

Środa, 24 września 2008 r.

Dochodzenia w sprawach wypadków w sektorze transportu morskiego *II**

P6_TA(2008)0444

Rezolucja legislacyjna Parlamentu Europejskiego z dnia 24 września 2008 r. w sprawie wspólnego stanowiska Rady mającego na celu przyjęcie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającej podstawowe zasady regulujące dochodzenia w sprawach wypadków w sektorze transportu morskiego i zmieniającej dyrektywy 1999/35/WE i 2002/59/WE (5721/5/2008 — C6-0226/2008 — 2005/0240(COD))

(2010/C 8 E/40)

(Procedura współdecyzji: drugie czytanie)

Parlament Europejski,

- uwzględniając wspólne stanowisko Rady (5721/5/2008 — C6-0226/2008) ⁽¹⁾,
 - uwzględniając stanowisko zajęte w pierwszym czytaniu ⁽²⁾ dotyczące wniosku Komisji przedstawionego Parlamentowi Europejskiemu i Radzie (COM(2005)0590),
 - uwzględniając art. 251 ust. 2 traktatu WE,
 - uwzględniając art. 62 Regulaminu,
 - uwzględniając zalecenia do drugiego czytania przedstawione przez Komisję Transportu i Turystyki (A6-0332/2008),
1. zatwierdza wspólne stanowisko po poprawkach;
 2. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania stanowiska Parlamentu Radzie i Komisji.

⁽¹⁾ Dz. U. C 184 E z 22.7.2008, str. 23.

⁽²⁾ Dz. U. C 74 E z 20.3.2008, str. 546.

P6_TC2-COD(2005)0240

Stanowisko Parlamentu Europejskiego przyjęte w drugim czytaniu w dniu 24 września 2008 r. w celu przyjęcia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/.../WE ustanawiającej podstawowe zasady regulujące dochodzenia w sprawach wypadków w sektorze transportu morskiego i zmieniającej dyrektywę Rady 1999/35/WE oraz dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2002/59/WE

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji,

Środa, 24 września 2008 r.

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. (|| 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. (|| SOLAS 74), Międzynarodowa konwencja o liniach ładunkowych z dnia 5 kwietnia 1966 r. oraz Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczaniu 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. (|| „kodeks 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.

⁽¹⁾ Dz. U. C 318 z 23.12.2006, str. 195.

⁽²⁾ Dz. U. C 229 z 22.9.2006, str. 38.

⁽³⁾ Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 25 kwietnia 2007 r. (Dz. U. C 74 E z 20.3.2008, str. 546), wspólne stanowisko Rady z dnia 6 czerwca 2008 r. (Dz. U. C 184 E z 22.7.2008, str. 23) oraz stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 24 września 2008 r.

⁽⁴⁾ Dz. U. C 104 E z 30.4.2004, str. 730.

Środa, 24 września 2008 r.

- (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 LEG.3(91) Komitetu Prawnego IMO oraz organu zarządzającego Międzynarodowej Organizacji Pracy z dnia 27 kwietnia 2006 r. ¶
- (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 dochodzenia ¶ 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 takiego wypadku lub incydentu. Takie dochodzenie powinno być zatem prowadzone przez wykwalifikowanych inspektorów pod kontrolą niezależnego organu lub podmiotu, **dysponującemu na stałe uprawnieniami umożliwiającymi podejmowanie decyzji**, 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 (¶ „dochodzenie 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 zawijają do portów Wspólnoty.

⁽¹⁾ Dz. U. L 138 z 1.6.1999, str. 1. ¶

⁽²⁾ Dz. U. L 208 z 5.8.2002, str. 10.

Środa, 24 września 2008 r.

- (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) **Należy przeprowadzić dochodzenie lub w inny sposób zbadać alarmy o niebezpieczeństwie nadane ze statków lub informacje pochodzące z innych źródeł, a mówiące o zagrożeniu statku lub osób przebywających w danym momencie lub wcześniej na jego pokładzie lub o poważnym potencjalnym ryzyku, na jakie w wyniku zdarzenia mającego związek z eksploatacją statku narażeni są ludzie, konstrukcja statku lub środowisko naturalne.**
- (20) Rozporządzenie (WE) nr 1406/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady⁽¹⁾ nakłada na Europejską Agencję ds. Bezpieczeństwa na Morzu (|| „Agencja”) obowiązek współpracy z państwami członkowskimi na rzecz opracowania rozwiązań technicznych i zapewnienia pomocy technicznej w związku z wdrażaniem prawodawstwa wspólnotowego. W zakresie dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa Agencja ma szczególny 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.
- (21) 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.
- (22) **Przy opracowywaniu lub zmianie wspólnej metodologii dochodzenia w sprawie wypadków należy uwzględnić wszelkie wnioski wyciągnięte z analiz dotychczasowych sprawozdań z wypadków morskich, które to wnioski mogą być przydatne w zapobieganiu przyszłych katastrof oraz poprawie bezpieczeństwa na morzu w Unii Europejskiej.**
- (23) Państwa członkowskie i **Wspólnota** powinny należycie uwzględniać zalecenia dotyczące bezpieczeństwa sformułowane w wyniku postępowania w sprawie bezpieczeństwa.
- (24) 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.
- (25) 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 *niniejszej dyrektywy* 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.
- (26) 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⁽²⁾.

