

17/2008/EK KÖZÖS ÁLLÁSPONT

a Tanács által 2008. június 6-án elfogadva

a tengeri szállítási ágazatban bekövetkező balesetek kivizsgálására irányadó alapelvek megállapításáról, valamint az 1999/35/EK és a 2002/59/EK irányelv módosításáról szóló, ...-i 2008/.../EK európai parlamenti és tanácsi irányelv elfogadására tekintettel

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2008/C 184 E/03)

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) Az európai tengeri szállítás biztonságát magas általános szinten kell tartani, és mindent meg kell tenni a tengeri balesetek és események számának csökkentése érdekében.
- (2) A tengeri balesetek gyors műszaki kivizsgálása javítja a tengeri biztonságot, 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 biztonság javításáról szóló, 2004. április 21-i állásfoglalásában ⁽⁴⁾ sürgette a Bizottságot a hajózási balesetek kivizsgálásáról szóló irányelvre vonatkozó javaslat előterjesztésére.
- (4) Az ENSZ 1982. december 10-i tengerjogi egyezményének (a továbbiakban: UNCLOS) 2. cikke meghatározza a parti államok azon jogát, hogy kivizsgálják a felségvizeiken bekövetkező olyan tengeri balesetek okait, amelyek veszélyeztethetik az emberi életet vagy a környezetet, szükségessé tehetik a parti állam felkutatási és mentési hatóságainak beavatkozását, vagy másképpen érinthetik a parti államot.
- (5) Az UNCLOS-egyezmény 94. cikke előírja, hogy a lobogó szerinti államoknak megfelelően képzett személy vagy személyek által vagy előtt kell kivizsgáltatniuk bizonyos nyílt tengeren bekövetkezett baleseteket vagy hajózási eseményeket.

- (6) Az Életbiztonság a tengeren tárgyú 1974. november 1-i nemzetközi egyezmény (a továbbiakban: a SOLAS 74) I/21. szabálya, a merülésvonalakról szóló 1966. április 5-i nemzetközi egyezmény és a hajókról történő szennyezés megelőzéséről szóló 1973. november 2-i nemzetközi egyezmény meghatározza a lobogó szerinti államoknak a balesetek kivizsgálására és a Nemzetközi Tengerészeti Szervezetnek (IMO) a vonatkozó megállapításokról való tájékoztatására irányuló felelősségét.

- (7) Az IMO közgyűlésének a 2005. december 1-jei A.973(24) határozatához csatolt, a kötelező IMO-jogszabályok végrehajtási szabályzata emlékeztet a lobogó szerinti államok azon köteletségére, hogy a tengeri közlekedésbiztonsági vizsgálatokat megfelelően képzett, a tengeri balesetekkel és eseményekkel kapcsolatos ügyekben jártas vizsgálóbiztosok végezzék. Az említett szabályzat előírja továbbá a lobogó szerinti államok számára, hogy készen kell állniuk arra, hogy – a baleset vagy esemény helyszínétől függetlenül – az adott célra képzett vizsgálóbiztosokat bocsássonak rendelkezésre.

- (8) Figyelembe kell venni a tengeri balesetek és események kivizsgálásának az IMO közgyűlésének az 1997. november 27-i A.849(20) határozatához csatolt szabályzatát (a továbbiakban: a tengeri balesetek és események kivizsgálásáról szóló IMO-szabályzat), amely közös megközelítés alkalmazását írja elő a tengeri balesetek és események biztonsági vizsgálata esetében, valamint államközi együttműködést a tengeri baleseteket és eseményeket kiváltó tényezők azonosítása területén. Figyelembe kell venni továbbá az IMO közgyűlésének 1997. november 27-i A.861(20) és az IMO Tengerészeti Biztonsági Bizottságának a 2004. május 17-i MSC.163(78) határozatait is, amelyek meghatározzák az „úti adatrögzítők” fogalmát.

- (9) Tengeri balesetek vagy események biztonsági vizsgálata során a tagállamoknak figyelembe kell venniük az IMO közgyűlése és a Nemzetközi Munkaügyi Szervezet Igazgató Tanácsának a 2005. december 1-jei A.987(24) határozatához csatolt, a tengeri balesetek során a tengerészekkel szembeni méltányos bánásmódról vonatkozó iránymutatásokat vagy a megfelelő nemzetközi szervezetek által elfogadott, az emberi tényezőhöz kapcsolódó bármely egyéb ajánlást vagy eszközt, amennyiben azok a műszaki biztonsági vizsgálatok tekintetében alkalmazandók.

⁽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 véleménye (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé), a Tanács 2008. június 6-i közös állásponjtja és az Európai Parlament ...-i állásponjtja (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé).

⁽⁴⁾ HL C 104. E, 2004.4.30., 730. o.

