

Środa, 25 kwietnia 2007 r.

- uwzględniając art. 51 Regulaminu,
 - uwzględniając sprawozdanie Komisji Transportu i Turystyki (A6-0079/2007),
1. zatwierdza wniosek Komisji po poprawkach;
 2. zwraca się do Komisji o ponowne przekazanie mu sprawy, jeśli uzna ona za stosowne wprowadzenie znaczących zmian do swojego wniosku lub zastąpienie go innym tekstem;
 3. zobowiązuje swojego Przewodniczącego do przekazania stanowiska Parlamentu Radzie i Komisji.

P6_TC1-COD(2005)0240

Stanowisko Parlamentu Europejskiego przyjęte w pierwszym czytaniu w dniu 25 kwietnia 2007 r. w celu przyjęcia dyrektywy 2007/.../WE Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającej podstawowe zasady regulujące postępowanie dochodzeniowe w sprawie wypadków w sektorze transportu morskiego i zmieniająca dyrektywy 1999/35/WE i 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,

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, żeby ograniczyć liczbę wypadków i incydentów morskich.
- (2) Szybkie przeprowadzanie dochodzeń technicznych w sprawach wypadków morskich poprawia bezpieczeństwo na morzu, pomagając w zapobieganiu ponownym wypadkom, które powodują utratę życia, utratę statków i zanieczyszczenie środowiska morskiego.
- (3) Parlament Europejski w rezolucji ⁽⁴⁾ na temat poprawy bezpieczeństwa na morzu zaleca Komisji przedstawienie wniosku w sprawie dyrektywy dotyczącej przeprowadzania dochodzeń w sprawie wypadków morskich.
- (4) Art. 2 Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza z 1982 r. (UNCLOS) ⁽⁵⁾, zapewnia prawo państw nadbrzeżnych do prowadzenia dochodzeń w sprawie przyczyn wypadków morskich na ich wodach terytorialnych, które mogą stanowić zagrożenie dla życia lub środowiska, angażować służby poszukiwawcze i ratunkowe państwa nadbrzeżnego lub w inny sposób wpływać na to państwo.
- (5) Art. 94 UNCLOS stanowi, że państwo bandery ma spowodować przeprowadzenie dochodzenia w sprawie określonych wypadków lub incydentów związanych z nawigacją na pełnym morzu przez lub przed odpowiednio wykwalifikowaną osobą lub osobami.

⁽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.

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

⁽⁵⁾ Akt końcowy Trzeciej Konferencji Narodów Zjednoczonych na temat prawa morza 1973-1982, Klasa nr 341.45 L 412 1997.

Środa, 25 kwietnia 2007 r.