⁽¹⁾ Dz. U. L 208 z 5.8.2002, str. 1. ||

⁽²⁾ Dz. U. L 184 z 17.7.1999, str. 23. ||

Środa, 24 września 2008 r.

(27) 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,

I

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 w sprawie bezpieczeństwa wszczynane* na mocy niniejszej dyrektywy nie zmierzają do ustalenia odpowiedzialności ani do przypisania winy. Państwa członkowskie zapewniają jednak, aby organ lub podmiot dochodzeniowy (|| „organ dochodzeniowy”) 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.

Artykuł 2

Zakres zastosowania

1. Niniejsza dyrektywa stosuje się do wypadków i incydentów morskich **oraz alarmów o niebezpieczeństwie na morzu**, 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 **ani do alarmów o niebezpieczeństwie na morzu**, 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.

Środa, 24 września 2008 r.

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 „poważny wypadek” oraz „mniej poważny wypadek” mają znaczenie zgodne ze zaktualizowanymi definicjami podanymi w Okólniku 953 Komitetu Bezpieczeństwa Morskiego IMO.**
- 4) Terminy „prom typu ro-ro” oraz „szybki statek pasażerski” należy rozumieć zgodnie z definicjami zawartymi w art. 2 dyrektywy 1999/35/WE.
- 5) „Rejestrator danych z podróży” (|| „VDR”) należy rozumieć zgodnie z definicją zawartą w rezolucji A.861(20) zgromadzenia ogólnego IMO oraz rezolucji MSC.163(78) Komitetu Bezpieczeństwa Morskiego IMO.
- 6) **„Alarm o niebezpieczeństwie” oznacza sygnał nadany ze statku lub informacje pochodzące z dowolnego źródła, powiadamiające o tym, że statkowi lub osobom znajdującym się w danym momencie lub wcześniej na jego pokładzie zagraża niebezpieczeństwo na morzu;**
- 7) „Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa” oznaczają propozycje wystosowane, **również do celów rejestracji i kontroli:**
 - 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, **działającą we współpracy z Agencją i** stanowiącą na podstawie analizy danych zbiorczych **oraz wyników przeprowadzonych dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa.**

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 ich prowadzenie ||.

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, **przy czym w dochodzeniach sądowych mogą być wykorzystywane jedynie wnioski lub zalecenia wynikające z dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa wszczętych na mocy niniejszej dyrektywy;** oraz

Środa, 24 września 2008 r.

- 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 osiągnięcia 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 **poważnego lub** 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 tego państwa członkowskiego, niezależnie od miejsca wypadku oraz bandery statku lub statków uczestniczących w zdarzeniu.
2. **Oprócz przeprowadzenia dochodzenia w sprawie poważnych lub bardzo poważnych wypadków**, organ dochodzeniowy, **o którym mowa w art. 8, po ustaleniu wstępnych faktów w sprawie** decyduje o ewentualnym wszczęciu dochodzenia dotyczącego bezpieczeństwa **w sprawie mniej poważnego wypadku, incydentu morskiego lub alarmu o niebezpieczeństwie**.

Podejmując decyzję w tej sprawie organ dochodzeniowy uwzględni powagę wypadku lub incydentu, typ statku lub ładunku, **których dotyczy alarm o niebezpieczeństwie, lub wszelkie wnioski ze strony służb poszukiwawczych i ratunkowych**

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, *zdaniem organu dochodzeniowego*, realizacji celu niniejszej dyrektywy i z zamiarem zapobieżenia wypadkom i incydentom w przyszłości.

4. Dochodzenia dotyczące bezpieczeństwa odbywają się zgodnie ze *wspólną metodologią* dochodzeń w sprawie wypadków i incydentów morskich opracowaną zgodnie z przepisami 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. 19 ust. 3.

Zmieniając wspólną metodologię, Komisja uwzględni wnioski ze sprawozdań z dochodzenia w sprawie wypadku oraz zawarte w nich zalecenia w sprawie bezpieczeństwa.

5. Dochodzenie w sprawie bezpieczeństwa rozpoczyna się w najkrótszym możliwym terminie po wystąpieniu wypadku lub incydentu morskiego, **a w każdym razie nie później niż dwa miesiące po jego wystąpieniu.**

Środa, 24 września 2008 r.

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, incydentów **i alarmów o niebezpieczeństwie** objętych zakresem zastosowania niniejszej dyrektywy.

Artykuł 7

Kierowanie dochodzeniami w sprawie bezpieczeństwa i uczestnictwo w nich

1. **¶** W przypadku **poważnych lub bardzo poważnych wypadków obejmujących istotny interes** co najmniej **dwóch państw członkowskich**, państwa te **uzgadniają w trybie pilnym**, które z nich będzie kierować dochodzeniem. **Jeżeli nie dojdą one do porozumienia co do tego które z nich ma kierować dochodzeniem, Komisja, na podstawie opinii wydanej przez Agencję, podejmuje w tej sprawie decyzję, która zostaje niezwłocznie wdrożona.**

¶

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, **aż uzgodnią one albo Komisja zdecyduje**, 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, incydentu morskiego **lub alarmu o niebezpieczeństwie**, w którym uczestniczył prom typu ro-ro lub szybki statek pasażerski, **¶ dochodzenie w sprawie bezpieczeństwa** wszczynają państwa członkowskie, na którego wodach terytorialnych lub wodach wewnętrznych, zgodnie z definicją UNCLOS, miało miejsce ten wypadek, incydent **lub alarm o niebezpieczeństwie**, natomiast gdy zdarzenie miało miejsce na wodach innych, ostatnie państwo członkowskie, przez którego terytorium przepływał ten prom lub statek. **To państwo członkowskie jest odpowiedzialne za dochodzenie w sprawie bezpieczeństwa oraz koordynację współpracy z innymi żywotnie zainteresowanymi państwami członkowskimi do czasu, aż uzgodnią one albo gdy Komisja zdecyduje**, 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 **lub podmiotu wyposażonego w konieczne uprawnienia, złożonego z inspektorów**, którzy posiadają **odpowiednie kwalifikacje** w zakresie wypadków i incydentów morskich.

Organ dochodzeniowy jest **funkcjonalnie niezależny, w szczególności od władz krajowych odpowiedzialnych za zdolność do żeglugi, certyfikację, inspekcje, zatrudnienie, bezpieczną nawigację, konserwację, kontrolę ruchu morskiego, kontrolę służb portu i działania portów morskich, od organów prowadzących dochodzenia w celu ustalenia odpowiedzialności lub egzekwowania prawa oraz w ogólności od wszystkich innych stron, których** interesy mogłyby stać w sprzeczności z powierzonym **temu organowi** zadaniem.

Państwa członkowskie nieposiadające dostępu do morza, które nie mają statków ani jednostek pływających pod ich banderą, **określają niezależny punkt kontaktowy współpracujący w dochodzeniu w sprawie bezpieczeństwa** 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.

Środa, 24 września 2008 r.

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 innoorganu 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) bezwzględnego 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 *posiadać zdolność do 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

Niejawnianie informacji

Państwa członkowskie, działając w ramach swoich systemów prawnych *dopilnowują*, aby niżej wymienione informacje nie były dostępne do innych celów niż dochodzenie w sprawie bezpieczeństwa **■**:

- 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;

Środa, 24 września 2008 r.

- 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.

Ponadto państwa członkowskie zapewniają, że oświadczenia świadków lub inne informacje dostarczone przez nich w trakcie prowadzenia dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa nie dostaną się w ręce władz państw trzecich, aby w ten sposób zapobiec wykorzystaniu takich oświadczeń i informacji w dochodzeniach karnych prowadzonych w tych państwach.

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 osiągnięcia 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. 19 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) **wprowadzenie środków szybkiego ostrzeżenia w razie wypadku lub incydentu morskiego;**
 - f) opracowywania zasad poufności w zakresie udostępniania — z poszanowaniem przepisów krajowych — zeznań świadków i przetwarzania danych oraz innych zapisów, o których mowa w art. 9 **■**;
 - g) organizowania, w miarę potrzeb, stosownych zajęć szkoleniowych dla poszczególnych inspektorów;
 - h) wspierania współpracy w dziedzinach wchodzących w zakres niniejszej dyrektywy z organami dochodzeniowymi państw trzecich oraz z międzynarodowymi organizacjami prowadzącymi dochodzenia w sprawie wypadków morskich.

■

4. **Każde państwo członkowskie, z którego urządzeń lub usług korzystał lub skorzystałby w zwykłych okolicznościach statek przed nastąpieniem wypadku lub incydentu, a które posiada informacje istotne dla dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa, dostarcza tych informacji prowadzącemu to dochodzenie organowi dochodzeniowemu.**

Środa, 24 września 2008 r.

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 **poważnego lub** bardzo poważnego wypadku morskiego i którego wyniki potencjalnie nie doprowadzą do skutecznego zapobiegania wypadkom i incydentom w przyszłości, zostanie zakończone publikacją uproszczonego sprawozdania.

Środa, 24 września 2008 r.

2. Organy dochodzeniowe dokładają wszelkich starań, aby udostępnić sprawozdanie, o którym mowa w ust. 1, do wiadomości publicznej, **a zwłaszcza całemu sektorowi morskemu, który w razie potrzeby otrzymuje specjalne wnioski i zalecenia**, 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 **sprawozdania** w sposób najbardziej sprzyjający realizacji celu niniejszej dyrektywy organ dochodzeniowy uwzględnia w nim ewentualne spostrzeżenia Komisji.

4. Co trzy lata Komisja przedkłada Parlamentowi Europejskiemu sprawozdanie zawierające informacje podające stopień realizacji przepisów niniejszej dyrektywy oraz stopień zgodności z nimi, a także ewentualne dalsze kroki uznane za niezbędne w świetle zaleceń podanych w tym sprawozdaniu.

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, **działając we współpracy z Agencją**, wydają zalecenia dotyczące bezpieczeństwa na podstawie analizy danych zbiorczych **oraz wyników przeprowadzonych dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa**.

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 ||organach upoważnionych do dostępu do tej bazy danych.

Środa, 24 września 2008 r.

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

Sprawiedliwe traktowanie marynarzy

Zgodnie z przepisami swego prawa krajowego państwa członkowskie przestrzegają odpowiednich postanowień wytycznych IMO w sprawie sprawiedliwego traktowania marynarzy w razie wypadku morskiego.

Artykuł 19

Komitety

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⁾
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 20

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. 19 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 21

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, **jak również celów Unii.**

⁽¹⁾ Dz. U. L 324 z 29.11.2002, str. 1. ||.

Środa, 24 września 2008 r.

Artykuł 22

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 23

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 24

Transpozycja

1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy najpóźniej do ... (*) **Państwa członkowskie niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych środków oraz tablicę korelacji pomiędzy tymi nimi a niniejszą dyrektywą.**

Środki 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 25

Wejście w życie

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

Artykuł 26

Adresaci

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący

W imieniu Rady
Przewodniczący

(*) Dz. U.: 24 miesiące od wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

Środa, 24 września 2008 r.

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).

Środa, 24 września 2008 r.

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.

Środa, 24 września 2008 r.

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

Środa, 24 września 2008 r.

29. Uszkodzenie statku
30. Uszkodzenie ładunku
31. Inne uszkodzenia
32. Krótki opis wypadku lub incydentu morskiego

Odpowiedzialność przewoźników pasażerskich na morzu z tytułu wypadków *II**

P6_TA(2008)0445

Rezolucja legislacyjna Parlamentu Europejskiego z dnia 24 września 2008 r. dotyczące wspólnego stanowiska Rady mającego na celu przyjęcie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącego odpowiedzialności przewoźników pasażerskich na morzu z tytułu wypadków (6389/2/2008 — C6-0227/2008 — 2005/0241(COD))

(2010/C 8 E/41)

(Procedura współdecyzji: drugie czytanie)

Parlament Europejski,

- uwzględniając wspólne stanowisko Rady (6389/2/2008 — C6-0227/2008) ⁽¹⁾,
 - uwzględniając stanowisko zajęte w pierwszym czytaniu ⁽²⁾ dotyczące wniosku Komisji przedstawionego Parlamentowi Europejskiemu i Radzie (COM(2005)0592),
 - uwzględniając zmieniony wniosek Komisji (COM(2007)0645),
 - uwzględniając art. 251 ust. 2 traktatu WE,
 - uwzględniając art. 62 Regulaminu,
 - uwzględniając zalecenia do drugiego czytania przedstawione przez Komisję Transportu i Turystyki (A6-0333/2008),
1. zatwierdza wspólne stanowisko po poprawkach;
 2. zobowiązuje swojego Przewodniczącego do przekazania stanowiska Parlamentu Radzie i Komisji.

⁽¹⁾ Dz. U. C 190 E z 29.7.2008, str. 17.

⁽²⁾ Dz. U. C 74 E z 20.3.2008, str. 562.

P6_TC2-COD(2005)0241

Stanowisko Parlamentu Europejskiego przyjęte w drugim czytaniu w dniu 24 września 2008 r. w celu przyjęcia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr .../2008 dotyczącego odpowiedzialności przewoźników pasażerskich na morzu z tytułu wypadków

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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