelsen.

7. TILLEGG

Følgende ikke-uttømmende liste over opplysninger kan eventuelt vedlegges rapporten på papir og/eller elektronisk:

- fotografier, filmopptak, lydopptak, sjøkart, tegninger,
 - gjeldende standarder,
 - tekniske termer og forkortelser,
 - særlige sikkerhetsstudier,
 - andre opplysninger.
-

VEDLEGG II

OPPLYSNINGER SOM SKAL MELDES OM SJØULYKKER OG SJØHENDELSER

(Del av Den europeiske informasjonsplattform for sjøulykker)

Merknad: Understrekede tall innebærer at opplysningene skal angis for hvert fartøy dersom mer enn ett fartøy er innblandet i sjøulykken eller sjøhendelsen.

01. Ansvarlig medlemsstat/kontaktperson
02. Medlemsstatens undersøkelsesorgan
03. Medlemsstatens rolle
04. Berørt kyststat
05. Antall særlig berørte stater
06. Særlig berørte stater
07. Meldingsorgan
08. Meldingstidspunkt
09. Meldingsdato
10. Fartøyets navn
11. IMO nummer/kjenningsnummer
12. Fartøyets flagg
13. Type sjøulykke eller sjøhendelse
14. Type fartøy
15. Dato for sjøulykken eller sjøhendelsen
16. Tidspunkt for sjøulykken eller sjøhendelsen
17. Posisjon – breddegrad
18. Posisjon – lengdegrad
19. Sted for sjøulykken eller sjøhendelsen
20. Avgangshavn
21. Bestemmelsehavn
22. Trafikkseparasjonssystem
23. Reiseetappe
24. Fartøyets drift
25. Plass om bord
26. Omkomne:
 - Besetning
 - Passasjerer
 - Andre
27. Alvorlig skadede:
 - Besetning
 - Passasjerer
 - Andre

- 28. Forurensning
 - 29. Skader på fartøy
 - 30. Skader på last
 - 31. Andre skader
 - 32. Kort beskrivelse av sjøulykken eller sjøhendelsen
 - 33. Kort beskrivelse av grunnene til at det ikke skal gjennomføres en sikkerhetsundersøkelse.
-