- (6) Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu z 1974 r. (SOLAS I/21)), Międzynarodowa konwencja o liniach ładunkowych z 1966 r. oraz Międzynarodowa Konwencja o zapobieganiu zanieczyszczeniom pochodzącym ze statków z 1973 r. nakładają na państwa bandery obowiązek prowadzenia dochodzeń w sprawie wypadków oraz powiadamiania Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) o wynikach takich dochodzeń.
- (7) [Projektowany] Kodeks zasad wprowadzania obowiązkowych instrumentów IMO⁽¹⁾ przypomina o obowiązku zagwarantowania przez państwa bandery przeprowadzenia dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa na morzu przez odpowiednio wykwalifikowanych inspektorów, właściwych w sprawach związanych z wypadkami i incydentami morskimi. Kodeks wymaga ponadto, aby państwo bandery było przygotowane do zapewnienia w tym celu wykwalifikowanych inspektorów, niezależnie od miejsca, w którym nastąpił wypadek lub incydent.
- (8) Należy uwzględnić Kodeks postępowania dochodzeniowego w sprawach wypadków i incydentów morskich przyjęty w listopadzie 1997 r. rezolucją zgromadzenia ogólnego IMO A.849, który przewiduje wdrożenie wspólnego podejścia w zakresie badania bezpieczeństwa w sprawach wypadków i incydentów morskich oraz współpracę między państwami w zakresie ustalania czynników prowadzących do wypadków i incydentów morskich. Należy także uwzględnić postanowienia Okólnika 953 Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu (MSC) IMO, w którym zamieszczono zaktualizowane definicje terminów stosowanych w Kodeksie oraz rezolucji IMO A.861(20) i MSC.163(78), w których zamieszczono definicję „urządzeń zapisujących przebieg podróży”.
- (9) 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⁽²⁾ nakłada na Państwa Członkowskie obowiązek zdefiniowania, w ramach swoich wewnętrznych systemów prawnych, statusu prawnego, który umożliwia im i każdemu innemu zainteresowanemu Państwu Członkowskiemu uczestnictwo, współpracę lub, tam gdzie przewiduje to Kodeks postępowania dochodzeniowego w sprawach wypadków i incydentów morskich, prowadzenie dowolnego dochodzenia w sprawie wypadku lub incydentu morskiego, w którym uczestniczył prom typu ro-ro lub szybki statek pasażerski.
- (10) Dyrektywa 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiająca wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków⁽³⁾ nakłada na Państwa Członkowskie obowiązek przestrzegania Kodeksu postępowania dochodzeniowego w sprawie wypadków i incydentów morskich IMO i publikacji wyników dochodzenia w sprawie wypadków niezwłocznie po ich otrzymaniu.
- (11) Dochodzenie w sprawie wypadków i incydentów z udziałem statków pełnomorskich lub innych statków w porcie lub innym ograniczonym obszarze morskim powinno być prowadzone pod kontrolą niezależnego organu lub podmiotu, **posiadającego na stałe uprawnienia umożliwiające podejmowanie decyzji** w celu zapobieżenia potencjalnym konfliktom interesów.
- (12) Państwa Członkowskie powinny zadbać, aby ich wewnętrzne systemy prawne umożliwiały im i każdemu innemu istotnie zainteresowanemu Państwu Członkowskiemu przeprowadzenie dochodzenia, lub uczestnictwo czy współpracę w prowadzeniu dochodzenia na podstawie przepisów Kodeksu postępowania dochodzeniowego w sprawie wypadków morskich IMO.
- (13) Na mocy postanowienia V/20 SOLAS 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 urządzenia zapisujące przebieg podróży (VDR) pomocne w dochodzeniach w sprawie wypadków. Mając na uwadze znaczenie takiego sprzętu przy definiowaniu polityki zapobiegania wypadkom w żegludze morskiej, należy systematycznie domagać się jego instalacji na pokładach statków odbywających podróże krajowe lub międzynarodowe, które zawijają do portów Wspólnoty.
- (14) Dane z systemu VDR 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 zadbać, aby takie dane, jeśli są dostępne, były właściwie wykorzystywane w obu celach.
- (15) 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 na jego pokładzie lub o poważnym potencjalnym ryzyku, na jakie narażeni są ludzie lub konstrukcja statku, lub środowisko w wyniku działania statku.

⁽¹⁾ Wersja IMO FSI 13/WP.3 z dnia 9 marca 2005 r.

⁽²⁾ Dz.U. L 138, z 1.6.1999, str. 1. Dyrektywa zmieniona dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2002/84/WE (Dz.U. L 324, 29.11.2002, str. 53).

⁽³⁾ Dz.U. L 208 z 5.8.2002, str. 10.

Środa, 25 kwietnia 2007 r.

- (16) Rozporządzenie (WE) nr 1406/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2002 r.⁽¹⁾ nakłada na Europejską agencję ds. bezpieczeństwa na morzu (dalej zwaną „agencją”) obowiązek współpracy z Państwami Członkowskimi na rzecz opracowania rozwiązań technicznych i zapewnienia pomocy technicznej w związku z wprowadzaniem prawodawstwa wspólnotowego. W zakresie dochodzeń w sprawie wypadków agencja ma szczególny obowiązek ułatwiania współpracy między Państwami Członkowskimi a Komisją w zakresie opracowania, z należytym uwzględnieniem różnych systemów prawnych poszczególnych Państw Członkowskich, wspólnych metod prowadzenia dochodzeń w sprawie wypadków morskich zgodnie z ustalonymi zasadami międzynarodowymi.
- (17) Zgodnie z przepisami rozporządzenia (WE) nr 1406/2002 agencja musi ułatwiać współpracę w zakresie zapewniania pomocy państwom członkowskim w działaniach związanych z dochodzeniami w sprawie poważnych wypadków morskich oraz w analizowaniu istniejących sprawozdań z dochodzeń w sprawie wypadków morskich. **Agencja musi również, w świetle wyników analiz, włączyć do wspólnej metodologii wszelkie wynikające z nich elementy, które mogą mieć znaczenie w zakresie zapobiegania nowym katastrofom oraz poprawy bezpieczeństwa na morzu w UE.**
- (18) **Celem wytycznych IMO w sprawie sprawiedliwego traktowania marynarzy w razie wypadku morskogo nie jest inkryminowanie kapitana i załogi. Mogą one wzmocnić ich zaufanie do metod dochodzeniowych i powinny być stosowane przez państwa członkowskie.**
- (19) Zalecenia w sprawie bezpieczeństwa sformułowane na skutek dochodzenia w sprawie wypadku lub incydentu pod kątem bezpieczeństwa powinny zostać należycie uwzględnione przez państwa członkowskie **oraz Wspólnotę.**
- (20) Celem dochodzenia technicznego jest zapobieganie wypadkom i incydentom morskim w przyszłości, zatem jego wnioski oraz zalecenia w sprawie bezpieczeństwa nie powinny być wykorzystywane do ustalania odpowiedzialności za zdarzenie lub określania winy.
- (21) Jako że Państwa Członkowskie nie mogą w zadowalający sposób zrealizować celu zamierzonych działań, tj. poprawić bezpieczeństwa morskogo we Wspólnocie ani zmniejszyć ryzyka dalszych wypadków morskich, cel ten zaś można ze względu na skalę lub skutki działań, w lepszym stopniu zrealizować na poziomie wspólnotowym, Wspólnota może przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości w rozumieniu art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną we wspomnianym artykule, zakres niniejszej dyrektywy nie wychodzi poza ramy konieczne do realizacji tego celu.
- (22) Środki konieczne do wprowadzenia w życie niniejszej dyrektywy należy przyjąć zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji⁽²⁾,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Przedmiot

