

WSPÓLNE STANOWISKO (WE) nr 17/2008

przyjęte przez Radę w dniu 6 czerwca 2008 r.

w celu przyjęcia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/.../WE z dnia ... ustanawiającej podstawowe zasady regulujące dochodzenia w sprawach wypadków w sektorze transportu morskiego i zmieniającej dyrektywy 1999/35/WE i 2002/59/WE

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2008/C 184 E/03)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 80 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾,uwzględniając opinię Komitetu Regionów ⁽²⁾,stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu ⁽³⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Należy utrzymać wysoki poziom bezpieczeństwa w transporcie morskim w Europie oraz dołożyć wszelkich starań, aby ograniczyć liczbę wypadków i incydentów morskich.
- (2) Szybkie przeprowadzanie dochodzeń technicznych w sprawach wypadków morskich poprawia bezpieczeństwo morskie, pomagając w zapobieganiu ponownym wypadkom, które powodują utratę życia, utratę statków i zanieczyszczenie środowiska morskiego.
- (3) Parlament Europejski w swojej rezolucji z dnia 21 kwietnia 2004 r. na temat poprawy bezpieczeństwa na morzu ⁽⁴⁾ zalecił Komisji przedstawienie wniosku w sprawie dyrektywy dotyczącej prowadzenia dochodzeń w sprawach wypadków morskich.
- (4) Art. 2 Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza z dnia 10 grudnia 1982 r. (zwanej dalej „UNCLOS”) ustanawia prawo państw nadbrzeżnych do prowadzenia dochodzeń w sprawie przyczyn wypadków morskich mających miejsce na ich wodach terytorialnych, które mogłyby stanowić zagrożenie dla życia lub środowiska, angażować służby poszukiwawcze i ratunkowe państwa nadbrzeżnego lub w inny sposób dotyczyć tego państwa.
- (5) Art. 94 UNCLOS stanowi, że państwo bandery wszczyna dochodzenie w sprawie określonych wypadków lub incydentów związanych z żeglugą na pełnym morzu prowadzone przez odpowiednio wykwalifikowaną osobę lub osoby lub przed taką osobą lub osobami.

- (6) Prawidło I/21 Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu z dnia 1 listopada 1974 r. (zwanej dalej „SOLAS 74”), Międzynarodowa konwencja o liniach ładunkowych z dnia 5 kwietnia 1966 r. oraz Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki z dnia 2 listopada 1973 r. nakładają na państwa bandery obowiązek prowadzenia dochodzeń w sprawach wypadków oraz powiadamiania Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) o ich wynikach.
- (7) Kodeks zasad wprowadzania obowiązkowych instrumentów IMO, stanowiący załącznik do rezolucji A.973(24) zgromadzenia ogólnego IMO z dnia 1 grudnia 2005 r., przypomina o obowiązku zapewnienia przez państwa bandery prowadzenia dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa na morzu przez odpowiednio wykwalifikowanych inspektorów, posiadających odpowiednie kompetencje w sprawach związanych z wypadkami i incydentami morskimi. Kodeks ten wymaga ponadto, aby państwa bandery były przygotowane do zapewnienia w tym celu wykwalifikowanych inspektorów, niezależnie od miejsca, w którym nastąpił wypadek lub incydent.
- (8) Należy uwzględnić Kodeks dochodzenia w sprawach wypadków i incydentów morskich stanowiący załącznik do rezolucji A.849(20) zgromadzenia ogólnego IMO z dnia 27 listopada 1997 r. (zwany dalej „kodeksem dochodzenia w sprawach wypadków i incydentów morskich IMO”), który przewiduje wdrożenie wspólnego podejścia w zakresie dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa przy wypadkach i incydentach morskich oraz współpracę między państwami w zakresie ustalania czynników prowadzących do wypadków i incydentów morskich. Należy także uwzględnić rezolucję A.861(20) zgromadzenia ogólnego IMO z dnia 27 listopada 1997 r. i rezolucję MSC.163(78) Komitetu Bezpieczeństwa Morskiego IMO z dnia 17 maja 2004 r., w których zamieszczono definicję rejestratorów danych z podróży.
- (9) Podczas prowadzenia dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa przy wypadkach i incydentach morskich państwa członkowskie powinny uwzględnić „Wytyczne w zakresie sprawiedliwego traktowania marynarzy w sytuacji wypadku morskiego”, stanowiące załącznik do rezolucji A.987(24) zgromadzenia ogólnego IMO oraz organu zarządzającego Międzynarodowej Organizacji Pracy z dnia 1 grudnia 2005 r., lub wszelkie inne zalecenia i instrumenty odnoszące się do czynnika ludzkiego przyjęte przez właściwe organizacje międzynarodowe w zakresie, w jakim mają zastosowanie do dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa technicznego.

⁽¹⁾ Dz.U. C 318 z 23.12.2006, str. 195.⁽²⁾ Dz.U. C 229 z 22.9.2006, str. 38.⁽³⁾ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 25 kwietnia 2007 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym), wspólne stanowisko Rady z dnia 6 czerwca 2008 r. oraz stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia ... (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym).⁽⁴⁾ Dz.U. C 104 E z 30.4.2004, str. 730.