- (10) A menetrend szerint közlekedő ro-ro komphajók és a gyorsjáratú személyszállító vízi járművek biztonságos üzemeltetésének érdekében végzett kötelező szemlék rendszeréről szóló, 1999. április 29-i 1999/35/EK tanácsi irányelv⁽¹⁾ előírja a tagállamok számára, hogy saját jogrendszerük keretében hozzanak létre egy jogalapot, amely számukra és minden egyéb különösen érdekelt tagállam számára lehetővé teszi, hogy egy ro-ro komphajót vagy gyorsjáratú személyszállító vízi járművet érintő tengeri baleset vagy esemény kivizsgálásában részt vegyenek, abban együttműködjenek, vagy – amennyiben a tengeri balesetek és események kivizsgálásáról szóló IMO-szabályzat úgy rendelkezik – az ilyen vizsgálatot lefolytassák.
- (11) A közösségi hajóforgalomra vonatkozó megfigyelő és információs rendszer létrehozásáról szóló, 2002. június 27-i 2002/59/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv⁽²⁾ előírja a tagállamok számára, hogy meg kell felelniük a tengeri balesetek és események kivizsgálására vonatkozó IMO-szabályzatnak és biztosítaniuk kell, hogy a balesetek kivizsgálásának eredményei a balesetek kivizsgálásának lezárultát követően a lehető legrövidebb időn belül közzétételre kerüljenek.
- (12) A tengerjáró hajókat vagy a kikötőkben vagy más, korlátozás alá tartozó területeken tartózkodó hajókat érintő balesetek és események pártatlan módon történő biztonsági vizsgálata alapvető fontosságú az ilyen baleset vagy esemény körülményeinek és okainak pontos megállapítása érdekében. A vizsgálatot ezért – az összeférhetlenség elkerülése érdekében – független szerv ellenőrzése mellett, képzett vizsgálóbiztosoknak kell lefolytatniuk.
- (13) A tagállamoknak – az igazságügyi vizsgálat lefolytatásáért felelős hatóságok hatáskörére vonatkozó jogszabályaiknak megfelelően, és adott esetben ezen hatóságokkal együttműködésben – biztosítaniuk kell, hogy a műszaki kivizsgálásért felelős személyek feladataikat a lehető legjobb körülmények között végezhessék.
- (14) A tagállamoknak biztosítaniuk kell, hogy jogrendszerük lehetővé tegye számukra és minden egyéb különösen érdekelt tagállam számára, hogy – a tengeri balesetek és események kivizsgálására vonatkozó IMO-szabályzat rendelkezései alapján – a balesetek kivizsgálásában részt vegyenek vagy együttműködjenek, vagy azt lefolytassák.
- (15) A tagállamok a tengeri baleset vagy esemény biztonsági vizsgálatának (a továbbiakban: biztonsági vizsgálat) vezetésével vagy az ilyen vizsgálathoz kapcsolódó egyedi feladatokkal – közös megegyezéssel – más tagállamot is megbízhatnak.
- (16) A tagállamoknak minden erőfeszítést meg kell tenniük annak érdekében, hogy a két vagy több tagállamot érintő biztonsági vizsgálatok keretében igényelt segítségnyújtásért ne számítsanak fel költséget. A biztonsági vizsgálatban nem érintett tagállamtól kért segítség esetén a tagállamok megállapodnak a felmerülő költségek megtérítéséről.
- (17) A SOLAS 74 V/20. szabálya értelmében a 2002. július 1-jén vagy azután megépített utasszállító hajókat és a 3 000 tonna, vagy annál nagyobb bruttó űrtartalmú egyéb hajókat úti adatrögzítővel kell felszerelni a balesetek kivizsgálásának segítése érdekében. Elő kell írni, hogy ez a berendezés – tekintettel a hajózási balesetek megelőzését célzó politika kialakításában betöltött fontos szerepére – mindig megtalálható legyen a nemzeti vagy nemzetközi forgalomban részt vevő és közösségi kikötőkbe érkező hajókon.
- (18) Az úti adatrögzítő rendszer és más elektronikus eszközök által szolgáltatott adatok felhasználhatók visszamenőlegesen a tengeri baleset vagy esemény okainak kivizsgálására, valamint megelőző jelleggel az esetlegesen ilyen eseményekhez vezető körülményekből való tapasztalatszerzésre. A tagállamoknak biztosítaniuk kell az ilyen adatok mindkét célra történő megfelelő felhasználását, amennyiben azok rendelkezésre állnak.
- (19) Az Európai Parlament és a Tanács 1406/2002/EK rendelete⁽³⁾ előírja az Európai Tengerbiztonsági Ügynökség (a továbbiakban: az ügynökség) számára, hogy együtt kell működnie a tagállamokkal műszaki megoldások kidolgozása érdekében, továbbá technikai segítséget kell nyújtania a közösségi jogszabályok végrehajtásához. A balesetek kivizsgálása területén az ügynökségnek az a feladata, hogy – a tagállamok eltérő jogi rendszereire figyelemmel – megkönnyítse a tagállamok és a Bizottság közötti, a tengeri baleseteknek az egyezményes nemzetközi alapelvek szerinti kivizsgálására vonatkozó közös módszertan kidolgozására irányuló együttműködést.
- (20) Az 1406/2002/EK rendeletnek megfelelően az ügynökségnek elő segíti a kivizsgálással kapcsolatos tevékenységek tekintetében a tagállamok által nyújtott támogatásra és a meglévő baleseti jelentések elemzésére irányuló együttműködést.
- (21) A biztonsági vizsgálatot követően megfogalmazott biztonsági ajánlásokat a tagállamoknak kellően figyelembe kell venniük.
- (22) Mivel a műszaki biztonsági vizsgálat célja a tengeri balesetek és események megelőzése, a következtetések és a biztonsági ajánlások semmilyen körülmények között nem állapíthatják meg a felelősséget vagy a vétkesség megosztását.
- (23) Mivel ezen irányelv célját, nevezetesen a tengeri szállítás biztonságának Közösségen belüli javítását és ily módon a jövőbeli tengeri balesetek kockázatának csökkentését, a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, és ezért az intézkedés terjedelme vagy hatásai miatt azok közösségi szinten jobban megvalósíthatók, a Közösség intézkedéseket hozhat a Szerződés 5. cikkében foglalt szubsidiaritás elvének megfelelően. Az e cikkben foglalt arányosság elvének megfelelően ez az irányelv nem lép túl az e cél eléréséhez szükséges mértéket.