Celem niniejszej dyrektywy jest poprawa bezpieczeństwa na morzu oraz ograniczenie występowania wypadków morskich w przyszłości poprzez:

- a) ułatwienie szybkiego przeprowadzania dochodzeń dotyczących bezpieczeństwa oraz właściwej analizy wypadków i incydentów morskich, oraz
- b) zapewnienie terminowego i szczegółowego przedstawiania sprawozdań z dochodzeń oraz propozycji działań naprawczych.

Dochodzenia prowadzone na mocy niniejszej dyrektywy nie zmierzają do ustalenia odpowiedzialności **ani do** przypisania winy za zdarzenie.

⁽¹⁾ 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).

⁽²⁾ 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).

Środa, 25 kwietnia 2007 r.

Artykuł 2

Zakres

1. **Stosownie do zobowiązań państw członkowskich w ramach Konwencji UNCLOS**, 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, lub
 - b) mają miejsce na obszarach, nad którymi jurysdykcję sprawują Państwa Członkowskie, lub
 - c) dotyczą innych istotnych interesów Państw Członkowskich.
2. Niniejsza dyrektywa nie stosuje się do wypadków i incydentów morskich oraz do alarmów o niebezpieczeństwie na morzu, które dotyczą wyłącznie:
 - a) okrętów wojennych i transportowców lub innych statków będących własnością lub użytkowanych przez Państwo Członkowskie, używanych wyłącznie do niehandlowych celów publicznych;
 - b) statków nienapędzanych mechanicznie, statków drewnianych o prostej konstrukcji, jachtów i łodzi rekreacyjnych, o ile nie są obsadzone załogą i nie przewożą w celach handlowych więcej niż 12 pasażerów;
 - c) jednostek żeglugi śródlądowej pływających po wodach śródlądowych;
 - d) statków rybackich o długości nieprzekraczającej 24 metrów;
 - e) zakotwiczonych przybrzeżnych jednostek wiertniczych.

Artykuł 3

Definicje

Do celów niniejszej dyrektywy:

1. „SOLAS” oznacza Międzynarodową konwencję o bezpieczeństwie życia na morzu z 1974 r. (SOLAS 74), w brzmieniu poprawionym i zmienionym Protokołami z 1978 i 1988 r.
„Kodeks IMO” oznacza Kodeks postępowania dochodzeniowego w sprawie wypadków i incydentów morskich przyjęty przez Międzynarodową Organizację Morską rezolucją zgromadzenia ogólnego A.849 z dnia 27 listopada 1997 r. w brzmieniu poprawionym.
2. Następujące terminy mają znaczenie zgodne z definicjami podanymi w Kodeksie IMO:
 - a) „Wypadek morski”;
 - b) „Bardzo poważny wypadek morski”;
 - c) „Incydent morski”;
 - d) „Dochodzenie w sprawie wypadku morskiego lub incydentu”;
 - e) „Istotnie zainteresowane państwo”.
3. Terminy „poważny wypadek” oraz „mniej poważny wypadek” mają znaczenie zgodne ze zaktualizowanymi definicjami podanymi w Okólniku 953 MSC IMO.
4. Terminy „prom typu ro-ro” oraz „szybki statek pasażerski” mają znaczenie zgodne z definicjami podanymi w art. 2 dyrektywy 1999/35/WE.
5. „Państwo Członkowskie kierujące dochodzeniem” oznacza Państwo Członkowskie, które ma obowiązek przeprowadzenia dochodzenia lub, w przypadku, gdy istnieje więcej niż jedno istotnie zainteresowane państwo, kieruje dochodzeniem w sprawie bezpieczeństwa zgodnie z niniejszą dyrektywą.
6. „Urządzenie zapisujące przebieg podróży” (VDR) ma znaczenie zgodne z definicją podaną w rezolucjach IMO A.861(20) oraz MSC.163(78).

Środa, 25 kwietnia 2007 r.

7. „Alarm o niebezpieczeństwie” oznacza sygnał nadany przez statek lub informację pochodzącą z innego źródła, powiadamiające o tym, że statek lub osoby na jego pokładzie lub poza nim znajdują się w niebezpieczeństwie na morzu.
8. „Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa” oznaczają propozycje wystosowane, **również dla celów rejestracji i kontroli**:
 - a) przez organ dochodzeniowy państwa prowadzącego dochodzenie dotyczące bezpieczeństwa w związku z wypadkiem lub incydem morskim lub kierującego takim dochodzeniem, w oparciu o informacje uzyskane w takim dochodzeniu, lub, zależnie od sytuacji;
 - b) przez Komisję, **działającą we współpracy z Agencją, i** na podstawie analizy danych zbiorczych **oraz wyników przeprowadzonych dochodzeń.**

Artykuł 4

Status dochodzeń dotyczących bezpieczeństwa

1. Państwa Członkowskie opracowują zgodnie ze swoimi wewnętrznymi systemami prawnymi, zasady przeprowadzania dochodzeń dotyczących bezpieczeństwa w sprawie wypadków lub incydentów morskich. W ten sposób gwarantują, że takie dochodzenia:
 - a) są niezależne od dochodzeń kryminalnych lub **innych w** celu ustalenia odpowiedzialności lub przypisania winy, **przy czym tylko wnioski lub zalecenia wynikające z dochodzeń wszczętych na mocy niniejszej dyrektywy mogą wnieść wkład w inne dochodzenia;** oraz
 - b) nie są wykluczone, zawieszane lub opóźnione z uwagi na wymienione dochodzenia.

Ponadto państwa członkowskie zapewniają, że w trakcie takich dochodzeń oświadczenia lub inne informacje dostarczone przez świadków nie zostaną ujawnione władzom państw trzecich, by w ten sposób zapobiec wykorzystaniu takich oświadczeń lub informacji w dochodzeniach kryminalnych w tych państwach.

2. Zasady opracowane przez Państwa Członkowskie zawierają przepisy umożliwiające:
 - a) współpracę i wzajemną pomoc w zakresie dochodzeń dotyczących bezpieczeństwa w sprawie wypadków lub incydentów morskich prowadzonych przez inne Państwa Członkowskie lub przekazanie innemu Państwu Członkowskiemu zadania kierowania takim dochodzeniem zgodnie z przepisami określonymi w niniejszej dyrektywie; **oraz**
 - b) koordynację w ścisłej współpracy z Komisją działań organów dochodzeniowych w zakresie koniecznym do realizacji celów niniejszej dyrektywy;
 - c) **wykorzystanie środków szybkiego ostrzeżenia w razie wypadku lub incydentu.**

Artykuł 5

Obowiązek przeprowadzenia dochodzenia

1. Każde Państwo Członkowskie zapewnia przeprowadzenie dochodzenia przez organ dochodzeniowy, o którym mowa w art. 8, po poważnym lub bardzo poważnym wypadku morskim,
 - a) w którym uczestniczył statek pływający pod jego banderą, niezależnie od miejsca wypadku, lub
 - b) który nastąpił na obszarze, nad którym państwo to sprawuje jurysdykcję, niezależnie od bandery statku lub statków uczestniczących w wypadku, lub
 - c) który dotyczy istotnego interesu 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 wszczęciu dochodzenia dotyczącego bezpieczeństwa w sprawie mniej poważnego wypadku, incydentu morskiego lub alarmu o niebezpieczeństwie.

Podejmując decyzję w tej sprawie uwzględnia powagę wypadku lub incydentu, typ statku i/lub ładunku, których dotyczy alarm o niebezpieczeństwie i/lub wszelkie wnioski ze strony służb poszukiwawczych i ratunkowych.

Środa, 25 kwietnia 2007 r.

3. Zakres i praktyczne ustalenia dotyczące prowadzenia dochodzeń dotyczących bezpieczeństwa ustala organ dochodzeniowy Państwa Członkowskiego kierującego dochodzeniem we współpracy z odpowiednimi organami innych istotnie zainteresowanych państw w sposób najbardziej sprzyjający realizacji celów niniejszej dyrektywy i z zamiarem zapobieżenia przyszłym wypadkom i incydentom.

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. O przyjęciu, **uaktualnieniu** lub zmianie takiej metodologii dla celów niniejszej dyrektywy decyduje się zgodnie z procedurą *regulacyjną połączoną z kontrolą* określoną w **art. 19 ust. 3**.

5. Dochodzenie dotyczące bezpieczeństwa rozpoczyna się najszybciej jak to możliwe po wystąpieniu wypadku lub incydentu morskiego **i nie później niż dwa miesiące po jego wystąpieniu**.

Artykuł 6

Obowiązek składania sprawozdań

Państwo Członkowskie wymaga w ramach swojego krajowego systemu prawnego niezwłocznego powiadomienia swojego organu dochodzeniowego przez odpowiedzialne władze i/lub uczestniczące strony o wszystkich wypadkach, incydentach i alarmach o niebezpieczeństwie wchodzących w zakres niniejszej dyrektywy.

Artykuł 7

Wspólne dochodzenia dotyczące bezpieczeństwa

1. W przypadku poważnych i bardzo poważnych wypadków obejmujących istotny interes dwóch lub więcej państw członkowskich, państwa te ustalają w trybie pilnym, które z nich będzie kierować dochodzeniem. **W przypadku gdy zainteresowane państwa członkowskie nie określą, które z nich będzie kierować dochodzeniem, przyjmują one automatycznie zalecenie Komisji w tej sprawie na podstawie opinii wydanej przez Agencję.**

Państwa Członkowskie powstrzymują się od równoczesnego przeprowadzania dochodzeń dotyczących bezpieczeństwa w sprawie tego samego wypadku lub incydentu morskiego. Powstrzymują się one od stosowania wszelkich środków, które mogłyby zagrozić przebiegowi dochodzenia dotyczącego bezpieczeństwa wchodzącego w zakres niniejszej dyrektywy.

2. Za porozumieniem stron Państwo Członkowskie może przekazać zadanie kierowania dochodzeniem dotyczącym bezpieczeństwa w sprawie wypadku lub incydentu morskiego innemu Państwu Członkowskiemu. Może ono zaprosić inne Państwo Członkowskie do udziału w takim dochodzeniu.

3. Wobec wypadku lub incydentu morskiego lub alarmu o niebezpieczeństwie, w których uczestniczył prom typu ro-ro lub szybki statek pasażerski, procedurę dochodzeniową wszczynają Państwo Członkowskie, na którego wodach miał miejsce wypadek lub incydent, a gdy zdarzenie miało miejsce na wodach pozaterytorialnych, ostatnie Państwo Członkowskie odwiedzone przez prom lub statek.

Państwo to jest odpowiedzialne za dochodzenie oraz koordynację współpracy z innymi istotnie zainteresowanymi Państwami Członkowskimi do czasu ustalenia, które z państw ma kierować dochodzeniem.

Artykuł 8

Organ dochodzeniowy

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby dochodzenia dotyczące bezpieczeństwa w sprawie wypadków lub incydentów morskich były prowadzone pod **nadzorem organu** lub podmiotu dochodzeniowego (dalej zwanego „organem dochodzeniowym”), **dysponującego na stałe niezbędnymi uprawnieniami, w skład którego wchodzi inspektorzy odpowiednio wykwalifikowani w zakresie zagadnień związanych** z wypadkami i **zdarzeniami** morskimi.

Środa, 25 kwietnia 2007 r.

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

2. Organ dochodzeniowy gwarantuje, że poszczególni inspektorzy dochodzeniowi posiadają praktyczną wiedzę i doświadczenie w dziedzinach, w których pełnią swoje zwykłe obowiązki dochodzeniowe. Ponadto organ dochodzeniowy zapewnia w razie konieczności pomoc ekspertów z potrzebnych dziedzin.

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

4. Państwa Członkowskie, działające w ramach swoich systemów prawnych oraz tam gdzie jest to zasadne we współpracy z władzami odpowiedzialnymi za dochodzenie sądowe, wymagają, aby inspektorzy ich organów dochodzeniowych, lub dowolnego organu, któremu powierzono zadanie prowadzenia dochodzenia, posiadali uprawnienia do:

- a) swobodnego dostępu do wszystkich istotnych dla sprawy obszarów lub miejsca wypadku oraz do wszystkich statków, wraków i konstrukcji, łącznie z ładunkiem, sprzętem i szczątkami;
- b) bezzwłocznego zapewnienia wykazu dowodów i kontrolowanego przeszukania wraków, szczątków i innych elementów lub substancji oraz zabrania ich celem zbadania lub analizy;
- c) żądania badania lub analizy elementów wspomnianych w lit. b) oraz swobodnego dostępu do wyników takich badań lub analiz;
- d) swobodnego dostępu, kopiowania i wykorzystania wszystkich odnośnych informacji i zarejestrowanych danych, łącznie z pochodzącymi z urzędzenia VDR, dotyczących statku, podróży, ładunku, załogi i wszystkich pozostałych osób, obiektów, warunków i okoliczności;
- e) swobodnego dostępu do wyników badań ciał ofiar lub testów próbek pobranych z ciał ofiar;
- f) żądania przeprowadzenia badań załogi statku i wszelkich innych istotnych dla sprawy osób oraz swobodnego dostępu do wyników tych badań lub do przeprowadzenia testów na próbkach pobranych od takich osób i swobodnego dostępu do wyników tych testów;
- g) przesłuchania świadków bez udziału osób, których interesy mogłyby zdaniem inspektorów utrudniać prowadzenie dochodzenia dotyczącego bezpieczeństwa;
- h) dostępu do rejestrów przeglądów i odnośnych informacji przechowywanych przez państwo bandery, właścicieli, towarzystwa kwalifikacyjne lub inne strony, jeśli strona lub jej przedstawiciel posiadają siedzibę na terenie Państwa Członkowskiego;
- i) zwrócenia się o pomoc do właściwych władz danych państw, łącznie z inspektorami państwa bandery i państwa portu, pracownikami straży przybrzeżnej, pracownikami obsługi ruchu statków, zespołami poszukiwawczymi i ratowniczymi, pilotami i innym personelem portu lub morskim.

5. Organ dochodzeniowy ma możliwość niezwłocznego reagowania na powiadomienia o wypadkach oraz uzyskania zasobów koniecznych do niezależnego pełnienia swojej funkcji. Jego inspektorzy posiadają status zapewniający im niezbędną gwarancję 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.

Środa, 25 kwietnia 2007 r.

Artykuł 9

Niejawnianie informacji

Państwa członkowskie zapewniają nieujawnianie dla celów innych niż dochodzenie dotyczące bezpieczeństwa niżej wymienionych **informacji**:

- a) wszystkie dowody związane ze świadkami oraz pozostałe oświadczenia, wyjaśnienia i notatki sporządzone lub otrzymane przez organ dochodzeniowy w toku prowadzenia dochodzenia dotyczącego bezpieczeństwa;
- b) zapisy ujawniające tożsamość osób, które składały zeznania w ramach dochodzenia dotyczącego bezpieczeństwa;
- c) informacje medyczne lub osobiste dotyczące 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 współdziałanie odpowiednich dla każdego z tych państw organów dochodzeniowych prowadzących dochodzenia dotyczące bezpieczeństwa w sprawie wypadków i incydentów morskich, a także współpracę tych organów z Komisją na rzecz realizacji celów niniejszej dyrektywy.

2. Regulamin ram stałej współpracy oraz ustalenia organizacyjne związane z nimi przyjmuje się zgodnie z procedurą *regulacyjną*, o której mowa w art. 19 ust. 2.

3. W ramach stałej współpracy organy dochodzeniowe Państw Członkowskich i Komisja ustalą w szczególności najlepsze formy współpracy w zakresie:

- a) współużytkowania instalacji, urządzeń i sprzętu do technicznego badania wraków i wyposażenia statku oraz innych obiektów mających znaczenie dla dochodzenia dotyczącego bezpieczeństwa, łącznie z pozyskaniem i oceną informacji pochodzących z urzędów zapisujących przebieg podróży i innych urzędów elektronicznych;
- b) współpracy technicznej oraz wzajemnego udostępniania ekspertów potrzebnych do wykonania zadań szczególnych;
- c) pozyskiwania i wzajemnego udostępniania informacji potrzebnych do analizowania danych wypadku oraz przygotowania stosownych zaleceń w sprawie bezpieczeństwa na poziomie wspólnotowym;
- d) przygotowania wspólnych zasad realizowania zaleceń dotyczących bezpieczeństwa oraz przystosowywania metod dochodzeniowych do zmian związanych z postępem technicznym i naukowym;
- e) opracowania zasad poufności w zakresie udostępniania zeznań świadków i przetwarzania danych;
- f) organizowania w miarę potrzeby stosownych zajęć szkoleniowych dla poszczególnych inspektorów;
- g) wspierania współpracy z organami lub podmiotami dochodzeniowymi państw trzecich oraz z międzynarodowymi organizacjami dochodzeniowymi w dziedzinach wchodzących w zakres niniejszej dyrektywy.

4. Każde Państwo Członkowskie, z którego urzędów lub usług korzystał lub skorzystałby w zwykłych okolicznościach statek przed nastąpieniem wypadku lub incydentu, a które posiada informacje istotne dla dochodzenia, dostarcza je organowi prowadzącemu dochodzenie.

Artykuł 11

Koszty

Państwa Członkowskie dokładają wszelkich starań w celu nienakładania opłat za pomoc potrzebną innym Państwom Członkowskim do celów przeprowadzenia dochodzenia dotyczącego bezpieczeństwa w ramach niniejszej dyrektywy.

Środa, 25 kwietnia 2007 r.

Artykuł 12

Współpraca z istotnie zainteresowanymi państwami trzecimi

1. Państwa Członkowskie współpracują w możliwie największym zakresie z istotnie zainteresowanymi państwami trzecimi w dochodzeniu w sprawie wypadków morskich.
2. Na mocy wspólnego porozumienia istotnie zainteresowane państwa trzecie mogą włączyć się w proces dochodzenia dotyczącego bezpieczeństwa prowadzony przez Państwo Członkowskie na warunkach określonych w niniejszej dyrektywie na każdym jego etapie.
3. Współpraca Państwa Członkowskiego w dochodzeniu prowadzonym przez istotnie zainteresowane państwo trzecie odbywa się bez uszczerbku dla wymagań związanych z prowadzeniem dochodzeń dotyczących bezpieczeństwa w sprawie wypadków lub incydentów morskich oraz wymagań dotyczących sprawozdawczości z tych dochodzeń, określonych w niniejszej dyrektywie.

Artykuł 13

Przechowywanie dowodów

Państwa Członkowskie przyjmują środki mające na celu zagwarantowanie, że strony uczestniczące w wypadkach, incydentach i alarmach o niebezpieczeństwie objętych zakresem niniejszej dyrektywy dokładają wszelkich starań, aby:

- a) zachować wszystkie informacje pochodzące z map, rejestrów pokładowych, zapisów elektronicznych i magnetycznych oraz taśm wideo, łącznie z informacjami pochodzącymi z urzędzeń zapisujących przebieg podróży i innych urzędzeń elektronicznych dotyczące okresu przed, w trakcie i po wypadku;
- b) zapobiec skasowaniu lub zmianom takich informacji;
- c) zapobiec zakłóceniami powodowanym przez inny sprzęt, które można by zasadnie uznać za szkodzące dochodzeniu prowadzonemu w sprawie wypadku;
- d) szybko zbierać i przechowywać wszystkie dowody do celów dochodzeń dotyczących bezpieczeństwa w sprawie wypadków i incydentów morskich.

Artykuł 14

Sprawozdania z dochodzenia w sprawie wypadku

1. Dochodzenia dotyczące bezpieczeństwa w sprawie wypadków lub incydentów morskich przeprowadzane zgodnie z przepisami niniejszej dyrektywy są zakończone sprawozdaniem opublikowanym zgodnie z wytycznymi określonymi w załączniku I.
2. Organy dochodzeniowe dokładają wszelkich starań, aby udostępnić sprawozdanie do wiadomości publicznej, **a zwłaszcza całemu sektorowi morskemu, który otrzymuje, w razie potrzeby, specjalne wnioski i zalecenia**, w ciągu 12 miesięcy od daty wypadku lub incydentu. Jeżeli przygotowanie sprawozdania końcowego w tym terminie jest niemożliwe, w okresie 12 miesięcy od daty wypadku lub incydentu publikuje się sprawozdanie okresowe.
3. Organ dochodzeniowy Państwa Członkowskiego kierującego śledztwem przesyła kopię sprawozdania końcowego lub okresowego Komisji. W celu poprawy jakości sprawozdania w sposób najbardziej sprzyjający realizacji celów niniejszej dyrektywy organ dochodzeniowy uwzględnia w nim ewentualne spostrzeżenia Komisji.
4. **Co trzy lata Komisja przekazuje Parlamentowi Europejskiemu informacje w formie sprawozdania określającego stopień realizacji oraz zgodności z niniejszą dyrektywą oraz dalsze kroki uznane za niezbędne w świetle zaleceń określonych w sprawozdaniu.**

Środa, 25 kwietnia 2007 r.

Artykuł 15

Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby zalecenia dotyczące bezpieczeństwa przedstawione przez organy dochodzeniowe były należycie uwzględniane przez ich adresatów oraz, tam gdzie jest to stosowne, wprowadzane w życie zgodnie z przepisami prawa wspólnotowego i międzynarodowego. **Komisja, działając we współpracy z Agencją, włącza do wspólnej metodologii wnioski ze sprawozdań z dochodzenia w sprawie wypadku oraz zawarte w nich zalecenia w sprawie bezpieczeństwa.**
2. Tam, gdzie ma to zastosowanie, organ dochodzeniowy lub Komisja, **działająca we współpracy z Agencją**, wystawiają zalecenia dotyczące bezpieczeństwa na podstawie analizy danych zbiorczych **oraz wyników przeprowadzonych dochodzeń.**
3. Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa lub zalecenie okresowe w żadnym wypadku nie przypisują winy lub odpowiedzialności za wypadek.

Artykuł 16

System wczesnego ostrzegania

Jeżeli organ dochodzeniowy Państwa Członkowskiego na dowolnym etapie dochodzenia w sprawie wypadku lub incydentu morskiego uzna, że w celu zapobieżenia ryzyku kolejnych wypadków, konieczne jest pilne podjęcie działania na szczeblu wspólnotowym, niezwłocznie powiadamia Komisję o konieczności wystosowania wczesnego ostrzeżenia.

Komisja niezwłocznie bada sprawę i, jeśli jest to konieczne, wystosowuje notę ostrzegawczą do wiadomości odpowiedzialnych władz we wszystkich pozostałych Państwach Członkowskich, do przedsiębiorstw żeglugowych i innych właściwych stron.

Artykuł 17

Europejska baza danych wypadków morskich

1. Dane dotyczące wypadków i incydentów morskich są przechowywane i analizowane za pomocą europejskiej elektronicznej bazy danych, która zostanie założona przez Komisję, zwanej Europejską platformą informacyjną w sprawie wypadków morskich (EMCIP).
2. Państwa Członkowskie powiadamiają Komisję o uprawnionych władzach, które będą mieć prawo dostępu 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 dochodzeń dotyczących bezpieczeństwa w sprawie wypadków lub incydentów morskich zgodnie ze schematem bazy danych EMCIP.
4. Komisja powiadamia organy dochodzeniowe Państw Członkowskich o wymaganiach i ramach czasowych procedur notyfikacyjnych i sprawozdawczych.

Artykuł 18

Sprawiedliwe traktowanie marynarzy

Państwa członkowskie przestrzegają wytycznych MOM w sprawie sprawiedliwego traktowania marynarzy w razie wypadku w transporcie morskim.

Środa, 25 kwietnia 2007 r.

Artykuł 19

Komitet

1. Komisja jest wspomagana przez Komitet ds. bezpiecznych mórz i zapobiegania zanieczyszczeniu morza przez statki (COSS) stworzony na mocy art. 3 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2099/2002⁽¹⁾ z dnia 5 listopada 2002 r.

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

Okres wskazany w art. 5 ust. 6 decyzji 1999/468/WE ustala się na 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, zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 19 ust. 2, w celu dostosowania ich do środków Wspólnoty lub IMO, które weszły w życie, i pod warunkiem przestrzegania ograniczeń nałożonych w niniejszej dyrektywie.

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

Artykuł 21

Środki dodatkowe

Żadne przepisy niniejszej dyrektywy nie stanowią przeszkody dla państwa członkowskiego w podejmowaniu dodatkowych środków związanych z bezpieczeństwem na morzu, które nie są ujęte w niniejszej dyrektywie, pod warunkiem, że takie środki nie naruszają przepisów niniejszej dyrektywy lub w inny sposób nie wpływają niekorzystnie na realizację określonych w niej celów **ani nie zagrażają realizacji celów Unii.**

Artykuł 22

Kary

Państwa Członkowskie ustanawiają zasady nakładania kar za naruszenia przepisów krajowych przyjętych zgodnie z niniejszą dyrektywą i przyjmują wszelkie niezbędne środki, aby zapewnić stosowanie tych kar. Kary tak nakładane muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstrasżające.

Artykuł 23

Zmiany w istniejących aktach

1. Art. 12 dyrektywy 1999/35/WE zostaje skreślony.

2. Art. 11 dyrektywy 2002/59/WE zostaje skreślony.

⁽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).

Środa, 25 kwietnia 2007 r.

Artykuł 24

Transpozycja

1. Państwa Członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy najpóźniej do dnia Państwa Członkowskie niezwłocznie przekazują Komisji tekst powyższych przepisów i tabelę korelacji pomiędzy tymi przepisami a niniejszą dyrektywą.

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 zakresie objętym niniejszą dyrektywą.

Artykuł 25

Wejście w życie

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich.

Artykuł 26

Adresaci

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący

W imieniu Rady
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

FORMA I TREŚĆ SPRAWOZDANIA Z DOCHODZENIA DOTYCZĄCEGO BEZPIECZEŃSTWA

Wprowadzenie

Cechą charakterystyczną dochodzenia dotyczącego bezpieczeństwa jest to, że w żadnym wypadku nie służy ono ustaleniu odpowiedzialności lub winy a sprawozdanie z takiego dochodzenia nie jest pisane, jeśli chodzi o treść i styl, z intencją 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).

1. Streszczenie

W tej części przedstawione są podstawowe fakty dotyczące wypadku lub incydentu morskiego: co, kiedy, gdzie i w jaki sposób miało miejsce oraz informacje na temat skutków: ofiar śmiertelnych, rannych, uszkodzenia statku, ładunku, strat odniesionych przez stronę trzecią lub zanieczyszczenia środowiska.