- (10) Dyrektywa Rady 1999/35/WE z dnia 29 kwietnia 1999 r. w sprawie systemu obowiązkowych przeglądów dla bezpiecznej, regularnej żeglugi promów typu ro-ro i szybkich statków pasażerskich ⁽¹⁾ nakłada na państwa członkowskie obowiązek zdefiniowania, w ramach swoich systemów prawnych, statusu prawnego, który umożliwi im i każdemu innemu żywotnie zainteresowanemu państwu członkowskiemu uczestnictwo, współpracę lub, tam gdzie przewiduje to kodeks przeprowadzania dochodzeń przy wypadkach i incydentach morskich IMO, prowadzenie dowolnego dochodzenia w sprawie wypadku lub incydentu morskiego, w którym uczestniczył prom typu ro-ro lub szybki statek pasażerski.
- (11) Dyrektywa 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiająca wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków ⁽²⁾ nakłada na państwa członkowskie obowiązek przestrzegania kodeksu dochodzenia w sprawach wypadków i incydentów morskich IMO i publikacji wyników dochodzeń w sprawie wypadku niezwłocznie po ich zakończeniu.
- (12) Prowadzenie dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa przy wypadkach i incydentach z udziałem statków pełnomorskich lub innych statków w porcie lub innym ograniczonym obszarze morskim w sposób wolny od uprzedzeń jest niezwykle istotne dla skutecznego określenia okoliczności i przyczyn wypadku lub incydentu. Takie dochodzenie powinno być zatem prowadzone przez wykwalifikowanych inspektorów pod kontrolą niezależnego organu lub podmiotu, aby zapobiec potencjalnym konfliktom interesów.
- (13) Państwa członkowskie powinny zapewnić organom odpowiedzialnym za dochodzenie techniczne możliwie najlepsze warunki pełnienia ich zadań, zgodnie ze swoim prawodawstwem dotyczącym uprawnień organów odpowiedzialnych za dochodzenie sądowe oraz, w stosownych wypadkach, we współpracy z tymi organami.
- (14) Państwa członkowskie powinny zapewnić, aby ich systemy prawne umożliwiały im i każdemu innemu żywotnie zainteresowanemu państwu członkowskiemu uczestnictwo lub współpracę w dochodzeniach w sprawie wypadku na podstawie przepisów kodeksu dochodzeń w sprawach wypadków i incydentów morskich IMO lub prowadzenie takiego dochodzenia.
- (15) Każde państwo członkowskie może zlecić innemu państwu członkowskiemu zadanie prowadzenia dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa przy wypadku lub incydencie morskim (zwanego dalej „dochodzeniem w sprawie bezpieczeństwa”) lub konkretnych zadań wchodzących w skład takiego dochodzenia, o ile zostało to obustronnie uzgodnione.
- (16) Państwa członkowskie powinny podjąć wszelkie wysiłki, aby nie obciążać kosztami pomocy, o którą zwrócono się w ramach dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa, w których uczestniczą co najmniej dwa państwa członkowskie. W przypadku zwrócenia się o pomoc do państwa członkowskiego, które nie uczestniczy w dochodzeniu w sprawie bezpieczeństwa, państwa członkowskie powinny porozumieć się w sprawie zwrotu poniesionych kosztów.
- (17) Na mocy prawidła V/20 SOLAS 74 statki pasażerskie oraz statki inne niż pasażerskie o wyporności brutto równej lub przekraczającej 3 000 ton, zbudowane w dniu 1 lipca 2002 r. lub później, muszą mieć na pokładzie rejestratory danych z podróży pomocne w dochodzeniach w sprawie wypadków. Mając na uwadze znaczenie takiego sprzętu przy określaniu polityki zapobiegania wypadkom w żegludze morskiej, należy systematycznie domagać się jego instalacji na pokładach statków odbywających rejsy krajowe lub międzynarodowe, które zawiązują do portów Wspólnoty.
- (18) Dane z rejestratorów danych z podróży oraz innych urządzeń elektronicznych mogą być wykorzystane zarówno po wypadku lub incydencie morskim do zbadania jego przyczyn, jak i zapobiegawczo w celu poznania okoliczności, które mogą prowadzić do takich zdarzeń. Państwa członkowskie powinny zapewnić, aby takie dane, jeżeli są dostępne, były właściwie wykorzystywane w obu celach.
- (19) Rozporządzenie (WE) nr 1406/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽³⁾ nakłada na Europejską Agencję ds. Bezpieczeństwa na Morzu (zwaną dalej „Agencją”) obowiązek współpracy z państwami członkowskimi na rzecz opracowania rozwiązań technicznych i zapewnienia pomocy technicznej w związku z wdrażaniem prawodawstwa wspólnotowego. W zakresie postępowań przy wypadkach Agencja ma szczególnie obowiązek ułatwiania współpracy między państwami członkowskimi a Komisją w zakresie opracowywania, z należyтым uwzględnieniem różnych systemów prawnych poszczególnych państw członkowskich, wspólnych metod prowadzenia dochodzeń w sprawie wypadków morskich zgodnie z ustalonymi zasadami międzynarodowymi.
- (20) Zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1406/2002 Agencja ułatwia współpracę w zakresie udzielania pomocy państwom członkowskim w działaniach związanych z dochodzeniami oraz w analizowaniu istniejących sprawozdań z dochodzeń w sprawie wypadków morskich.
- (21) Państwa członkowskie powinny należycie uwzględnić zalecenia dotyczące bezpieczeństwa sformułowane w wyniku dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa.
- (22) Celem dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa technicznego jest zapobieganie wypadkom i incydentom morskim, zatem jego wnioski oraz zalecenia dotyczące bezpieczeństwa w żadnym wypadku nie służą ustaleniu odpowiedzialności ani przypisaniu winy.
- (23) W związku z tym, że cel niniejszej dyrektywy, mianowicie zwiększenie bezpieczeństwa morskiego we Wspólnocie i ograniczenie w ten sposób ryzyka wypadków morskich w przyszłości, nie może zostać osiągnięty w wystarczający sposób przez państwa członkowskie, natomiast z uwagi na rozmiary lub skutki działania możliwe jest jego osiągnięcie w lepszy sposób na poziomie Wspólnoty, Wspólnota może przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu.

⁽¹⁾ Dz.U. L 138 z 1.6.1999, str. 1. Dyrektywa zmieniona dyrektywą 2002/84/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 324 z 29.11.2002, str. 53).

⁽²⁾ Dz.U. L 208 z 5.8.2002, str. 10.

⁽³⁾ Dz.U. L 208 z 5.8.2002, str. 1. Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem (WE) nr 1891/2006 (Dz.U. L 394 z 30.12.2006, str. 1).

(24) Środki konieczne do wprowadzenia w życie niniejszej dyrektywy powinny zostać przyjęte zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji ⁽¹⁾.

(25) W szczególności należy przyznać Komisji uprawnienia do zmiany niniejszej dyrektywy w celu zastosowania kolejnych zmian do międzynarodowych konwencji, protokołów, kodów i rezolucji z nią związanych oraz do przyjęcia lub zmiany wspólnej metodologii dotyczącej dochodzenia w sprawie wypadków i incydentów morskich. Ponieważ środki te mają zasięg ogólny i mają na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszej dyrektywy, między innymi poprzez jej uzupełnienie nowymi elementami innymi niż istotne, muszą zostać przyjęte zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą określoną w art. 5a decyzji 1999/468/WE.

(26) Zgodnie z pkt 34 Porozumienia międzyinstytucjonalnego w sprawie lepszego stanowienia prawa ⁽²⁾ zachęca się państwa członkowskie do sporządzania, dla ich własnych celów i w interesie Wspólnoty, własnych tabel, które w możliwie najszerszym zakresie odzwierciedlają korelację pomiędzy niniejszą dyrektywą a środkami transpozycji, oraz do podawania ich do wiadomości publicznej,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ;

Artykuł 1

Przedmiot

1. Celem niniejszej dyrektywy jest poprawa bezpieczeństwa morskiego oraz zapobieganie zanieczyszczeniom przez statki, a co za tym idzie — ograniczenie ryzyka wypadków morskich w przyszłości poprzez:

- a) ułatwienie szybkiego przeprowadzania dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa oraz właściwej analizy wypadków i incydentów morskich w celu określenia ich przyczyn oraz
- b) zapewnienie terminowego i szczegółowego przedstawiania sprawozdań z dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa oraz propozycji działań naprawczych.

2. Dochodzenia prowadzone na mocy niniejszej dyrektywy nie zmierzają do ustalenia odpowiedzialności ani do przypisania winy. Państwa członkowskie zapewniają jednak, aby organ lub podmiot dochodzeniowy (zwane dalej „organem dochodzeniowym”) nie powstrzymywał się od pełnego relacjonowania przyczyn wypadku lub incydentu ze względu na ewentualną możliwość określenia odpowiedzialności lub do przypisania winy na podstawie jego ustaleń.

⁽¹⁾ Dz.U. L 184 z 17.7.1999, str. 23. Decyzja zmieniona decyzją 2006/512/WE (Dz.U. L 200 z 22.7.2006, str. 11).

⁽²⁾ Dz.U. C 321 z 31.12.2003, str. 1.

Artykuł 2

Zakres zastosowania

1. Niniejsza dyrektywa stosuje się do wypadków i incydentów morskich, które:

- a) dotyczą statków pływających pod banderą jednego z państw członkowskich;
- b) mają miejsce na morzu terytorialnym lub wodach wewnętrznych państw członkowskich zgodnie z definicją zawartą w UNCLOS; lub
- c) dotyczą innych żywotnych interesów państw członkowskich.

2. Niniejsza dyrektywa nie stosuje się do wypadków i incydentów morskich, które dotyczą wyłącznie:

- a) okrętów wojennych i transportowców lub innych statków będących własnością państwa członkowskiego lub użytkowanych przez to państwo, używanych wyłącznie w specjalnej służbie państwowej;
- b) statków nienapędzanych mechanicznie, statków drewnianych o prostej konstrukcji, jachtów i łodzi rekreacyjnych niewykorzystywanych do celów handlowych, o ile nie są lub nie będą obsadzone załogą i nie przewożą lub nie będą przewozić w celach handlowych więcej niż 12 pasażerów;
- c) jednostek żeglugi śródlądowej pływających po wodach śródlądowych;
- d) statków rybackich o długości nieprzekraczającej 15 metrów;
- e) zakotwiczonych przybrzeżnych jednostek wiertniczych.

Artykuł 3

Definicje

Do celów niniejszej dyrektywy:

- 1) „Kodeks dochodzeń w sprawach wypadków i incydentów morskich IMO” oznacza Kodeks dochodzeń w sprawach wypadków morskich i incydentów, stanowiący załącznik do rezolucji A.849(20) zgromadzenia ogólnego IMO z dnia 27 listopada 1997 r. w aktualnym brzmieniu.
- 2) Następujące terminy mają znaczenie zgodne z definicjami podanymi w kodeksie dochodzeń w sprawach wypadków i incydentów morskich IMO:
 - a) „wypadek morski”;
 - b) „bardzo poważny wypadek morski”;
 - c) „incydent morski”;
 - d) „dochodzenie w sprawie bezpieczeństwa przy wypadku lub incydencie morskim”;
 - e) „państwo kierujące dochodzeniem”;
 - f) „państwo żywotnie zainteresowane”.
- 3) Terminy „prom typu ro-ro” oraz „szybki statek pasażerski” należy rozumieć zgodnie z definicjami zawartymi w art. 2 dyrektywy 1999/35/WE.

- 4) „Rejestrator danych z podróży” (zwany dalej „VDR”) należy rozumieć zgodnie z definicją zawartą w rezolucji A.861(20) zgromadzenia ogólnego IMO oraz rezolucji MSC.163(78) Komitetu Bezpieczeństwa Morskiego IMO.
- 5) „Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa” oznaczają propozycje wystosowane:
 - a) przez organ dochodzeniowy państwa prowadzącego dochodzenie w sprawie bezpieczeństwa lub kierującego takim dochodzeniem, w oparciu o informacje uzyskane w tym postępowaniu; lub, w stosownych przypadkach,
 - b) przez Komisję stanowiącą na podstawie analizy danych zbiorczych.

Artykuł 4

Status dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa

1. Państwa członkowskie określają, zgodnie ze swoimi systemami prawnymi, status prawny dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa w sposób pozwalający na jak najszybsze i jak najskuteczniejsze prowadzenie takich dochodzeń.

Państwa członkowskie zapewniają, zgodnie ze swoimi przepisami prawa i — w odpowiednich przypadkach — we współpracy z organami odpowiedzialnymi za prowadzenie dochodzeń sądowych, aby dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa:

- a) były niezależne od dochodzeń w sprawach karnych lub innych prowadzonych równoległe w celu ustalenia odpowiedzialności lub przypisania winy; oraz
- b) nie były w nieuzasadniony sposób uniemożliwiane, zawieszane ani opóźniane z powodu takich dochodzeń.

2. Zasady ustanawiane przez państwa członkowskie zgodnie z ramami stałej współpracy, o których mowa w art. 10, obejmują przepisy zezwalające na:

- a) współpracę i wzajemną pomoc w zakresie dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa prowadzonych przez inne państwa członkowskie lub powierzenie innemu państwu członkowskiemu zadania kierowania takim dochodzeniem zgodnie z art. 7; oraz
- b) koordynację działań ich odpowiednich organów dochodzeniowych w zakresie koniecznym do realizacji celu niniejszej dyrektywy.

Artykuł 5

Obowiązek przeprowadzenia dochodzenia

1. Każde państwo członkowskie zapewnia przeprowadzenie dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa przez organ dochodzeniowy, o którym mowa w art. 8, w przypadku bardzo poważnego wypadku morskiego,

- a) w którym uczestniczył statek pływający pod jego banderą, niezależnie od miejsca wypadku;
- b) który nastąpił na jego morzu terytorialnym lub wodach wewnętrznych, zgodnie z ich definicją zawartą w UNCLOS, niezależnie od bandery statku lub statków uczestniczących w wypadku; lub
- c) który dotyczy żywotnego interesu państwa członkowskiego, niezależnie od miejsca wypadku oraz bandery statku lub statków uczestniczących w zdarzeniu.

2. Ponadto organ dochodzeniowy decyduje o wszczęciu dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa przy wszelkich innych wypadkach lub incydentach morskich.

Podjmując decyzję w tej sprawie organ dochodzeniowy uwzględni powagę wypadku lub incydentu, typ statku lub ładunku oraz prawdopodobieństwo, że wyniki dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa doprowadzą do skutecznego zapobiegania wypadkom i incydentom w przyszłości.

3. Zakres prowadzenia dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa i praktyczne przygotowania do nich określa organ dochodzeniowy państwa członkowskiego kierującego dochodzeniem we współpracy z odpowiednimi organami innych żywotnie zainteresowanych państw, w sposób najbardziej sprzyjający realizacji celu niniejszej dyrektywy i z zamiarem zapobieżenia wypadkom i incydentom w przyszłości.

4. Dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa odbywają się zgodnie z zasadami wspólnej metodologii dochodzeń w sprawie wypadków i incydentów morskich opracowanej zgodnie z art. 2 lit. e) rozporządzenia (WE) nr 1406/2002. Komisja przyjmuje lub zmienia tę metodologię do celów niniejszej dyrektywy.

Środek ten mający na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszej dyrektywy, między innymi poprzez jej uzupełnienie, przyjmowany jest zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 18 ust. 3.

Komisja i państwa członkowskie opracowują wytyczne dotyczące procedur i najlepszych praktyk podczas dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa, które mają być stosowane przy wdrażaniu wspólnej metodologii. Te wytyczne poddawane są okresowej aktualizacji w celu uwzględnienia doświadczenia zdobytego w przeprowadzonych dochodzeniach w sprawie bezpieczeństwa.

5. Dochodzenie w sprawie bezpieczeństwa rozpoczyna się w najkrótszym możliwym terminie po wystąpieniu wypadku lub incydentu morskiego.

Artykuł 6

Obowiązek powiadamiania

Państwo członkowskie wymaga, w ramach swojego systemu prawnego, niezwłocznego powiadamiania swojego organu dochodzeniowego przez odpowiedzialne organy lub zaangażowane strony o wystąpieniu wszystkich wypadków i incydentów objętych zakresem zastosowania niniejszej dyrektywy.

Artykuł 7

Kierowanie dochodzeniami w sprawie bezpieczeństwa i uczestnictwo w nich

1. Państwa członkowskie unikają równoczesnego prowadzenia dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa dotyczących tego samego wypadku lub incydentu morskiego. Powstrzymują się one od stosowania wszelkich środków, które mogłyby w nieuzasadniony sposób uniemożliwić, zawiesić lub opóźnić prowadzenie dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa objętego zakresem zastosowania niniejszej dyrektywy.

W przypadku dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa, w których udział biorą co najmniej dwa państwa członkowskie, państwa te współpracują ze sobą w celu szybkiego ustalenia, które z nich będzie państwem członkowskim kierującym dochodzeniem. Dokładają one wszelkich starań, by uzgodnić między sobą procedury dochodzenia. W ramach tych uzgodnień inne żywotnie zainteresowane państwa mają te same prawa oraz dostęp do świadków i dowodów, co państwo członkowskie prowadzące dochodzenie w sprawie bezpieczeństwa. Mają one również prawo do tego, by państwo członkowskie kierujące dochodzeniem rozważyło ich stanowisko.

2. Niezależnie od ust. 1 każde państwo członkowskie jest odpowiedzialne za dochodzenie w sprawie bezpieczeństwa oraz koordynację współpracy z innymi żywotnie zainteresowanymi państwami członkowskimi do czasu uzgodnienia, które z nich ma być państwem kierującym dochodzeniem.

3. Bez uszczerbku dla zobowiązań wynikających z niniejszej dyrektywy oraz z prawa międzynarodowego państwo członkowskie może, w rozpatrywanych indywidualnie przypadkach, za obustronną zgodą zlecić innemu państwu członkowskiemu prowadzenie dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa lub konkretnych zadań wchodzących w skład tego dochodzenia.

4. W razie wypadku lub incydentu morskiego, w którym uczestniczył prom typu ro-ro lub szybki statek pasażerski, procedurę dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa wszczynają państwa członkowskie, na którego wodach terytorialnych lub wodach wewnętrznych, zgodnie z definicją UNCLOS, miał miejsce wypadek lub incydent, natomiast gdy zdarzenie miało miejsce na wodach innych, ostatnie państwo członkowskie, przez którego terytorium przepływał ten prom lub statek. Państwo to jest odpowiedzialne za dochodzenie w sprawie bezpieczeństwa oraz koordynację współpracy z innymi żywotnie zainteresowanymi państwami członkowskimi do czasu uzgodnienia, które z nich ma być państwem kierującym dochodzeniem.

Artykuł 8

Organy dochodzeniowe

1. Państwa członkowskie zapewniają prowadzenie dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa pod nadzorem bezstronnego stałego organu dochodzeniowego przez odpowiednio wykwalifikowanych inspektorów, którzy posiadają kompetencje w zakresie wypadków i incydentów morskich.

W celu prowadzenia dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa w sposób wolny od uprzedzeń organ dochodzeniowy jest niezależny — z funkcjonalnego i organizacyjnego punktu widzenia — od którejkolwiek ze stron, której interesy mogłyby stać w sprzeczności z powierzonym mu zadaniem.

Państwa członkowskie nieposiadające dostępu do morza, które nie mają statków ani jednostek pływających pod ich banderą, określają niezależny punkt kontaktowy współpracujący w dochodzeniu zgodnie z art. 5 ust. 1 lit. c).

2. Organ dochodzeniowy zapewnia, aby poszczególni inspektorzy posiadali praktyczną wiedzę i doświadczenie w dziedzinach, w których pełnią swoje zwykłe obowiązki dochodzeniowe. Ponadto organ dochodzeniowy zapewnia, w razie konieczności, dostęp do odpowiedniej wiedzy fachowej.

3. Działania powierzone organowi dochodzeniowemu można rozszerzyć na zbieranie i analizę danych związanych z bezpieczeństwem morskim, w szczególności do celów prewencyjnych, w zakresie, w jakim działania te nie wpływają na jego niezależność ani nie nakładają na niego odpowiedzialności w sprawach regulacyjnych, administracyjnych lub związanych z normalizacją.

4. Państwa członkowskie, działając w ramach swoich systemów prawnych, zapewniają, aby inspektorzy ich organów dochodzeniowych lub każdego innego organu dochodzeniowego, któremu powierzono zadanie prowadzenia dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa, w uzasadnionych przypadkach we współpracy z organami odpowiedzialnymi za dochodzenie sądowe, posiadali uprawnienia do:

a) swobodnego dostępu do wszystkich istotnych dla sprawy obszarów lub miejsca wypadku oraz do wszystkich statków, wraków lub konstrukcji, łącznie z ładunkiem, wyposażeniem lub szczątkami;

b) bezzwłocznego zapewnienia wykazu dowodów i kontrolowanego przeszukania wraków, szczątków lub innych elementów lub substancji w celu ich zbadania lub analizy;

c) żądania badania lub analizy elementów, o których mowa w lit. b), oraz swobodnego dostępu do wyników tych badań lub analiz;

d) swobodnego dostępu, kopiowania i wykorzystania wszystkich odnośnych informacji i zarejestrowanych danych, łącznie z danymi pochodzącymi z VDR, dotyczących statku, rejsu, ładunku, załogi i wszystkich pozostałych osób, obiektów, warunków lub okoliczności;

e) swobodnego dostępu do wyników badań ciał ofiar lub do wyników badań próbek pobranych z ich ciał;

f) żądania przeprowadzenia badań osób zaangażowanych w działania statku lub wszelkich innych istotnych dla sprawy osób oraz swobodnego dostępu do wyników tych badań lub do przeprowadzenia badań próbek pobranych od takich osób i swobodnego dostępu do wyników tych badań;

g) przesłuchania świadków bez udziału osób, których interesy mogłyby zostać uznane za utrudniające prowadzenie dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa;

h) dostępu do rejestrów przeglądów i odnośnych informacji przechowywanych przez państwo bandery, właścicieli, towarzystwa klasyfikacyjne lub inne odpowiednie strony, jeżeli strony te lub ich przedstawiciele posiadają siedzibę na terenie państwa członkowskiego;

i) zwrócenia się o pomoc do właściwych organów danych państw, łącznie z inspektorami państwa bandery i państwa portu, funkcjonariuszami straży przybrzeżnej, pracownikami obsługi ruchu statków, zespołami poszukiwawczymi i ratowniczymi, pilotami i innym personelem portu lub morskim.

5. Organ dochodzeniowy uzyskuje możliwość niezwłocznego reagowania na powiadomienia o wypadkach oraz otrzymania środków koniecznych do niezależnego pełnienia swojej funkcji. Jego inspektorzy mają przyznany status zapewniający im niezbędne gwarancje niezależności.

6. Organ dochodzeniowy może połączyć zadania, które wykonuje w ramach niniejszej dyrektywy, z pracą dochodzeniową w sprawie zdarzeń innych niż wypadki morskie, pod warunkiem że takie dochodzenia nie zagrażają jego niezależności.

Artykuł 9

Poufność

Państwa członkowskie, działając w ramach swoich systemów prawnych zapewniają, aby niżej wymienione informacje nie były dostępne do innych celów niż dochodzenie w sprawie bezpieczeństwa, chyba że właściwy organ w tym państwie uzna, że korzyści z ich ujawnienia przewyższają niekorzystne skutki krajowe lub międzynarodowe, jakie działanie takie może mieć dla tego dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa lub dla dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa prowadzonych w przyszłości:

- a) wszystkie dowody z zeznań świadków oraz pozostałe oświadczenia, wyjaśnienia i notatki sporządzone lub otrzymane przez organ dochodzeniowy w toku prowadzenia dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa;
- b) zapisy ujawniające tożsamość osób, które składały zeznania w ramach dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa;
- c) informacje medyczne lub dotyczące życia osobistego osób, które uczestniczyły w wypadku lub incydencie.

Artykuł 10

Ramy stałej współpracy

1. Państwa członkowskie, w ścisłej współpracy z Komisją, ustanawiają ramy stałej współpracy umożliwiające współpracę ich właściwych organów dochodzeniowych w stopniu koniecznym do realizacji celu niniejszej dyrektywy.

2. Regulamin ram stałej współpracy oraz wymagane dla niej ustalenia organizacyjne przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 18 ust. 2.

3. W ramach stałej współpracy organy dochodzeniowe w państwach członkowskich uzgadniają w szczególności najlepsze formy współpracy w celu:

- a) umożliwienia organom dochodzeniowym współużytkowanie instalacji, urządzeń i sprzętu do technicznego badania wraków i wyposażenia statku oraz innych obiektów mających znaczenie dla dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa, łącznie z pozyskaniem i oceną informacji pochodzących z VDR i innych urządzeń elektronicznych;
- b) zapewnienia współpracy technicznej oraz wzajemnego dostępu do wiedzy fachowej koniecznej do wykonania konkretnych zadań;
- c) pozyskiwania i wzajemnego udostępniania informacji potrzebnych do analizowania danych o wypadku oraz przygotowywania stosownych zaleceń dotyczących bezpieczeństwa na poziomie wspólnotowym;
- d) przygotowywania wspólnych zasad realizacji zaleceń dotyczących bezpieczeństwa oraz przystosowywania metod

dochodzeniowych do zmian wynikających z postępu technicznego i naukowego;

- e) opracowywania zasad poufności w zakresie udostępniania — z poszanowaniem przepisów krajowych — zeznań świadków i przetwarzania danych oraz innych zapisów, o których mowa w art. 9, w tym w stosunkach z państwami trzecimi;
- f) organizowania, w miarę potrzeb, stosownych zajęć szkoleniowych dla poszczególnych inspektorów;
- g) wspierania współpracy w dziedzinach wchodzących w zakres niniejszej dyrektywy z organami dochodzeniowymi państw trzecich oraz z międzynarodowymi organizacjami prowadzącymi dochodzenia w sprawie wypadków morskich;
- h) dostarczania organom dochodzeniowym prowadzącym dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa wszelkich stosownych informacji.

Artykuł 11

Koszty

1. W przypadkach dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa, w których uczestniczą co najmniej dwa państwa członkowskie, ich odnośne działania realizowane są bezpłatnie.

2. W przypadku zwrócenia się o pomoc do państwa członkowskiego, które nie uczestniczy w dochodzeniu w sprawie bezpieczeństwa, państwa członkowskie uzgadniają zwrot poniesionych kosztów.

Artykuł 12

Współpraca z żywotnie zainteresowanymi państwami trzecimi

1. Państwa członkowskie współpracują w możliwie największym zakresie z innymi żywotnie zainteresowanymi państwami trzecimi w dochodzeniu w sprawie bezpieczeństwa.

2. Na mocy wzajemnego porozumienia żywotnie zainteresowane państwa trzecie mogą włączyć się w dochodzenie w sprawie bezpieczeństwa prowadzone przez państwo członkowskie zgodnie z niniejszą dyrektywą na każdym etapie tego dochodzenia.

3. Współpraca państwa członkowskiego w dochodzeniu w sprawie bezpieczeństwa prowadzonym przez żywotnie zainteresowane państwo trzecie odbywa się bez uszczerbku dla wymagań związanych z prowadzeniem dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa oraz wymagań dotyczących sprawozdawczości z tych dochodzeń określonych w niniejszej dyrektywie. W przypadku gdy żywotnie zainteresowane państwo trzecie prowadzi dochodzenie w sprawie bezpieczeństwa obejmujące co najmniej jedno państwo członkowskie, państwa członkowskie mogą zdecydować, że nie będą prowadzić równoległego dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa, pod warunkiem że to państwo trzecie prowadzi dochodzenie w sprawie bezpieczeństwa zgodnie z kodeksem dochodzeń w sprawach wypadków i incydentów morskich IMO.

Artykuł 13

Przechowywanie dowodów

Państwa członkowskie przyjmują środki w celu zapewnienia, aby strony, których dotyczą wypadki i incydenty objęte zakresem zastosowania niniejszej dyrektywy dołożyły wszelkich starań dla:

- a) zachowania wszystkich informacji pochodzących z map, rejestrów pokładowych, zapisów elektronicznych i magnetycznych oraz taśm wideo, łącznie z informacjami pochodzącymi z VDR i innych urządzeń elektronicznych, dotyczących okresu przed wypadkiem, w trakcie wypadku i po nim;
- b) zapobieżenia nadpisaniu lub innym zmianom takich informacji;
- c) zapobieżenia zakłóceniom powodowanym przez inny sprzęt, który mógłby zostać zasadnie uznany za mający związek z dochodzeniem w sprawie bezpieczeństwa przy wypadku;
- d) szybkiego zebrania i przechowywania wszystkich dowodów do celów dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa.

Artykuł 14

Sprawozdania dotyczące wypadków

1. Dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa prowadzone zgodnie z niniejszą dyrektywą są zakończone sprawozdaniem opublikowanym w formacie określonym przez właściwy organ dochodzeniowy zgodnie z właściwymi sekcjami załącznika I.

Organy dochodzeniowe mogą zdecydować, że dochodzenie w sprawie bezpieczeństwa, które nie dotyczy bardzo poważnego wypadku morskiego i którego wyniki potencjalnie nie doprowadzą do skutecznego zapobiegania wypadkom i incydentom w przyszłości, zostanie zakończone publikacją uproszczonego sprawozdania.

2. Organy dochodzeniowe dokładają wszelkich starań, aby udostępnić sprawozdanie, o którym mowa w ust. 1, do wiadomości publicznej w ciągu 12 miesięcy od daty wypadku. Jeżeli przygotowanie sprawozdania końcowego w tym terminie jest niemożliwe, w ciągu 12 miesięcy od daty wypadku lub incydentu publikuje się sprawozdanie tymczasowe.

3. Organ dochodzeniowy państwa członkowskiego kierującego dochodzeniem przesyła Komisji kopię sprawozdania końcowego, uproszczonego lub tymczasowego. W celu poprawy jakości redakcyjnej sprawozdań końcowych w sposób najbardziej sprzyjający realizacji celu niniejszej dyrektywy organ dochodzeniowy uwzględni w nim ewentualne spostrzeżenia Komisji.

Artykuł 15

Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby zalecenia dotyczące bezpieczeństwa wydawane przez organy dochodzeniowe były

należycie uwzględniane przez ich adresatów oraz aby, w stosownych przypadkach, właściwe działania realizowane w ich następstwie były zgodne z przepisami prawa wspólnotowego i międzynarodowego.

2. W stosownych przypadkach organ dochodzeniowy lub Komisja wydają zalecenia dotyczące bezpieczeństwa na podstawie analizy danych zbiorczych.

3. Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa w żadnym przypadku nie przypisują winy lub odpowiedzialności za wypadek.

Artykuł 16

System wczesnego ostrzegania

Jeżeli na dowolnym etapie dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa organ dochodzeniowy państwa członkowskiego uzna, że w celu zapobieżenia ryzyku kolejnych wypadków konieczne jest pilne podjęcie działania na poziomie wspólnotowym, niezwłocznie powiadamia Komisję o konieczności wystosowania wczesnego ostrzeżenia, bez uszczerbku dla prawa tego organu do wystosowania wczesnego ostrzeżenia.

W razie potrzeby Komisja wystosowuje notę ostrzegawczą do wiadomości odpowiedzialnych organów we wszystkich pozostałych państwach członkowskich, do przedsiębiorstw żeglugowych i innych właściwych stron.

Artykuł 17

Europejska baza danych o wypadkach morskich

1. Dane dotyczące wypadków i incydentów morskich są przechowywane i analizowane za pomocą europejskiej elektronicznej bazy danych, która zostanie utworzona przez Komisję, zwanej europejską platformą informacyjną w sprawie wypadków morskich (EMCIP).

2. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o uprawnionych organach, które będą posiadały dostęp do tej bazy danych.

3. Organy dochodzeniowe państw członkowskich powiadamiają Komisję o wypadkach i incydentach morskich zgodnie z wzorem zamieszczonym w załączniku II. Organy te dostarczają Komisji także dane z postępowań w sprawie bezpieczeństwa zgodnie ze schematem bazy danych EMCIP.

4. Komisja i państwa członkowskie opracowują według właściwego harmonogramu schemat bazy danych i sposób powiadamiania o nich.

Artykuł 18

Komitet

1. Komisja jest wspierana przez Komitet ds. Bezpiecznych Mórz i Zapobiegania Zanieczyszczeniom Morza przez Statki (COSS) ustanowiony na mocy rozporządzenia (WE) nr 2099/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady. ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Dz.U. L 324 z 29.11.2002, str. 1. Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem Komisji (WE) nr 93/2007 (Dz.U. L 22 z 31.1.2007, str. 12).

2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 i 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem przepisów jej art. 8.

Okres ustanowiony w art. 5 ust. 6 decyzji 1999/468/WE wynosi dwa miesiące.

3. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5a ust. 1-4 i art. 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem przepisów jej art. 8.

Artykuł 19

Uprawnienia do wprowadzania zmian

Komisja może aktualizować definicje zawarte w niniejszej dyrektywie oraz odesłania do aktów Wspólnoty i instrumentów IMO w celu dostosowania ich do środków Wspólnoty lub IMO, które weszły w życie, i pod warunkiem przestrzegania ograniczeń nałożonych niniejszą dyrektywą.

Środki te, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszej dyrektywy, między innymi poprzez jej uzupełnienie, przyjmowane są zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 18 ust. 3.

Stanowiąc zgodnie z tą samą procedurą Komisja może również wprowadzać zmiany w załącznikach.

Zmiany w kodeksie dochodzeń w sprawach wypadków i incydentów morskich IMO mogą być wyłączone z zakresu zastosowania niniejszej dyrektywy zgodnie z art. 5 rozporządzenia (WE) nr 2099/2002.

Artykuł 20

Środki dodatkowe

Żaden z przepisów niniejszej dyrektywy nie uniemożliwia państwu członkowskiemu podejmowania dodatkowych środków w sprawie bezpieczeństwa morskiego, które nie są ujęte w niniejszej dyrektywie, pod warunkiem że takie środki nie naruszają niniejszej dyrektywy lub w inny sposób nie wpływają niekorzystnie na osiągnięcie jej celu.

Artykuł 21

Sankcje

Państwa członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące sankcji za naruszenia przepisów krajowych przyjętych zgodnie z niniejszą dyrektywą i przyjmują wszelkie niezbędne środki w celu ich wdrożenia. Sankcje te muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.

Artykuł 22

Zmiany w obowiązujących aktach

1. Niniejszym skreśla się art. 12 dyrektywy 1999/35/WE.
2. Niniejszym skreśla się art. 11 dyrektywy 2002/59/WE.

Artykuł 23

Transpozycja

1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy najpóźniej do ... (*).

Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odesłanie do niniejszej dyrektywy lub odesłanie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Sposób dokonania takiego odesłania ustalany jest przez państwa członkowskie.

2. Państwa członkowskie przekazują Komisji tekst głównych przepisów prawa krajowego, które przyjmują w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.

Artykuł 24

Wejście w życie

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Artykuł 25

Adresaci

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w ...

W imieniu Parlamentu
Europejskiego

...
Przewodniczący

W imieniu
Rady

...
Przewodniczący

(*) 24 miesiące od daty wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

ZAŁĄCZNIK I

TREŚĆ SPRAWOZDANIA Z DOCHODZENIA W SPRAWIE BEZPIECZEŃSTWA

Wprowadzenie

Cechą charakterystyczną dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa jest to, że zalecenie dotyczące bezpieczeństwa w żadnym wypadku nie służy ustaleniu odpowiedzialności lub winy, a sprawozdanie z takiego postępowania nie jest sporządzane pod względem treści i stylu z zamiarem jego wykorzystania w postępowaniu sądowym.

(Sprawozdanie nie powinno zawierać żadnych odesłań do zeznań świadków ani łączyć osób wspomnianych w nim z osobami, które składały zeznania w toku dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa).

1. Streszczenie

W tej części przedstawia się podstawowe fakty dotyczące wypadku lub incydentu morskiego: co, kiedy, gdzie i w jaki sposób miało miejsce, a także informacje na temat skutków: ofiar śmiertelnych, rannych, uszkodzenia statku, ładunku, strat odniesionych przez strony trzecie lub zanieczyszczenia środowiska.

2. Fakty

Ta część zawiera wyraźnie wyodrębnione rozdziały, w których podana jest wystarczająca ilość informacji interpretowanych przez organ dochodzeniowy jako fakty, potwierdzających analizę i ułatwiających zrozumienie zdarzenia.

Rozdziały te zawierają w szczególności następujące informacje:

2.1 Dane statku

- Bandera/rejestr statku;
- Tożsamość statku;
- Główne cechy statku;
- Dane dotyczące właściciela i armatora;
- Informacje na temat konstrukcji;
- Minimalna obsada załogowa konieczna do bezpiecznej obsługi statku;
- Dopuszczalny ładunek.

2.2 Dane o rejsie

- Porty zawinięcia;
- Rodzaj rejsu;
- Informacje na temat ładunku;
- Załoga.

2.3 Informacje dotyczące wypadku lub incydentu morskiego

- Typ wypadku lub incydentu morskiego;
- Data i godzina zdarzenia;
- Pozycja i miejsce wypadku lub incydentu morskiego;
- Środowisko zewnętrzne i wewnętrzne;
- Eksploatacja statku i etap rejsu;
- Miejsce na pokładzie;
- Dane dotyczące czynnika ludzkiego;
- Skutki (dla ludzi, statku, ładunku, środowiska, inne).

2.4 Zaangażowanie organów nabrzeżnych i reakcja na alarm

- Kto brał udział;
- Zastosowane środki;
- Szybkość reakcji;
- Podjęte działania;
- Osiągnięte wyniki.

3. Opis

W tej części następuje rekonstrukcja wypadku lub incydentu morskiego, będąca chronologicznym opisem kolejnych zdarzeń prowadzących do wypadku lub incydentu morskiego, odbywających się w jego trakcie i po nim z uwzględnieniem udziału wszystkich czynników (tj. ludzi, materiałów, środowiska, wyposażenia lub czynników zewnętrznych). Długość opisywanego okresu zależy od czasu nastąpienia konkretnych zdarzeń związanych z wypadkiem lub incydentem morskim, które bezpośrednio przyczyniły się do jego wystąpienia. Ta część obejmuje również wszelkie istotne szczegóły przeprowadzonego dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa, w tym wyniki badań.

4. Analiza

Ta część zawiera kilka wyraźnie wyodrębnionych rozdziałów, w których zawarta jest analiza każdego zdarzenia związanego z wypadkiem oraz uwagi dotyczące wyników wszystkich stosownych badań wykonanych w trakcie dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa oraz wszystkich działań w zakresie bezpieczeństwa, które mogły już zostać podjęte w celu zapobieżenia wypadkom morskim.

W rozdziałach tych powinny znaleźć się informacje dotyczące:

- kontekstu i środowiska, w którym nastąpiło zdarzenie związane z wypadkiem;
- błędnych działań ludzkich oraz zaniedbań, zdarzeń z udziałem materiałów niebezpiecznych, wpływu na środowisko, awarii wyposażenia i czynników zewnętrznych;
- czynników dodatkowych, obejmujących działania ludzkie, prace na pokładzie, zarządzanie na łodzi lub wpływ przepisów prawnych.

Analiza i uwagi umożliwiają wyciągnięcie w sprawozdaniu logicznych wniosków uwzględniających wszystkie czynniki dodatkowe, także te niosące ryzyko, względem których istniejące środki zaradcze mające na celu zapobieżenie zdarzeniu wypadkowemu lub wyeliminowanie czy ograniczenie skutków takiego zdarzenia, uznano za niewystarczające lub niepodjęte.

5. Wnioski

W tej części podsumowuje się ustalone czynniki dodatkowe oraz środki zaradcze (materialne, funkcjonalne, symboliczne lub proceduralne), które okazały się niewystarczające lub których nie podjęto, a względem których należy opracować działania związane z bezpieczeństwem, aby uniknąć wypadków morskich.

6. Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa

W stosownych przypadkach ta część sprawozdania zawiera zalecenia dotyczące bezpieczeństwa, które opracowano na podstawie analizy i wniosków, a które dotyczą konkretnych dziedzin tematycznych, takich jak prawodawstwa, konstrukcji, procedur, inspekcji, zarządzania, bezpieczeństwa i higieny pracy, szkoleń, prac naprawczych, konserwacji, pomocy służb nabrzeżnych oraz działań ratowniczych w przypadku alarmu.

Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa mają na celu zapobieżenie wypadkom morskim i skierowane są do podmiotów posiadających uprawnienia, aby wprowadzić je w życie, takich jak właściciele statków, armatorzy, uznane organizacje, organy administracji morskiej, służby kontroli ruchu statków, służby ratunkowe, międzynarodowe organizacje morskie i instytucje europejskie.

W tej części podane są także tymczasowe zalecenia dotyczące bezpieczeństwa, które mogły zostać wydane lub działania w zakresie bezpieczeństwa podjęte w trakcie dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa.

7. Dodatki

W odpowiednich przypadkach do sprawozdania można załączyć w formie papierowej lub elektronicznej między innymi następujące informacje:

- zdjęcia, filmy, nagrania dźwiękowe, wykresy, rysunki;
 - stosowne normy;
 - wykaz stosowanych terminów i skrótów technicznych;
 - szczególne opracowania na temat bezpieczeństwa;
 - inne informacje.
-

ZAŁĄCZNIK II

DANE ZAWARTE W POWIADOMIENIU O WYPADKU LUB INCYDENCIE MORSKIM**(Część europejskiej platformy informacyjnej w sprawie wypadków morskich)**

Uwaga: Podkreślone numery oznaczają dane, które należy przedstawić dla każdego statku, jeżeli w wypadku lub incydencie morskim uczestniczy więcej niż jeden statek.

01. Odpowiedzialne państwo członkowskie/osoba kontaktowa
 02. Inspektor państwa członkowskiego
 03. Rola państwa członkowskiego
 04. Państwo nadbrzeżne, które ucierpiało w zdarzeniu
 05. Liczba żywotnie zainteresowanych państw
 06. Żywotnie zainteresowane państwa
 07. Organ powiadamiający
 08. Godzina powiadomienia
 09. Data powiadomienia
 10. Nazwa statku
 11. Numer/oznaczenie identyfikacyjne IMO
 12. Bandera statku
 13. Rodzaj wypadku lub incydentu morskiego
 14. Rodzaj statku
 15. Data wypadku lub incydentu morskiego
 16. Godzina wypadku lub incydentu morskiego
 17. Pozycja — szerokość geograficzna
 18. Pozycja — długość geograficzna
 19. Miejsce wypadku lub incydentu morskiego
 20. Port wyjścia
 21. Port przeznaczenia
 22. System rozgraniczenia ruchu
 23. Etap rejsu
 24. Eksploatacja statku
 25. Miejsce na pokładzie
 26. Ofiary śmiertelne:
 - Załoga
 - Pasażerowie
 - Pozostali
 27. Poważnie ranni:
 - Załoga
 - Pasażerowie
 - Pozostali
 28. Zanieczyszczenie
 29. Uszkodzenie statku
 30. Uszkodzenie ładunku
 31. Inne uszkodzenia
 32. Krótki opis wypadku lub incydentu morskiego
-

UZASADNIENIE RADY

I. WPROWADZENIE

W ramach procedury współdecyzji (art. 251 TWE), w dniu 7 czerwca 2007 r. Rada osiągnęła porozumienie polityczne w sprawie projektu dyrektywy ustanawiającej podstawowe zasady regulujące dochodzenia w sprawach wypadków w sektorze transportu morskiego i zmieniającej dyrektywy 1999/35/WE i 2002/59/WE⁽¹⁾. Po analizie prawnej i językowej Rada przyjęła swoje wspólne stanowisko w dniu 6 czerwca 2008 r.

Przy przyjmowaniu swojego stanowiska Rada wzięła pod uwagę opinię Parlamentu Europejskiego wyrażoną w jego pierwszym czytaniu w dniu 25 kwietnia 2007 r.⁽²⁾ oraz opinie Komitetu Ekonomiczno-Społecznego⁽³⁾ i Komitetu Regionów⁽⁴⁾. Ponadto rozważyła badanie oddziaływania sporządzone przez Komisję podczas analizy proponowanej dyrektywy.

Celem wniosku jest poprawienie bezpieczeństwa morskiego przez ustanowienie wspólnotowych wytycznych dotyczących prowadzenia niezależnych dochodzeń technicznych przy wypadkach i incydentach morskich. Celem tych dochodzeń technicznych nie jest ustalenie odpowiedzialności cywilnej czy karnej, lecz ustalenie okoliczności i zbadanie przyczyn wypadków lub incydentów morskich, tak by wyciągnąć z nich wszelkie możliwe wnioski. Wniosek jest sporządzony zgodnie z przepisami międzynarodowego prawa morskiego i zgodnie z definicjami i zaleceniami zawartymi w kodeksie postępowania IMO przy wypadkach i incydentach morskich.

II. ANALIZA WSPÓLNEGO STANOWISKA

Rada zgadza się z celem i większością głównych elementów wniosku Komisji, które w dostateczny sposób umożliwiają czerpanie odpowiednich doświadczeń z wypadków i incydentów, tak by zapobiec dalszym wypadkom. Metoda podejścia przyjęta przez Radę wymagała jednak pewnych zmian w tekście, zwłaszcza dotyczących zapewnienia niezależności i swobody decyzyjnej organu prowadzącego dochodzenie.

W trakcie analizy proponowanej dyrektywy na forum organów Rady uznano za bardzo ważne i uwzględniono we wspólnym stanowisku Rady następujące kwestie:

Rada jest zdania, że zgodnie z charakterem aktu prawnego państwa członkowskie, a zwłaszcza ich organy prowadzące dochodzenia, powinny mieć pewną elastyczność i swobodę decyzji przy prowadzeniu dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa. W przeciwieństwie do pierwotnego wniosku — który przewidywał obowiązkowe dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa w przypadku bardzo poważnych i poważnych wypadków i incydentów morskich — tekst uzgodniony przez Radę ogranicza obowiązek przeprowadzania dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa do bardzo poważnych wypadków lub incydentów morskich i wymaga, aby organ prowadzący dochodzenie w sprawie wszystkich pozostałych wypadków lub incydentów morskich decydował o tym, czy należy podjąć dochodzenie w sprawie bezpieczeństwa, uwzględniając w szczególności wagę wypadku lub incydentu i wnioski, jakie można z niego wyciągnąć. Oprócz tego zdaniem Rady nie ma potrzeby wyraźnego odniesienia do sygnałów wzywania pomocy jako osobnej kategorii incydentów wymagającej dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa.

Ponadto, idąc za przykładem sektora kolejowego⁽⁵⁾, Rada uważa za stosowne podkreślić, że organ prowadzący dochodzenie jest w swojej organizacji, strukturze prawnej i podejmowaniu decyzji niezależny od wszelkiego podmiotu, którego interesy mogłyby kolidować z zadaniem powierzonym wspomnianemu organowi, tak by mógł on prowadzić dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa w sposób bezstronny. Należy rozumieć, że każde państwo członkowskie zgodnie ze swoją organizacją administracyjną tworzy organ prowadzący dochodzenia jako strukturę publiczną mającą jak największą autonomię

⁽¹⁾ Komisja przedstawiła swój wniosek w dniu 13 lutego 2006 r.

⁽²⁾ Dok. 8724/07 CODEC 389 MAR 28 ENV 206 (dotychczas niepublikowany w Dzienniku Urzędowym).

⁽³⁾ CESE 1177/2006 z 13.9.2006 (Dz.U. C 318 z 23.12.2006, str. 195–201).

⁽⁴⁾ CdR 43/2006 z 15.6.2006 (Dz.U. C 229 z 22.9.2006, str. 38).

⁽⁵⁾ Dyrektywa 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowej oraz zmieniająca dyrektywę Rady 95/18/WE w sprawie przyznawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym, oraz dyrektywę 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz przyznawania świadectw bezpieczeństwa (dyrektywa w sprawie bezpieczeństwa kolei) (Dz.U. L 164 z 30.4.2004).

w kategoriach funkcjonowania wewnętrznego. Struktura ta może być powiązana z większym podmiotem, takim jak ministerstwo lub administracja, ale będzie musiała ona być regulowana przepisami gwarantującymi jej niezależność, zwłaszcza od innych organów administracyjnych, które mogą być zainteresowane wypadkami morskimi. Z przyczyn proporcjonalności te państwa członkowskie, które nie posiadają statków ani okrętów pływających pod ich banderą, określą niezależny obszar współpracy w dochodzeniach w sprawie bezpieczeństwa, które w znacznym stopniu ich dotyczą.

Zgodnie z wymogami przedstawionymi w prawie wspólnotowym dotyczącymi dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa w sektorze transportu lotniczego i kolejowego Rada zgadza się z Parlamentem Europejskim, że dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa muszą się odróżniać od dochodzeń w sprawach karnych lub innych postępowań mających na celu ustalenie odpowiedzialności i obciążenie winą. Tekst wspólnego stanowiska stanowi, że dochodzenia prowadzone na podstawie tej dyrektywy mają za cel jedynie ustalenie przyczyn wypadków. Jednocześnie i zgodnie z kodeksem postępowania przy wypadkach i incydentach morskich IMO tekst stanowi, że organ prowadzący dochodzenie nie powinien powstrzymywać się od składania pełnego sprawozdania dlatego, że z wyników można wyciągnąć wniosek o winie lub odpowiedzialności. W przypadku gdy prawo krajowe nie przewiduje wyraźnego oddzielenia dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa od dochodzeń w sprawach karnych lub innych dochodzeń administracyjnych, państwa członkowskie muszą dopilnować — określając status prawny dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa — by dochodzenia te były prowadzone możliwie szybko i skutecznie oraz by nie były niepotrzebnie uniemożliwiane lub zawieszane przez inne dochodzenia.

Jeżeli chodzi o zakres zastosowania dyrektywy, wspólne stanowisko Rady obejmuje małe statki rybackie o długości ponad 15 m, nie zaś tylko statki o długości ponad 24 m, co określał pierwotny wniosek. Jest to podyktowane przyczynami spójności ze wspólnym stanowiskiem Rady w sprawie projektu dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2002/59/WE ustanawiającą wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków. Zgodnie z tym projektem dyrektywy statki te muszą być wyposażone w AIS (system automatycznej identyfikacji) by ułatwić ich monitorowanie i uczynić je bezpieczniejszymi w sytuacjach zbliżonej nawigacji. Powinna je zatem obejmować dyrektywa dotycząca prowadzenia dochodzeń w sprawie wypadków.

Jeżeli chodzi o metodologię prowadzenia dochodzeń w sprawie wypadków i incydentów morskich, Rada uważa za stosowne przewidzenie większej elastyczności przy jednoczesnym tworzeniu podstaw do ciągłej wymiany doświadczeń. W porównaniu do pierwotnego wniosku państwa członkowskie mają więcej swobody przy wprowadzaniu zasad wspólnej metodologii opracowanej z pomocą Europejskiej Agencji ds. Bezpieczeństwa na Morzu i przyjętej zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą. Jednocześnie, na podstawie doświadczenia uzyskanego przy prowadzeniu dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa, Komisja i państwa członkowskie opracują wytyczne dotyczące procedur i dobrych wzorców, które należy wykorzystywać przy wdrażaniu wspólnej metodologii.

III. ZMIANY

Uzgadniając wspólne stanowisko Rada uwzględniła punkt widzenia wyrażony przez Parlament Europejski w pierwszym czytaniu wniosku. We wspólnym stanowisku uwzględniono następujące części opinii PE, niektóre z nich częściowo lub co do zasady: poprawki 3, 9, 10, 11, 22 i 23.

Liczne pozostałe poprawki nie były jednak do przyjęcia przez Radę. Jeżeli chodzi o poprawki 2 i 19 Rada uważa, że wspólna metodologia nie powinna zajmować się wynikami dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa, ale powinna raczej skoncentrować się na aspektach proceduralnych. Poprawki 5 i 8 nie są, zdaniem Rady, zgodne z jej podejściem do zasady rozróżnienia między dochodzeniami w sprawach karnych a dochodzeniami technicznymi. Poprawki 7 i 20 nie mogły być zaakceptowane, ponieważ Rada uważa, że nie jest stosowne określanie w dyrektywie kompetencji Europejskiej Agencji ds. Bezpieczeństwa na Morzu. Poprawki 12 i 13 ograniczałyby metody pracy organu prowadzącego dochodzenie lub są zbyt nakazowe. Poprawki 14 i 26 nie mogły być zaakceptowane, ponieważ Rada przywiązuje wielką wagę do zasady bezstronności organu prowadzącego dochodzenie i jest zdania, że od każdego państwa członkowskiego zależy utworzenie takiego organu zgodnie ze strukturą administracyjną tego państwa. Poprawka 16 nie jest zgodna z potrzebą poszanowania prawa krajowego.

Kilka innych poprawek (4, 6, 15, 17, 18 i 24) odrzucono, ponieważ nie były całkowicie jasne lub nie odpowiadały zasadzie Rady dotyczącej zwięzłości tekstu.

IV. WNIOSEK

Rada stwierdza, że tekst jej wspólnego stanowiska jest właściwy i wyważony. Podziela ona dążenie Parlamentu Europejskiego do utworzenia struktury ramowej umożliwiającej szybkie prowadzenie dochodzeń w sprawach wypadków i incydentów morskich. Wspólne stanowisko obejmuje niektóre poprawki, które PE przyjął w pierwszym czytaniu.

Rada ponownie zapewnia o swoim zaangażowaniu na rzecz rozpoczęcia negocjacji z Parlamentem Europejskim w sprawie tego tekstu, tak by możliwie jak najszybciej osiągnąć porozumienie.