⁽¹⁾ 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.

⁽²⁾ HL L 208., 2002.8.5., 10. o.

⁽³⁾ HL L 208., 2002.8.5., 1. o. A legutóbb az 1891/2006/EK rendelettel (HL L 394., 2006.12.30., 1. o.) módosított rendelet.

- (24) 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 ⁽¹⁾ összhangban kell elfogadni.
- (25) A Bizottságot fel kell hatalmazni ezen irányelv módosítására, hogy alkalmazza a nemzetközi egyezményekben, és jegyzőkönyvekben, szabályzatokban és az ahhoz kapcsolódó határozatokban bekövetkező változásokat, és kiigazítsa vagy módosítsa a tengeri balesetek és események kivizsgálásának közös módszertanát. Mivel a fenti intézkedések általános hatályúak, és ezen irányelv nem alapvető fontosságú elemeinek többek között új nem alapvető fontosságú elemekkel történő kiegészítéssel történő módosítására irányulnak, azokat az 1999/468/EK határozat 5a. cikkében meghatározott ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással kell elfogadni.
- (26) A jogalkotás minőségének javításáról szóló intézményközi megállapodás ⁽²⁾ 34. pontjával összhangban a tagállamokat ösztönzi arra, hogy a maguk számára, illetve a Közösség érdekében készítsenek táblázatokat, amelyekben a lehető legpontosabban bemutatják az irányelv és az azt átültető intézkedések közötti megfelelést, és hogy e táblázatokat tegyék közzé,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. cikk

Tárgy

- (1) Az irányelv célja a tengeri szállítás biztonságának javítása és a hajók által okozott szennyezés megelőzése a jövőbeli tengeri balesetek kockázatának csökkentése érdekében, a következők révén:
- a) a gyors biztonsági vizsgálatok elvégzésének, valamint a tengeri balesetek és események megfelelő elemzésének a megkönnyítése azok okainak meghatározása érdekében; és
- b) a biztonsági vizsgálatról szóló időszerű és pontos jelentések, valamint a helyreállítási intézkedésekre vonatkozó javaslatok biztosítása.
- (2) Az ezen irányelv szerinti kivizsgálások sem a felelősség megállapítására, sem a vétkesség megosztására nem terjedhetnek ki. A tagállamoknak azonban biztosítaniuk kell, hogy a vizsgálati szerv vagy jogalany (a továbbiakban: vizsgálati szerv) a baleset vagy esemény oka tekintetében teljes körű jelentést tegyen, mivel a vétkesség vagy a felelősség esetleg ezen megállapításokból kikövetkeztethető.

⁽¹⁾ HL L 184., 1999.7.17., 23. o. A legutóbb a 2006/512/EK határozattal (HL L 200., 2006.7.22., 11. o.) módosított határozat.

⁽²⁾ HL C 321., 2003.12.31., 1. o.

2. cikk

Hatály

- (1) Ez az irányelv olyan tengeri balesetekre és eseményekre alkalmazandó, amelyek:
- a) valamelyik tagállam lobogója alatt közlekedő hajókkal kapcsolatosak;
- b) a tagállamoknak az UNCLOS-ban meghatározottak szerinti parti tengerén vagy belvizein történtek; vagy
- c) a tagállamok más alapvető érdekeit érintik.
- (2) Ez az irányelv nem alkalmazandó olyan tengeri balesetekre és eseményekre, amelyek csak a következő típusú hajókat érintik:
- a) hadihajók, csapatszállító hajók és egyéb hajók, amelyek valamely tagállam tulajdonában vagy üzemeltetésében állnak, és amelyeket kizárólag kormányzati, nem kereskedelmi célra használnak;
- b) kereskedelmi tevékenységre nem használt, 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) 15 méternél rövidebb halászhajók;
- e) rögzített nyílt tengeri fúróberendezések.

3. cikk

Fogalommeghatározások

Ezen irányelv alkalmazásában:

1. „A tengeri balesetek és események kivizsgálásáról szóló IMO-szabályzat”: az IMO az 1997. november 27-i A.849(20) közgyűlési határozatához csatolt, a tengeri balesetek és események kivizsgálásának szabályzata, annak naprakész változata szerint.
2. A következő kifejezések a tengeri balesetek és események kivizsgálásáról szóló IMO-szabályzatban található meghatározások szerint értendők:
- a) „tengeri baleset”;
- b) „nagyon súlyos baleset”;
- c) „tengeri esemény”;
- d) „tengeri baleset vagy esemény biztonsági vizsgálata”;
- e) „a vizsgálatot vezető állam”;
- f) „különösen érdekelt állam”.
3. A „ro-ro komphajó” és a „gyorsjáratú személyszállító vízi jármű” kifejezések az 1999/35/EK irányelv 2. cikkében található meghatározás szerint értendők.

4. „úti adatrögzítő (a továbbiakban: VDR)”: az IMO közgyűlésének az A.861 (20) és az IMO Tengerészeti Biztonsági Bizottságának MSC.163 (78) határozatában foglalt meghatározás szerint értendő.
5. „Biztonsági ajánlás”: olyan javaslat, amelyet:
- biztonsági vizsgálatot folytató vagy vezető állam vizsgálati szerve tett a vizsgálatból származó információk alapján, vagy adott esetben;
 - a Bizottság tett az adatok összefoglaló elemzése alapján.

4. cikk

A biztonsági vizsgálatok jogállása

(1) A tagállamok – a jogrendszerüknek megfelelően – oly módon határozzák meg a biztonsági vizsgálatok jogállását, hogy azokat a lehető leghatékonyabb módon és a lehető legrövidebb időn belül el lehessen végezni.

A tagállamok – jogszabályaiknak megfelelően és adott esetben az igazságügyi vizsgálat elvégzéséért felelős hatóságok általi együttműködéssel – biztosítják, hogy a biztonsági vizsgálatok:

- a felelősség megállapítására vagy a vétkesség megosztására irányuló nyomozástól vagy egyéb, párhuzamosan végzett vizsgálatától függetlenek legyenek; és
 - ne legyenek indokolatlanul akadályoztatva, felfüggesztve vagy elhalasztva ilyen vizsgálatok miatt.
- (2) A tagállamok által meghatározandó szabályoknak – a 10. cikkben említett állandó együttműködési kerettel összhangban – tartalmazniuk kell olyan rendelkezéseket, amelyek lehetővé teszik:
- a más tagállamok által vezetett biztonsági vizsgálatok területén folytatott együttműködést és kölcsönös segítségnyújtást, vagy az ilyen vizsgálatok lefolytatásának más tagállamokra való bízását a 7. cikkkel összhangban; és
 - vizsgálati szerveik tevékenységeinek összehangolását az ezen irányelv céljának eléréséhez szükséges mértékben.

5. cikk

Kivizsgálási kötelezettség

(1) Minden tagállam biztosítja, hogy a 8. cikkben említett vizsgálati szerv biztonsági vizsgálatot végezzen az olyan nagyon súlyos tengeri balesetekkel kapcsolatban, amelyek:

- a lobogója alatt közlekedő hajót érintenek, tekintet nélkül a baleset helyszínére;
- az UNCLOS-ban meghatározottak szerinti parti tengerén vagy belvizein következnek be, tekintet nélkül a balesetben érintett hajó vagy hajók lobogójára; vagy
- a tagállam alapvető érdekével kapcsolatosak, tekintet nélkül a baleset helyszínére és az érintett hajó vagy hajók lobogójára.

(2) Ezenkívül a vizsgálati szerv határoz arról, hogy elvégzi-e egyéb tengeri balesetek vagy események biztonsági kivizsgálását.

A vizsgálati szervnek határozatában figyelembe kell vennie a baleset vagy esemény súlyosságát, az érintett hajó és/vagy rakomány típusát, valamint azt a mértéket, amellyel a biztonsági vizsgálat megállapításai hozzájárulhatnak jövőbeli balesetek és események megelőzéséhez.

(3) A biztonsági vizsgálatok hatályát és a lefolytatásukra vonatkozó gyakorlati intézkedéseket a vizsgálatot vezető tagállam vizsgálati szerve határozza meg a többi különösen érdekelt állam vizsgálati szervével együttműködésben, oly módon, hogy az ezen irányelv céljának elérését a lehető legjobban elősegítse, és a jövőbeli balesetek és események megelőzését szolgálja.

(4) A biztonsági vizsgálatok során a tengeri balesetek és események kivizsgálására szolgáló, az 1406/2002/EK rendelet 2. cikkének e) pontja szerint kidolgozott közös módszertant kell követni. A Bizottság ezen irányelv alkalmazásában kiigazítja vagy módosítja e módszertant.

Az ezen irányelv nem alapvető fontosságú elemeinek többek között új, nem alapvető fontosságú elemekkel történő kiegészítéssel történő módosítására irányuló ilyen intézkedést a 18. cikk (3) bekezdésében említett ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárásnak megfelelően kell elfogadni.

A Bizottság és a tagállamok iránymutatásokat dolgoznak ki a biztonsági vizsgálatokkal kapcsolatos, a közös módszertan végrehajtása során alkalmazandó eljárásokra és legjobb gyakorlatra vonatkozóan. Az iránymutatásokat rendszeresen naprakészé kell tenni a biztonsági vizsgálatok végzése során nyert tapasztalatok figyelembevétele érdekében.

(5) A biztonsági vizsgálatot a tengeri baleset vagy esemény bekövetkezése után a kivitelezhetőség függvényében haladéktalanul meg kell kezdeni.

6. cikk

Értesítési kötelezettség

A tagállamok – a jogrendszerük keretében – előírják, hogy a vizsgálati szervet a felelős hatóságok és/vagy az érintett felek haladéktalanul értesítik az ezen irányelv hatálya alá tartozó valamennyi balesetről és eseményről.

7. cikk

Biztonsági vizsgálatok vezetése és az azokban való részvétel

(1) A tagállamoknak kerülniük kell ugyanazon tengeri baleset vagy esemény párhuzamos biztonsági vizsgálatát. Tartózkodniuk kell minden olyan intézkedéstől, amely indokolatlanul kizárhatná, felfüggeszthetné vagy késleltethetné az ezen irányelv hatálya alá tartozó biztonsági vizsgálat elvégzését.

Két vagy több tagállamot érintő biztonsági vizsgálat esetén az érintett tagállamoknak a lehető leggyorsabban meg kell állapodniuk abban, hogy melyikük legyen a vizsgálatot vezető tagállam. Minden erőfeszítést meg kell tenniük a vizsgálati eljárások elfogadása érdekében. Ezen megállapodás keretében a különösen érdekelt egyéb államok azonos jogokkal és hozzáféréssel rendelkeznek a tanúk és a bizonyítékok tekintetében, mint a biztonsági vizsgálatot vezető tagállam. Rendelkeznek továbbá azzal a joggal, hogy meggyőződjenek arról, hogy a biztonsági vizsgálatot vezető tagállam álláspontjukat figyelembe vette.

(2) Az (1) bekezdés ellenére minden egyes tagállam felelős a biztonsági vizsgálatért és az különösen érdekelt tagállamokkal való koordinációért mindaddig, amíg kölcsönösen megállapodnak arról, hogy melyikük legyen a vizsgálatot vezető állam.

(3) A tagállamok – az ezen irányelv és a nemzetközi jog szerinti kötelezettségeik sérelme nélkül – eseti alapon és kölcsönös megegyezéssel megbízhatnak egy másik tagállamot valamely biztonsági vizsgálat vezetésének feladatával, vagy az ehhez a vizsgálatához kapcsolódó konkrét feladatok elvégzésével.

(4) Ha egy ro-ro komphajó vagy gyorsjáratú személyszállító vízi jármű érintett tengeri balesetben vagy eseményben, a biztonsági vizsgálati eljárást annak a tagállamnak kell megindítania, amelynek az UNCLOS-ban meghatározott felségvizein vagy belvizein a baleset vagy esemény bekövetkezett, egyéb vizeken bekövetkezett baleset esetén pedig a komphajó vagy vízi jármű által utoljára érintett tagállamnak. Ez az állam felelős a biztonsági vizsgálatért és az különösen érdekelt tagállamokkal való koordinációért mindaddig, amíg kölcsönösen megállapodnak arról, hogy melyikük legyen a vizsgálatot vezető állam.

8. cikk

Vizsgálati szervek

(1) A tagállamok biztosítják, hogy a biztonsági vizsgálatról független, állandó vizsgálati szervet bízzanak meg, és azt megfelelően képzett, a tengeri balesetekkel és eseményekkel kapcsolatos ügyekben jártas vizsgálóbiztosok végezzék.

A biztonsági vizsgálat pártatlan módon történő lefolytatása érdekében a vizsgálati szerv szervezetileg, valamint jogi struktúrája és döntéshozatala tekintetében független minden olyan féltől, amelyek érdekeit feladata elvégzése sértheti.

A sem tengerparttal, sem lobogójuk alatt közlekedő hajókkal és vízi járművekkel nem rendelkező tagállamok független kapcsolattartó intézményt jelölnek ki, amely együttműködik az 5. cikk (1) bekezdésének c) pontja szerinti vizsgálat során.

(2) A vizsgálati szerv biztosítja, hogy az egyes vizsgálóbiztosok rendelkezzenek a szokásos vizsgálati feladataikhoz tartozó területekre vonatkozó szaktudással és gyakorlati tapasztalattal. A vizsgálati szerv szükség esetén biztosítja továbbá a megfelelő szakértők azonnali rendelkezésre bocsátását.

(3) A vizsgálati szervre bízott tevékenységek kiterjeszthetők a tengeri közlekedés biztonságával kapcsolatos adatok gyűjtésére

és elemzésére, különösen megelőzési céllal, ha ezek a tevékenységek nem befolyásolják függetlenségét, és szabályozási, igazgatási vagy szabványosítási kérdésekben nem járnak felelősséggel.

(4) A tagállamok – a jogrendszerük keretében eljárva és adott esetben az igazságügyi vizsgálatért felelős hatóságokkal együttműködve – biztosítják, hogy a vizsgálati szerv vagy a biztonsági vizsgálati feladattal megbízott bármely más vizsgálati 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 biztosíthassák a bizonyítékok jegyzékének összeállítását, valamint a vizsgálat vagy elemzés tárgyát képező hajóroncsok, törmelékek vagy más alkatrészek és anyagok ellenőrzött felkutatását és eltávolítását;

c) megkövetelhessek a b) pontban említettek vizsgálatát vagy elemzését, és szabadon hozzáférhessenek az ilyen vizsgálatok vagy elemzések eredményeihez;

d) szabadon hozzáférjenek, lemásolhassanak és felhasználhassanak bármely vonatkozó információt és rögzített adatot, beleértve a VDR-ből nyert adatokat, amelyek a hajóra, az útra, a rakományra, a légénységre vagy bármely más személyre, tárgyra, tényezőre vagy körülményre vonatkoznak;

e) szabadon hozzáférhessenek az áldozatok holttestén vagy az áldozatok holttestéből vett mintákon végzett vizsgálatok eredményeihez;

f) szabad hozzáférést kérhessenek és kaphassanak a hajó üzemeltetésében érintett személyeken vagy bármely más megfelelő személyen végzett, valamint az ezektől vett mintákon végzett vizsgálatok eredményeihez;

g) kikérdezhessék a tanúkat minden olyan személy távollétében, akinek az érdekei hátráltathatják a biztonsági vizsgálatot;

h) megkaphassák a lobogó szerinti állam, a hajótulajdonosok, a hajóosztályozó társaságok vagy bármely más érintett fél birtokában lévő felmérési feljegyzéseket és vonatkozó információkat, amennyiben ezek a felek vagy képviselőik a tagállamban székhellyel rendelkeznek;

i) államuk megfelelő hatóságainak segítségét kérhetik, 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 vizsgálati szerv számára lehetővé kell tenni, hogy azonnal reagálhasson egy balesetről szóló értesítésre, és elegendő forrással rendelkezzen feladatai független módon történő ellátásához. Vizsgálóbiztosai részére olyan jogállást kell biztosítani, amely biztosítja számukra a függetlenséghez szükséges garanciákat.

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

9. cikk

Titoktartás

A tagállamok – a jogrendszerük keretében eljárva – biztosítják, hogy a következő adatok ne legyenek hozzáférhetőek a biztonsági vizsgálatról eltérő célokra, kivéve ha az adott állam illetékes hatósága megállapítja, hogy a nyilvánosságra hozatalukhoz fűződő érdek jelentősebb, mint az a kedvezőtlen belföldi és nemzetközi hatás, amelyet az ilyen fellépés gyakorolhat a biztonsági vizsgálatra vagy bármely jövőbeli vizsgálatra:

- a) minden tanúvallomás és egyéb nyilatkozat, beszámoló és feljegyzés, amelyet a vizsgálati szerv jegyzett fel vagy kapott a biztonsági vizsgálat során;
- b) a biztonsági vizsgálat keretében tanúvallomást tett személyek személyazonosságát felfedő adatok;
- c) a balesetben vagy eseményben érintett személyekre vonatkozó orvosi vagy személyes adatok.

10. cikk

Állandó együttműködési keret

(1) A tagállamok a Bizottsággal szoros együttműködésben létrehozhatnak egy olyan állandó együttműködési keretet, amely – az ezen irányelv céljának eléréséhez szükséges mértékben – lehetővé teszi vizsgálati szerveik számára az egymással való együttműködést.

(2) Az állandó együttműködési keret eljárási szabályzatáról és a szükséges szervezeti intézkedésekről a 18. cikk (2) bekezdésében megállapított szabályozási bizottsági eljárásnak megfelelően kell döntenet.

(3) Az állandó együttműködési keretben a tagállamok vizsgálati szerveinek meg kell állapodniuk a legmegfelelőbb együttműködési formákról annak érdekében, hogy:

- a) a vizsgálati szervek megoszthassák a hajóroncsoknak, a hajófelszereléseknek és a biztonsági vizsgálat szempontjából lényeges egyéb tárgyakkal a műszaki kivizsgálásához szükséges berendezéseket, létesítményeket és felszereléseket, beleértve azokat, amelyek a VDR-ekből és más elektronikus készülékekből származó információk megszerzéséhez és értékeléséhez kellene;
- b) biztosíthatják egymásnak a meghatározott 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 tehesenek;

- d) közös alapelveket dolgozhatnak ki a biztonsági ajánlások nyomán hozott intézkedésekre és a kivizsgálási módszereknek a műszaki és tudományos fejlődéshez való igazítására;
- e) a nemzeti szabályok tiszteletben tartása mellett titoktartási szabályokat állapíthatnak meg a tanúvallomások megosztására és a 9. cikkben említett adatok és egyéb feljegyzett információk feldolgozására, beleértve a harmadik országokkal való kapcsolatokat is;
- f) adott esetben az egyéni vizsgálóbiztosok számára a tárgyhoz kapcsolódó képzési tevékenységeket szervezhessenek;
- g) az ezen irányelv hatálya alá tartozó területeken előmozdíthassák az együttműködést a harmadik országok vizsgálati szerveivel vagy testületeivel és a tengeri baleseteket kivizsgáló nemzetközi szervezetekkel;
- h) a biztonsági vizsgálatot végző vizsgálati szervezetet elláthatják a lényeges információkkal.

11. cikk

Költségek

(1) Két vagy több tagállamot érintő biztonsági vizsgálatok esetén a saját tevékenységeket díjmentesen kell végezni.

(2) A biztonsági vizsgálatban nem érintett tagállamtól kért segítség esetén a tagállamok megállapodnak a felmerülő költségek megtérítéséről.

12. cikk

Együttműködés a különösen érdekelt harmadik országokkal

(1) A tagállamoknak a biztonsági vizsgálatok során a lehető leghamarabban együtt kell működniük a különösen érdekelt harmadik országokkal.

(2) A különösen érdekelt harmadik országok számára kölcsönös megállapodás alapján lehetővé kell tenni, hogy a valamely tagállam által, ezen irányelv alapján vezetett biztonsági vizsgálatba – annak bármely szakaszában – bekapcsolódjanak.

(3) Egy tagállamnak egy különösen érdekelt harmadik ország által folytatott biztonsági vizsgálatban való közreműködése nem sértheti az ezen irányelv szerinti biztonsági vizsgálat lefolytatásával és a jelentéstétellel kapcsolatos követelményeket. Ha a különösen érdekelt harmadik ország egy vagy több tagállamot érintő biztonsági vizsgálatot folytat, a tagállamok határozhatnak úgy, hogy nem végeznek párhuzamos biztonsági vizsgálatot, amennyiben a harmadik ország a biztonsági vizsgálatot a tengeri balesetek és események kivizsgálásáról szóló IMO-szabályzatnak megfelelően végzi.

13. cikk

A bizonyítékok megőrzése

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

- a) megőrizték 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 a VDR-ekből és más elektronikus készülékből nyert információkat;
- b) megelőzzék az ilyen információk felülírását vagy más módosítását;
- c) védekezzenek minden egyéb, a baleset biztonsági vizsgálata szempontjából lényegesnek tartott készüléket érő interferencia ellen;
- d) a biztonsági vizsgálatok céljára haladéktalanul összegyűjtse és megőrizzenek minden bizonyítékot.

14. cikk

Baleseti jelentések

(1) Az ezen irányelvben foglaltak szerint végzett biztonsági vizsgálatokról az illetékes vizsgálati szerv által meghatározott formátumban, és az I. melléklet vonatkozó szakaszainak megfelelően jelentést kell közzétenni.

Olyan biztonsági vizsgálatok esetében, amelyek nem a nagyon súlyos tengeri balesetre vonatkoznak, és amelyek megállapításai potenciálisan nem vezetnek jövőbeli balesetek és események megelőzéséhez, a vizsgálati szervek határozhatnak úgy, hogy egyszerűsített jelentést kell közzétenni.

(2) A vizsgálati szerveknek mindent meg kell tenniük annak érdekében, hogy az (1) bekezdésben említett jelentést a baleset napjától számított 12 hónapon belül a nyilvánosság számára hozzáférhetővé tegyék. Ha a végleges jelentés nem készíthető el időben, időközi jelentést kell közzétenni a baleset időpontjától számított 12 hónapon belül.

(3) A vizsgálatot vezető tagállam vizsgálati szervének el kell juttatnia a végleges, az egyszerűsített vagy az időközi jelentés másolatát a Bizottsághoz. Figyelembe kell vennie a Bizottságnak a végleges jelentésre vonatkozó esetleges észrevételeit a jelentés minőségének oly módon történő javítása érdekében, hogy az a lehető legjobban segítse ezen irányelv céljának elérését.

15. cikk

Biztonsági ajánlások

(1) A tagállamok biztosítják, hogy a címzettek megfelelően figyelembe vegyék a vizsgálati szervek biztonsági ajánlásait, és

adott esetben – a közösségi és a nemzetközi joggal összhangban – azok alapján megfelelő intézkedéseket hozzanak.

(2) Szükség esetén valamely vizsgálati szerv vagy a Bizottság összefoglaló adatelemzés alapján biztonsági ajánlásokat fogalmazhat meg.

(3) A biztonsági ajánlás semmilyen körülmények között nem állapíthat meg felelősséget vagy oszthat meg vétkességet egy baleset kapcsán.

16. cikk

Korai vészjelző rendszer

A korai vészjelzés küldésére vonatkozó jogának sérelme nélkül, amennyiben egy tagállam vizsgálati szerve a biztonsági vizsgálat 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.

Szükség esetén a Bizottságnak figyelmeztető jelzést kell küldenie a többi tagállam felelős hatóságainak, a hajózási ágazatnak 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 európai elektronikus adatbázisban kell tárolni és elemezni.

(2) A tagállamoknak értesíteniük kell a Bizottságot az adatbázishoz való hozzáférésre jogosult hatóságokról.

(3) A tagállamok vizsgálati szerveinek a II. mellékletben megadott minta szerint értesíteniük kell a Bizottságot a tengeri balesetekről és eseményekről. Az EMCIP-adatbázisrendszeren keresztül meg kell adniuk továbbá a Bizottság részére a biztonsági vizsgálat által eredményezett adatokat.

(4) A Bizottság és a tagállamok kialakítják az adatbázisrendszert, valamint az adatokról megfelelő időben történő értesítés módszerét.

18. cikk

A bizottság

(1) A Bizottságot az Európai Parlament és a Tanács 2002. november 5-i 2099/2002/EK rendeletével létrehozott, a tengeri közlekedés biztonságával és a hajókról történő szennyezés megelőzésével foglalkozó bizottság (COSS) segíti ⁽¹⁾.

⁽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.

(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 határidő két hónap.

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

19. cikk

Módosítási hatáskörök

A Bizottság – ezen irányelv korlátainak tiszteletben tartásával – naprakésszé teheti ezen irányelv fogalommeghatározásait, valamint a közösségi jogszabályokra és az IMO-jogeszközökre történő hivatkozásokat annak érdekében, hogy azok összhangba kerüljenek a hatályba lépett közösségi vagy IMO-intézkedésekkel.

Az ezen irányelv nem alapvető fontosságú elemeinek többek között új, nem alapvető fontosságú elemekkel történő kiegészítéssel történő módosítására irányuló ilyen intézkedéseket a 18. cikk (3) bekezdésében említett ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárásnak megfelelően kell elfogadni.

Ugyanezen eljárásnak megfelelően a Bizottság a mellékleteket is módosíthatja.

A tengeri balesetek és események kivizsgálásáról szóló IMO-szabályzat módosításai a 2002/2002/EK rendelet 5. cikke alapján kizárhatók ezen irányelv alkalmazási köréből.

20. cikk

További intézkedések

Ezen irányelv egyetlen rendelkezése sem akadályozza meg, hogy valamely tagállam az ezen irányelv hatálya alá nem tartozó további tengerbiztonsági intézkedéseket hozzon, feltéve, hogy az ilyen intézkedések nem sértik ezt az irányelvet, és semmilyen módon nem befolyásolják hátrányosan a céljának elérését.

21. cikk

Szankciók

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

22. cikk

A meglévő jogszabályok módosításai

- (1) Az 1999/35/EK irányelv 12. cikkét el kell hagyni.
- (2) A 2002/59/EK irányelv 11. cikkét el kell hagyni.

23. cikk

Átültetés

- (1) A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek legkésőbb ...-ig (*) megfeleljenek.

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 azokat a főbb rendelkezéseit, amelyeket az ezen irányelv által szabályozott területen fogadnak el.

24. cikk

Hatálybalépés

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

25. cikk

Címzettek

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt, ...

az Európai Parlament részéről

az elnök

...

a Tanács részéről

az elnök

...

(*) Ezen irányelv hatálybalépésének időpontjától számított 24 hónap.

I. MELLÉKLET

A BIZTONSÁGI VIZSGÁLATRÓL SZÓLÓ JELENTÉS TARTALMA

Előszó

A melléklet megállapítja a biztonsági vizsgálat kizárólagos célját, nevezetesen, hogy a biztonsági ajánlás semmilyen esetben sem keletkeztetheti felelősség vagy vétkesség vélelmét, és hogy tartalmát és stílusát tekintve a jelentés nem azzal a stílussal íródott, hogy azt bírósági eljárás során felhasználják.

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

1. Összefoglaló

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

2. Tényszerű adatok

Ez a rész több különálló szakaszt tartalmaz, és elegendő olyan információt szolgáltat, amelyek a vizsgálati szerv értelmezésében tényszerűek, és amelyek bizonyítási alapot szolgáltatnak az elemzéshez és megkönnyítik az értelmezést.

Ezek a szakaszok különösen a következő információkat tartalmazzák:

2.1. A hajóra vonatkozó adatok

Lobogó/Lajstromozás,

Azonosító,

Főbb jellemzők,

Tulajdonviszony és irányítás,

A felépítésre vonatkozó részletek,

A hajó biztonságosságához szükséges összetételű és létszámú minimális személyzet,

Engedélyezett rakomány.

2.2. Az útra vonatkozó adatok

Érintett kikötők,

Az út típusa,

A rakományra vonatkozó adatok,

Személyzet.

2.3. A tengeri balesetre vagy eseményre vonatkozó információk

A tengeri baleset vagy esemény típusa,

Dátum és időpont,

A tengeri baleset vagy esemény földrajzi helyzete és helyszíne,

Külső és belső környezet,

A hajó üzemeltetése és az útszakasz,

A bekövetkezés helye a fedélzeten,

Emberi tényezőkre vonatkozó adatok,

Következmények (az emberekre, a hajóra, a környezetre, egyéb tényezőkre).

2.4. A parti hatóság beavatkozása és vészhelyzeti reakciója

Ki(k) az érintett(ek),

Alkalmazott eszköz,

A válaszadás gyorsasága,

Meghozott intézkedések,

Elért eredmények.

3. Beszámoló

Ez a rész a tengeri baleset vagy esemény előtti, alatti és utáni történések időbeli egymásutánján keresztül rekonstruálja a tengeri balesetet vagy eseményt és minden egyes résztvevő (azaz személy, anyag, környezet, felszerelés vagy külső tényező) érintettségét. A beszámolóban tárgyalt időszak azoknak a konkrét véletlen történéseknek az időpontjától függ, amelyek a tengeri baleset vagy rendkívüli esemény közvetlen előidézői voltak. Ez a rész tartalmazza továbbá a lefolytatott biztonsági vizsgálat vonatkozó részleteit, beleértve a vizsgálatok vagy tesztek eredményeit is.

4. