

2007. április 25., szerda

- tekintettel eljárási szabályzatának 51. cikkére,
 - tekintettel a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság jelentésére (A6-0079/2007),
1. jóváhagyja a Bizottság javaslatát annak módosított formájában;
 2. felkéri a Bizottságot, hogy forduljon ismét a Parlamenthez, ha lényegesen módosítani kívánja a javaslatot, vagy annak helyébe másik szöveget kíván léptetni;
 3. utasítja elnökét, hogy továbbítsa a Parlament álláspontját a Tanácsnak és a Bizottságnak.

P6_TC1-COD(2005)0240

Az Európai Parlament álláspontja, amely első olvasatban 2007. április 25-én került elfogadásra a tengeri közlekedési ágazatban bekövetkező balesetek kivizsgálására irányadó alapelvek megállapításáról, valamint az 1999/35/EK és a 2002/59/EK irányelv módosításáról szóló 2007/.../EK európai parlamenti és tanácsi irányelv elfogadására tekintettel

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 80. cikke (2) bekezdésére,

tekintettel a Bizottság javaslatára,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére ⁽¹⁾,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére ⁽²⁾,

a Szerződés 251. cikkében megállapított eljárásnak megfelelően ⁽³⁾,

mivel:

- (1) Indokolt az európai tengeri közlekedés biztonságát általában magas szinten tartani és mindent megtenni a tengeri balesetek és események számának csökkentése érdekében.
- (2) A tengeri balesetek gyors műszaki kivizsgálása javítja a tengeri közlekedés biztonságát, mivel hozzájárul az emberi áldozatot követelő, a hajók elvesztésével és a tengeri környezet szennyezésével járó ilyen balesetek megismétlődésének megelőzéséhez.
- (3) Az Európai Parlament a tengeri közlekedés biztonságának javításáról szóló állásfoglalásában ⁽⁴⁾ nyomatékosan felkérte a Bizottságot a hajózási balesetek kivizsgálásáról szóló irányelvre vonatkozó javaslat mielőbbi előterjesztésére.
- (4) Az *Egyesült Nemzetek Szervezete* 1982. évi tengerjogi egyezményének (UNCLOS) ⁽⁵⁾ 2. cikke meghatározza a parti államoknak azon jogát, *kivizsgálják az okait a felségvizeiken bekövetkezett olyan tengeri baleseteknek, amelyek veszélyeztethetik az emberi életet vagy a környezetet, megkövetelhetik a parti állam felkutatási és mentési hatóságainak beavatkozását, vagy másképpen érinthetik a parti államot.*
- (5) Az UNCLOS 94. cikke előírja, hogy a lobogó szerinti államoknak megfelelően képzett személy(ek) által kell kivizsgáltatniuk bizonyos nyílt tengeri baleseteket vagy hajózási eseményeket.

⁽¹⁾ HL C 318., 2006.12.23., 195. o.

⁽²⁾ HL C 229., 2006.9.22., 38. o.

⁽³⁾ Az Európai Parlament 2007. április 25-i álláspontja.

⁽⁴⁾ HL C 104. E, 2004.4.30., 730. o.

⁽⁵⁾ Az ENSZ harmadik tengerjogi konferenciájának (1973–1982) záróokmánya, besorolási szám: 341.45 L 412 1997.

2007. április 25., szerda

- (6) Az „Életbiztonság a tengeren” tárgyú 1974. évi nemzetközi egyezmény (a SOLAS I/21. szabálya), a merülésvonalakról szóló 1996. évi nemzetközi egyezmény és a hajókról történő szennyezés megelőzéséről szóló 1973. évi nemzetközi egyezmény meghatározza a lobogó szerinti államoknak a balesetek kivizsgálására és a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) megfelelő tényekkel való ellátására vonatkozó felelősségi körét.
- (7) A kötelező IMO-eszközök végrehajtási szabályzata [annak tervezete] ⁽¹⁾ emlékeztet arra, hogy a lobogó szerinti államok kötelesek biztosítani, hogy a tengeri közlekedésbiztonsági vizsgálatokat megfelelően képzett, a tengeri balesetekkel és eseményekkel kapcsolatos ügyekben jártas vizsgálobiztosok végezzék. A szabályzat továbbá előírja a lobogó szerinti államok számára, hogy készen kell állniuk arra, hogy – a baleset vagy rendkívüli esemény helyszínétől függetlenül – az adott célra képzett vizsgálobiztosokat bocsássanak rendelkezésre.
- (8) Indokolt figyelembe venni a tengeri balesetek és rendkívüli események kivizsgálásának az A.849 számú IMO közgyűlési határozattal 1997 novemberében elfogadott szabályzatát, amely közös megközelítés alkalmazását írja elő a tengeri balesetek és rendkívüli események biztonsági vizsgálata esetében, valamint államközi együttműködést a tengeri baleseteket és rendkívüli eseményeket kiváltó tényezők azonosítása területén. Indokolt figyelembe venni az IMO Tengerészeti Biztonsági Bizottságának (MSC) a szabályzatban használt kifejezések naprakész meghatározását tartalmazó 953. körlevelét, továbbá az „úti adatrögzítő” meghatározását tartalmazó A.861(20) és MSC.163(78) számú IMO-határozatot is.
- (9) A menetrend szerint közlekedő ro-ro komphajók és a nagysebességű utasszállító vízi járművek biztonságos üzemeltetésének érdekében végzett kötelező szemlék rendszeréről szóló, 1999. április 29-i 1999/35/EK tanácsi irányelv ⁽²⁾ előírja a tagállamok számára, hogy belső jogrendszerük keretében határozzanak meg egy olyan jogállást, amely számukra és minden ténylegesen érintett tagállam számára lehetővé teszi, hogy egy ro-ro komphajót vagy nagysebességű utasszállító vízi járművet érintő tengeri baleset vagy rendkívüli esemény kivizsgálásában részt vegyenek, abban együttműködjenek, vagy – ha a tengeri balesetek kivizsgálásának szabályzata úgy rendelkezik – az ilyen vizsgálatot lefolytassák.
- (10) A közösségi hajóforgalomra vonatkozó megfigyelő és információs rendszer létrehozásáról szóló, 2002. június 27-i 2002/59/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv ⁽³⁾ előírja a tagállamok számára, hogy meg kell felelniük a tengeri balesetek és rendkívüli események kivizsgálására vonatkozó IMO-szabályzatnak és biztosítaniuk kell, hogy a balesetek kivizsgálásának eredményei a balesetek kivizsgálásának lezárultát követően a lehető legrövidebb határidőn belül közzétételre kerüljenek.
- (11) A tengerjáró hajókat, illetőleg a kikötőkben vagy más, korlátozás alá tartozó területeken tartózkodó hajókat érintő baleseteket és eseményeket – az összeférhetetlenség elkerülése érdekében – **olyan** független szervnek vagy testületnek kell kivizsgálnia, vagy annak ellenőrzése alatt kell kivizsgálni, **amelyet állandó jelleggel felruházták a döntések meghozatalához szükséges hatáskörökkel**.
- (12) A tagállamoknak biztosítaniuk kell, hogy belső jogrendszerük lehetővé tegye számukra és minden más ténylegesen érintett tagállam számára, hogy – a tengeri balesetek kivizsgálására vonatkozó IMO-szabályzat rendelkezései alapján – a balesetek kivizsgálásában részt vegyenek vagy együttműködjenek, vagy azt lefolytassák.
- (13) A SOLAS-egyezmény V/20. szabálya értelmében a 2002. július 1-jén vagy azután felépített utasszállító hajókat és a 3000 tonna, vagy annál nagyobb bruttó úrtartalmú hajókat úti adatrögzítővel (VDR) kell felszerelni a balesetek kivizsgálásának segítéséhez. Mivel *e felszerelés* fontos a hajózási balesetek megelőzését szolgáló politika kialakításában, mindig meg kell követelni, hogy legyen ilyen felszerelés a nemzeti vagy nemzetközi forgalomban részt vevő és a közösségi kikötőkbe érkező hajókon.
- (14) A VDR-rendszer és más elektronikus készülékek által szolgáltatott adatok felhasználhatók visszamenőlegesen a tengeri baleset vagy rendkívüli esemény okainak kivizsgálására, és előzetesen is az esetlegesen ilyen eseményekhez vezető körülményekből való tapasztalatszerzésre. A tagállamoknak biztosítaniuk kell az ilyen adatok mindkét célra történő megfelelő felhasználását, amennyiben azok rendelkezésre állnak.
- (15) A hajóról érkező vészjelzéseket vagy bármely forrásból származó, arra vonatkozó információkat, hogy egy hajó veszélynek van kitéve, vagy egy hajón tartózkodó vagy onnan érkező személyek veszélynek vannak kitéve, illetve hogy egy hajó működésével kapcsolatban álló esemény folytán a személyek, a hajószerkezet vagy a környezet esetlegesen súlyosan károsodhatnak, ki kell vizsgálni vagy másként meg kell vizsgálni.

⁽¹⁾ Az IMO FSI 13/WP.3 2005. március 9-i változata.

⁽²⁾ HL L 138., 1999.6.1., 1. o. A 2002/84/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel (HL L 324., 2002.11.29., 53. o.) módosított irányelv.

⁽³⁾ HL L 208., 2002.8.5., 10. o.

2007. április 25., szerda

- (16) Az Európai Tengerbiztonsági Ügynökség létrehozásáról szóló, 2002. június 27-i 1406/2002/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet⁽¹⁾ előírja, hogy az Európai Tengerbiztonsági Ügynökségnek (a továbbiakban: Ügynökség) együtt kell működnie a tagállamokkal a műszaki megoldások kidolgozása során, továbbá azt, hogy technikai segítséget kell nyújtania a közösségi jogszabályok végrehajtásához. A balesetek kivizsgálása területén az Ügynökségnek az a feladata, hogy – a tagállamok eltérő jogrendszerére figyelemmel – megkönnyítse a tagállamok és a Bizottság közötti együttműködést egy olyan közös módszertan kidolgozásában, amely a tengeri baleseteknek az egyezményes nemzetközi alapelvek szerinti kivizsgálására vonatkozik.
- (17) Az 1406/2002/EK rendeletnek megfelelően az ügynökségnek elő kell segítenie, hogy együttműködésben támogassák a tagállamokat a súlyos tengeri balesetek kivizsgálására irányuló tevékenységekben és az elkészült baleseti jelentések elemzésében. **Az elemzések eredményének ismeretében az Ügynökségnek fel kell vennie a közös módszertanba az elemzésből származó minden olyan elemet, amely jelentőséggel bírhat az újabb katasztrófák megelőzése és a tengerészeti biztonság EU-ban történő javítása érdekében.**
- (18) **A tengeri balesetek esetében a tengerészekkel szembeni méltányos bánásmódról szóló IMO-iránymutatások csökkentik kapitány és a legénység kockázatát, hogy büntetőjogi szankcióknak lesznek alávetve. Az iránymutatások erősíthetik a kapitány és a legénység vizsgálati módszerekbe vetett bizalmát, ezért a tagállamoknak alkalmazniuk kell ezeket.**
- (19) A baleset vagy rendkívüli esemény biztonsági vizsgálatát követően megfogalmazott biztonsági ajánlásokat a tagállamoknak **és a Közösségnek** indokolt megfelelően figyelembe venniük.
- (20) Mivel a műszaki kivizsgálás célja a jövőbeli tengeri balesetek és rendkívüli események megelőzése, a következtetések és a biztonsági ajánlások nem használhatók a felelősség meghatározására vagy a vétesség megállapítására.
- (21) Mivel az *irányelv célját* – nevezetesen a tengeri közlekedés biztonságának Közösségen belüli javítását és a jövőbeli tengeri balesetek kockázatának ezáltal csökkentését – a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, és mivel ezért – az intézkedés *léptéke* vagy hatásai miatt – a *cél* közösségi szinten jobban megvalósítható, a Közösség *intézkedéseket hozhat* a Szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően. Az *e cikkben foglalt arányosság elvének* megfelelően ez az irányelv nem lépi túl az *e cél* eléréséhez szükséges mértéket.
- (22) Az ezen irányelv végrehajtásához szükséges intézkedéseket a Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskörök gyakorlására vonatkozó eljárások megállapításáról szóló, 1999. június 28-i 1999/468/EK tanácsi határozattal⁽²⁾ összhangban kell elfogadni,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. cikk

Tárgy

Az irányelv célja a tengeri közlekedés biztonságának javítása és ezáltal a jövőbeli tengeri balesetek kockázatának csökkentése:

- a gyors biztonsági vizsgálatoknak, valamint a tengeri balesetek és *események* megfelelő elemzésének a megkönnyítése, továbbá
- az aktuális és pontos biztonsági vizsgálatról szóló jelentések, valamint a helyreállítási intézkedésekre vonatkozó javaslatok biztosítása révén.

Az ezen irányelv szerinti kivizsgálások sem a felelősség meghatározására, sem a vétesség megállapítására nem terjednek **ki**.

(¹) HL L 208., 2002.8.5., 1. o. A legutóbb az 1891/2006/EK irányelvvel (HL L 394., 2006.12.30., 1. o.) módosított irányelv.

(²) HL L 184., 1999.7.17., 23. o. A 2006/512/EK határozattal (HL L 200., 2006.7.22., 11. o.) módosított tanácsi határozat.

2007. április 25., szerda

2. cikk

Hatály

(1) **A tagállamoknak az UNCLOS szerinti kötelezettségeivel összhangban ez az** irányelv olyan tengeri balesetekre, eseményekre és vészjelzésekre alkalmazandó, amelyek:

- a) valamelyik tagállam lobogója alatt közlekedő hajókkal kapcsolatosak, vagy
- b) olyan területeken következnek be, amelyek felett a tagállamok joghatóságot gyakorolhatnak, vagy
- c) a tagállamok más *tényleges* érdekeit érintik.

(2) Az irányelv nem alkalmazható olyan tengeri balesetekre, *eseményekre* és vészjelzésekre, amelyek csak a következő típusú hajókat érintik:

- a) hadihajók, csapatszállító hajók vagy más hajók, amelyek valamely tagállam tulajdonában vagy üzemeltetésében vannak, és amelyeket kizárólag kormányzati, nem kereskedelmi célra alkalmaznak;
- b) nem gépi meghajtású hajók, kezdetleges felépítésű fahajók, kedvtelési célú jachtok és kedvtelési célú hajók, kivéve ha legénységgel közlekednek vagy fognak közlekedni, és 12 utasnál többet szállítanak kereskedelmi céllal;
- c) belvízi utakon üzemeltetett belvízi hajók;
- d) 24 méternél rövidebb halászhajók;
- e) rögzített nyílt tengeri fúróberendezések.

3. cikk

Meghatározások

Ezen irányelv alkalmazásában:

1. „SOLAS”: az 1978. és 1988. évi jegyzőkönyvekkel módosított, „Életbiztonság a tengeren” tárgyú 1974. évi nemzetközi egyezmény (SOLAS 74).
„IMO-szabályzat”: a tengeri balesetek és rendkívüli események kivizsgálásának szabályzata, amelyet a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet 1997. november 27-i A.849 számú, módosított közgyűlési határozatával fogadott el.
2. A következő kifejezések az IMO-szabályzatban található meghatározások szerint értendők:
 - a) „tengeri baleset”,
 - b) „nagyon súlyos baleset”,
 - c) „tengeri esemény”,
 - d) „tengeri baleset vagy *esemény* biztonsági vizsgálata”,
 - e) „ténylegesen érintett állam”.
3. A „súlyos baleset” és a „kevésbé súlyos baleset” kifejezések az MSC 953. körlevelében található aktualizált meghatározásoknak megfelelően értendők.
4. A „ro-ro komphajó” és a „nagysebességű utasszállító vízi jármű” kifejezések az 1999/35/EK irányelv 2. cikkében található meghatározás szerint értendők.
5. „Vizsgálatot vezető tagállam”: olyan tagállam, amelynek ezen irányelv szerint biztonsági vizsgálatot kell folytatnia, vagy egyenlő több *ténylegesen* érintett állam esetén biztonsági vizsgálatot kell vezetnie.
6. „Úti adatrögzítő” (VDR): az IMO A.861(20) és MSC.163(78) számú határozatában foglalt meghatározások szerint értendő.

2007. április 25., szerda

7. „Vészjelzés”: hajóról érkező jel, vagy bármilyen forrásból származó információ, amely azt jelzi, hogy egy hajó vészhelyzetben van, illetve hogy hajón tartózkodó vagy onnan érkező személyek vészhelyzetben vannak a tengeren.
8. „Biztonsági ajánlás”: bármely **olyan** javaslat, **a lajstromozási és ellenőrzési célból tett javaslatokat is beleértve**,
 - a) amelyet tengeri baleset vagy rendkívüli esemény biztonsági vizsgálatát folytató vagy vezető állam kivizsgáló szerve fogalmaz meg, a kivizsgálásból származó információkra támaszkodva,
 - b) vagy adott esetben a Bizottság, **az Ügynökség segítségével és az adatok összefoglaló elemzése, valamint az elvégzett kivizsgálások eredményei** alapján fogalmaz meg.

4. cikk

A biztonsági vizsgálatok státusza

- (1) A tagállamok saját belső jogrendszerüknek megfelelően állapítják meg a tengeri balesetek vagy események biztonsági vizsgálatának lefolytatására vonatkozó szabályokat. Eközben biztosítják, hogy az ilyen vizsgálatok:
 - a) a felelősség meghatározása vagy a vétkesség megállapítása érdekében folytatott nyomozástól vagy **más vizsgálatoktól** függetlenek legyenek, **lehetővé téve azt, hogy kizárólag az ezen irányelv alapján kezdeményezett kivizsgálásokból származó következtetések vagy ajánlások járulhassanak hozzá más vizsgálatokhoz;** és
 - b) ne legyenek akadályoztatva, felfüggesztve vagy elhalasztva ilyen vizsgálatok miatt.

Ezen túlmenően a tagállamok biztosítják, hogy e vizsgálatok során védik a tanúkat attól, hogy nyilatkozataikat vagy az általuk nyújtott más információkat harmadik országok hatóságai megszerezzék, e nyilatkozatoknak vagy információknak a kérdéses országokban végzett nyomozásokban való felhasználásának megakadályozása érdekében.

- (2) A tagállamok által meghatározandó szabályoknak tartalmazniuk kell olyan rendelkezéseket, amelyek lehetővé teszik:
 - a) a tengeri balesetek vagy események más tagállamok által vezetett biztonsági vizsgálati területén folytatott együttműködést és kölcsönös segítségnyújtást, vagy a tengeri balesetek vagy események kivizsgálásának más tagállamokra bízását ezen irányelv rendelkezéseivel összhangban,
 - b) a Bizottsággal folytatott szoros együttműködés keretében a kivizsgáló szervek tevékenységeinek összehangolását az ezen irányelv *céljainak* eléréséhez szükséges mértékben, és
 - c) **a gyorsriasztási intézkedéseket balesetek vagy események esetén.**

5. cikk

Kivizsgálási kötelezettség

- (1) Minden tagállam gondoskodik arról, hogy a 8. cikkben említett kivizsgáló szerv kivizsgálást végezzen az olyan súlyos vagy nagyon súlyos tengeri balesetek után, amelyek
 - a) lobogója alatt közlekedő hajót érintenek, tekintet nélkül a baleset helyszínére; vagy
 - b) azokon a területeken belül következnek be, amelyek felett joghatóságot gyakorolhat, tekintet nélkül a balesetben érintett hajó vagy hajók lobogójára; vagy
 - c) a tagállam *tényleges* érdekével kapcsolatosak, tekintet nélkül a baleset helyszínére és az érintett hajó vagy hajók lobogójára.
- (2) A súlyos és nagyon súlyos balesetek kivizsgálásán túlmenően a 8. cikkben említett kivizsgáló szervnek a tényállás megállapítása után el kell döntenie, hogy kevésbé súlyos baleset, tengeri esemény vagy vészjelzés esetén végezzen-e biztonsági vizsgálatot.

Döntésében figyelembe kell vennie a baleset vagy rendkívüli esemény súlyosságát, a vészjelzésben érintett hajó és/vagy teherhajó típusát és/vagy a felkutatási és mentési hatóságok bármilyen kérését.

2007. április 25., szerda

(3) A biztonsági vizsgálatok hatályát és az azok lefolytatására vonatkozó gyakorlati intézkedéseket a vizsgálatot vezető tagállam kivizsgáló szervének kell meghatároznia a többi ténylegesen érintett állam kivizsgáló szervével együttműködésben, oly módon, hogy ezen irányelv *céljainak* elérését a lehető legjobban elősegítse, továbbá a jövőbeli balesetek és rendkívüli események megelőzését szolgálja.

(4) A biztonsági vizsgálatoknak az 1406/2002/EK rendelet 2. cikkének e) pontja szerint kidolgozott közös módszertant kell követniük a tengeri balesetek és rendkívüli események kivizsgálására. E módszertannak az ezen irányelv alkalmazása céljából való elfogadásáról, **naprakésszé tételéről** vagy módosításáról a **19. cikk (3) bekezdésében** megállapított eljárásnak megfelelően kell dönteni.

(5) A biztonsági vizsgálatot a tengeri baleset vagy *esemény* bekövetkezése után a kivitelezhetőség függvényében haladéktalanul **és legkésőbb a bekövetkezésétől számított két hónapon belül** meg kell kezdeni.

6. cikk

Jelentéstételi kötelezettség

Egy tagállamnak nemzeti jogrendszere keretében elő kell írnia, hogy kivizsgáló szervét az illetékes hatóságok és/vagy az érdekelt felek haladéktalanul értesítsék az ezen irányelv hatálya alá tartozó minden balesetről, eseményről és veszjelzésről.

7. cikk

Közös biztonsági vizsgálatok

(1) Két vagy több tagállam *tényleges* érdekét érintő súlyos és nagyon súlyos baleset esetén az érintett tagállamoknak haladéktalanul meg kell állapodniuk abban, hogy melyikük legyen a vizsgálatot vezető tagállam. **Ha az érintett tagállamok nem határozzák meg, hogy a vizsgálatot melyik tagállamnak kell vezetnie, kötelesek haladéktalanul végrehajtani a Bizottság által az Ügynökség véleménye alapján az ügyben adott ajánlást.**

A tagállamok gondoskodnak arról, hogy a tengeri balesetek biztonsági vizsgálatáért a szükséges hatáskörökkel állandó jelleggel felruházott és a tengeri balesetekkel és eseményekkel kapcsolatos ügyekben megfelelően képzett vizsgálóbiztosokból álló kivizsgáló szerv vagy testület feleljen.

(2) Közös megegyezéssel a tagállamok a tengeri baleset vagy rendkívüli esemény biztonsági vizsgálatának vezetésével vagy az abban való együttműködéssel megbízhatnak más tagállamot.

(3) Ha egy ro-ro komphajó vagy egy nagysebességű utasszállító vízi jármű tengeri balesetben, eseményben vagy veszjelzésben érintett, a vizsgálati eljárást annak az államnak kell megindítania, amelynek felségvizei a baleset vagy rendkívüli esemény bekövetkezett, illetve felségvizeken kívül bekövetkezett baleset esetén a komphajó vagy vízi jármű által utoljára érintett tagállamnak.

Ez az állam felelős a kivizsgálásért és a ténylegesen érintett államokkal való koordinációért mindaddig, amíg az érintettek kölcsönösen meg nem állapodnak abban, hogy melyikük legyen a vizsgálatot vezető állam.

8. cikk

Kivizsgáló szervek

(1) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy a tengeri balesetek biztonsági vizsgálatáért **a szükséges hatáskörökkel állandó jelleggel felruházott** és a tengeri balesetekkel és eseményekkel kapcsolatos ügyekben **megfelelően képzett vizsgálóbiztosokból álló kivizsgáló szerv vagy testület feleljen.**

2007. április 25., szerda

Ez a kivizsgáló szerv működését tekintve független, különösen a tengerálló-képességért, a tanúsításért, a felügyeletért, a személyzetért, a biztonságos hajózásért, a karbantartásért, a tengeri forgalom irányításáért, a kikötő szerinti állam általi ellenőrzésért, a tengeri kikötők működéséért felelős nemzeti hatóságoktól, **a felelősség vagy a bűnüldözés céljából kivizsgálásokat végző szervektől** és általában minden olyan féltől, amelynek az érdekei ütközhetnek a ráruházott feladatokkal.

(2) A kivizsgáló szerv gondoskodik arról, hogy az egyéni vizsgálóbiztosok rendelkezzenek a rendes kivizsgálási feladataikhoz tartozó szaktudással és gyakorlati tapasztalattal. A kivizsgáló szerv továbbá szükség esetén biztosítja a megfelelő szakértők azonnali rendelkezésre bocsátását.

(3) A kivizsgáló szervre bízott tevékenységek kiterjeszthetők a tengeri közlekedés biztonságával kapcsolatos adatok összegyűjtésére és elemzésére is, különösen megelőzési céllal, ha ezek a tevékenységek nem befolyásolják függetlenségét, és szabályozási, igazgatási vagy szabványosítási területen sem járnak felelősséggel.

(4) A tagállamoknak saját jogrendszerük keretében eljárva és adott esetben a bírósági vizsgálatért felelős hatóságokkal együttműködve elő kell írniuk, hogy kivizsgáló szervük vagy a vizsgálati feladatokkal megbízott bármely más szerv vizsgálóbiztosai:

- a) szabadon megközelíthessenek bármely érintett területet vagy baleseti helyszínt, valamint bármely hajót, hajóroncsot vagy hajószerkezetet, beleértve a rakományt, a felszereléseket vagy a törmelékeket;
- b) azonnal biztosíthatóak a bizonyítékok jegyzékének összeállítását, valamint a vizsgálat vagy az elemzés körébe tartozó hajóroncsok, törmelékek, illetve más alkatrészek vagy anyagok irányított felkutatását és eltávolítását;
- c) megkövetelhetők a b) pontban meghatározottak vizsgálatát vagy elemzését, és szabadon hozzáférhessenek az ilyen vizsgálatok vagy elemzések eredményeihez;
- d) szabadon lemásolhassanak és felhasználhassanak bármely vonatkozó információt és rögzített adatot, beleértve az úti adatrögzítőből (VDR) nyert adatokat, amelyek a hajóra, az útra, a rakományra, a legénységre vagy bármely más személyre, tárgyra, tényezőre vagy körülményre vonatkoznak;
- e) szabadon hozzáférhessenek az áldozatok holttestének a vizsgálatából vagy az áldozatok holttestéből vett mintákon végzett kísérletek eredményeihez;
- f) szabad hozzáférést kérhessenek és kaphassanak a hajó üzemeltetésében érintett személyekről vagy bármely más megfelelő személyről vett mintákon végzett vizsgálatok vagy kísérletek eredményeihez;
- g) megvizsgálhassák a tanúkat, *anélkül, hogy bármely olyan személy jelen lenne*, akinek az érdekei a vizsgálóbiztosok véleménye szerint hátráltatják a biztonsági vizsgálatot;
- h) megszerezhetők a lobogó szerinti állam, a hajótulajdonosok, a hajóosztályozó társaságok vagy bármely más érintett fél birtokában lévő felmérési feljegyzéseket és vonatkozó információkat, ha ezek a felek vagy képviselőik a tagállamokban rendelkeznek székhellyel;
- i) igénybe vehessék az államuk megfelelő hatóságainak segítségét, beleértve a lobogó szerinti és a kikötő szerinti állam ellenőreit, a partőröket, a hajóforgalmi szolgálatok irányítóit, a felkutatási és mentési csapatokat, a révkalauzokat vagy más kikötői vagy tengeri személyzetet.

(5) A kivizsgáló szerv számára lehetővé kell tenni, hogy bármikor reagálhasson egy balesetről szóló értesítésre, és elegendő forrást szerezzen ahhoz, hogy feladatait függetlenül láthassa el. A vizsgálóbiztosainak olyan jogállást kell biztosítani, amely megadja nekik a függetlenséghez szükséges garanciákat.

(6) A kivizsgáló szerv az ezen irányelv szerinti feladatait azzal a feltétellel ötvözheti a tengeri balesetektől eltérő események kivizsgálásával kapcsolatos tevékenységekkel, ha az ilyen vizsgálatok nem veszélyeztetik a függetlenségét.

2007. április 25., szerda

9. cikk

Az adatok bizalmas kezelése

A tagállamok gondoskodnak arról, hogy a következő adatok ne legyenek hozzáférhetőek a biztonsági vizsgálattól eltérő **célokra**:

- a) minden tanúvallomás és más állítás, beszámoló és feljegyzés, amelyet a kivizsgáló szerv jegyzett fel vagy kapott a biztonsági vizsgálat során;
- b) a biztonsági vizsgálat keretében tanúvallomást tett személyek személyazonossága;
- c) a balesetben vagy eseményben érintett személyekre vonatkozó orvosi vagy személyes jellegű információk.

10. cikk

Állandó együttműködési keret

(1) A tagállamoknak a Bizottsággal szoros együttműködésben létre kell hozniuk egy olyan állandó együttműködési keretet, amely – az ezen irányelv *céljainak* eléréséhez szükséges mértékben – lehetővé teszi a tengeri balesetek biztonsági vizsgálatát végző szerveik számára az egymással és a Bizottsággal való együttműködést.

(2) Az állandó együttműködési keret eljárási szabályzatáról és az ahhoz szükséges szervezésre vonatkozó rendelkezésekről a 19. cikk (2) bekezdésében megállapított eljárásnak megfelelően kell dönten.

(3) Az állandó együttműködési keretében a tagállamok kivizsgáló szerveinek és a Bizottságnak meg kell állapodniuk a leghatékonyabb együttműködési formákról annak érdekében, hogy:

- a) megoszthassák a hajóroncsoknak, a hajófelszereléseknek és a biztonsági vizsgálat szempontjából lényeges egyéb tárgyaknak a műszaki kivizsgálásához szükséges berendezéseket, létesítményeket és felszereléseket, beleértve azokat, amelyek az úti adatrögzítőkből és más elektronikus készülékekből származó információk megszerzéséhez és értékeléséhez kellene;
- b) biztosíthatják egymásnak a különleges feladatok elvégzéséhez szükséges szakmai együttműködést vagy szakértelmet;
- c) beszerezhessék és megoszthassák a balesetekre vonatkozó adatok elemzése szempontjából lényeges információkat, és közösségi szinten megfelelő biztonsági ajánlásokat tehessenek;
- d) közös alapelveket dolgozhatnak ki a biztonsági ajánlások nyomán teendő utóintézkedésekre és a kivizsgálási módszereknek a műszaki és tudományos fejlődéshez igazítására;
- e) titoktartási szabályokat állapíthatnak meg a tanúvallomások megosztására és az adatok feldolgozására;
- f) adott esetben az egyéni vizsgálóbiztosok számára a tárgyhoz kapcsolódó képzési tevékenységeket szervezhessenek;
- g) az ezen irányelv hatálya alá tartozó területeken előmozdíthatják az együttműködést a harmadik országok kivizsgáló szerveivel vagy testületeivel és a tengeri baleseteket kivizsgáló nemzetközi szervezetekkel.

(4) Bármely olyan tagállamnak, amelynek a létesítményeit vagy szolgáltatásait egy balesetet vagy eseményt megelőzően egy hajó használta vagy elvben használnia kellett volna, és amely tagállam a vizsgálatához kapcsolódó információkkal rendelkezik, biztosítani kell az ilyen információkat a vizsgálatot folytató szervnek.

11. cikk

Költségek

A tagállamoknak mindent el kell követniük, hogy ne fizetessék meg az általuk nyújtott segítséget, amelyet más tagállamok kértek az ezen irányelv szerinti biztonsági vizsgálatok lefolytatásához.

2007. április 25., szerda

12. cikk

Együttműködés a ténylegesen érintett harmadik országokkal

- (1) A tagállamoknak a tengeri balesetek kivizsgálása során a lehető leghamarábban együtt kell működniük a ténylegesen érintett harmadik országokkal.
- (2) A ténylegesen érintett harmadik országok számára kölcsönös megegyezés alapján lehetővé kell tenni, hogy bekapcsolódjanak olyan biztonsági vizsgálatba – a kivizsgálás bármely szakaszában –, amelyet ezen irányelv alapján vezet egy tagállam.
- (3) Egy tagállamnak az együttműködése egy ténylegesen érintett harmadik ország által folytatott vizsgálatban nem sértheti a tengeri balesetek vagy események ezen irányelv szerinti biztonsági vizsgálatának lefolytatásával és a jelentéstétellel kapcsolatos követelményeket.

13. cikk

A bizonyítékok megőrzése

A tagállamok intézkedéseket fogadnak el annak biztosítására, hogy az ezen irányelv hatálya alá tartozó balesetekben, eseményekben és vészjelzésekben érintett felek mindent megtegyenek annak érdekében, hogy:

- a) megőrizzék a tengerészeti térképekből, a hajónaplókból, elektronikus és mágneses adatrögzítőkről és videoszalagokról származó összes információt, beleértve a balesetet megelőző, a baleset alatti és a balesetet követő időszakhoz kapcsolódóan az úti adatrögzítőkből és más elektronikus készülékekből nyert információkat;
- b) megelőzzék az ilyen információk felülírását vagy más módosítását;
- c) védekezzenek minden egyéb, a baleset kivizsgálása szempontjából lényegesnek tartott készüléket érő interferencia ellen;
- d) a tengeri közlekedés biztonságára vonatkozó vizsgálatok céljára haladéktalanul összegyűjtsenek és megőrizzenek minden bizonyítékot.

14. cikk

Baleseti jelentések

- (1) A tengeri balesetek vagy események ezen irányelvben foglaltak szerint végzett biztonsági vizsgálatairól az I. mellékletben meghatározott iránymutatásoknak megfelelően ismertetett jelentést kell közzétenni.
- (2) A kivizsgáló szerveknek mindent meg kell tenniük annak érdekében, hogy a baleseti jelentést a *baleset napjától* számított 12 hónapon belül a nyilvánosság **és különösen az egész tengerészeti ágazat – amely számára külön következtetéseket és ajánlásokat kell rendelkezésre bocsátani** – számára hozzáférhetővé tegyék. Ha a végleges jelentés időben nem készíthető el, időközi jelentést kell közzétenni a baleset vagy rendkívüli esemény időpontjától számított 12 hónapon belül.
- (3) A vizsgálatot vezető tagállam kivizsgáló szervének el kell juttatnia a végleges vagy időközi jelentés másolatát a Bizottsághoz. Figyelembe kell vennie a Bizottság esetleges észrevételeit a jelentés minőségének oly módon történő javítása érdekében, hogy az a lehető legjobban segítse ezen irányelv *céljainak* elérését.
- (4) **A Bizottság háromévente jelentés formájában tájékoztatja az Európai Parlamentet, és e jelentés meghatározza az irányelv végrehajtásának és az annak való megfelelés mértékét, valamint a jelentésekben szereplő ajánlások tükrében szükségesnek tartott további lépéseket.**

2007. április 25., szerda

15. cikk

Biztonsági ajánlások

- (1) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy a címzettek megfelelően figyelembe vegyék a kivizsgáló szervek biztonsági ajánlásait, és adott esetben a közösségi és a nemzetközi jognak megfelelően járjanak el. **A Bizottság az Ügynökség segítségével eljárva a közös módszertanba felveszi a baleseti jelentések következtetéseit és biztonsági ajánlásait.**
- (2) Szükség esetén egy kivizsgáló szerv vagy – **az Ügynökség segítségével eljárva** – a Bizottság összefoglaló adatelemzés **és az összes elvégzett vizsgálat eredményei** alapján biztonsági ajánlásokat fogalmaz meg.
- (3) Biztonsági ajánlás vagy időközi ajánlás semmilyen körülmények között nem állapíthat meg vétkességet vagy felelősséget egy baleset kapcsán.

16. cikk

Korai vészjelző rendszer

Ha egy tagállam kivizsgáló szerve a tengeri baleset vagy rendkívüli esemény kivizsgálásának bármely szakaszában arra az álláspontra jut, hogy sürgős közösségi szintű fellépésre van szükség az új balesetek kockázatának megelőzése érdekében, haladéktalanul tájékoztatnia kell a Bizottságot a korai vészjelzés szükségességéről.

A Bizottságnak haladéktalanul meg kell vizsgálnia az ügyet és szükség esetén figyelmeztető feljegyzést kell kiadnia valamennyi tagállam felelős hatóságainak, a hajózási iparnak és bármely más érintett félnek.

17. cikk

Tengeri balesetek európai adatbázisa

- (1) A tengeri balesetekre és rendkívüli eseményekre vonatkozó adatokat a Bizottság által létrehozott, az Európai Tengeri Balesetek Információs Platformja (EMCIP) elnevezésű elektronikus adatbázisban kell tárolni és elemezni.
- (2) A tagállamoknak értesíteniük kell a Bizottságot az adatbázishoz való hozzáférésre jogosult hatóságokról.
- (3) A tagállamok kivizsgáló szerveinek a II. mellékletben megadott minta szerint értesíteniük kell a Bizottságot a tengeri balesetekről és eseményekről. Biztosítaniuk kell továbbá a Bizottságnak a tengeri balesetek vagy események biztonsági vizsgálatára vonatkozó adatokat az EMCIP adatbázis működési elvének megfelelően.
- (4) A Bizottságnak tájékoztatnia kell a tagállamok kivizsgáló szerveit az értesítési és jelentéstételi eljárás követelményeiről és időtartamáról.

18. cikk

A tengerészekkel szembeni méltányos bánásmód

A tagállamok tiszteletben tartják a tengeri balesetek esetén a tengerészekkel szembeni tisztességes bánásmódról szóló IMO-iránymutatásokat.

2007. április 25., szerda

19. cikk

A bizottság

(1) A Bizottságot a 2002. november 5-i 2099/2002/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet⁽¹⁾ 3. cikke által létrehozott, a tengeri közlekedés biztonságával és a hajókról történő szennyezés megelőzésével foglalkozó bizottság (COSS) segíti.

(2) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor az 1999/468/EK határozat 5. és 7. cikkét kell alkalmazni, 8. cikkének rendelkezéseire is figyelemmel.

Az 1999/468/EK határozat 5. cikkének (6) bekezdésében meghatározott időszak három hónap.

(3) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor az 1999/468/EK határozat 5a. cikkének (1)–(4) bekezdését, valamint 7. cikkét kell alkalmazni, 8. cikkének rendelkezéseire is figyelemmel.

20. cikk

Módosítási hatáskörök

A Bizottság – a 19. cikk (2) bekezdésében megállapított eljárással – aktualizálhatja ennek az irányelvnek a fogalommeghatározásait, valamint a közösségi jogszabályokra és az IMO-eszközökre történő hivatkozásokat annak érdekében, hogy azok összhangba kerüljenek a hatályba lépett közösségi vagy IMO-intézkedésekkel, ezen irányelv korlátainak tiszteletben tartására is figyelemmel.

Ugyanezen eljárásnak megfelelően eljárva a Bizottság a mellékleteket is módosíthatja.

21. cikk

További intézkedések

Az ezen irányelvben foglaltak közül semmi sem akadályozza meg, hogy valamely tagállam a tengeri közlekedés biztonságával kapcsolatban az ezen irányelv hatálya alá nem tartozó további intézkedéseket hozzon, feltéve ha az ilyen intézkedések nem sértik ezt az irányelvet, és semmilyen módon nem is befolyásolják hátrányosan a végrehajtását, **és nem veszélyeztetik az Unió céljainak megvalósítását.**

22. cikk

Szankciók

A tagállamok megállapítják az ezen irányelv alapján meghozott nemzeti rendelkezések megsértése esetén alkalmazandó szankciókra vonatkozó szabályokat, és minden szükséges intézkedést megtesznek azok végrehajtása érdekében. A szankcióknak hatékonynak, arányosnak és visszatartó erejűnek kell lenniük.

23. cikk

A meglévő jogszabályok módosításai

(1) Az 1999/35/EK határozat 12. cikkét el kell hagyni.

(2) A 2002/59/EK határozat 11. cikkét el kell hagyni.

⁽¹⁾ HL L 324., 2002.11.29., 1. o. A legutóbb a 93/2007/EK bizottsági rendelettel (HL L 22., 2007.1.31., 12. o.) módosított rendelet.

2007. április 25., szerda

24. cikk

Átültetés

(1) A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek legkésőbb ...-ig megfeleljenek. Haladéktalanul eljuttatják a Bizottsághoz az említett rendelkezések szövegét, valamint az említett rendelkezések és ezen irányelv közötti megfelelési táblázatot.

Amikor a tagállamok elfogadják ezeket a rendelkezéseket, azokban hivatkozni kell erre az irányelvre, vagy azokhoz hivatalos kihirdetésük alkalmával ilyen hivatkozást kell fűzni. A hivatkozás módját a tagállamok határozzák meg.

(2) A tagállamok közlik a Bizottsággal nemzeti joguknak azon főbb rendelkezéseit, amelyeket az ezen irányelv által szabályozott területen fogadnak el.

25. cikk

Hatálybalépés

Ez az irányelv az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

26. cikk

Címzettek

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt ...-ban/-ben, ...-án/-én.

az Európai Parlament részéről
az elnök

a Tanács részéről
az elnök

I. MELLÉKLET

A BIZTONSÁGI VIZSGÁLATRÓL SZÓLÓ JELENTÉS FORMÁTUMA ÉS TARTALMA

Előszó

Ez a rész megállapítja a biztonsági vizsgálat egyedüli célját, vagyis hogy a biztonsági ajánlás semmilyen esetben sem keletkeztetheti felelősség vagy vétkesség vélelmét, és tartalmát és stílusát tekintve a jelentés nem azzal a szándékkal készül, hogy azt bírósági eljárás során felhasználják.

(A jelentés nem hivatkozhat tanúvallomásra, továbbá a jelentésben említettek közül senkit sem hozhat kapcsolatba olyan személlyel, aki a kivizsgálás során vallomást tett.)

1. Összefoglaló

Ez a rész a tengeri baleset vagy rendkívüli esemény alapvető tényeit vázolja fel: mi, mikor, hol és hogyan történt, továbbá összegzi, hogy annak következtében történt-e haláleset, sérülés, károsodott-e a hajó, a rakomány, harmadik felek vagy a környezet.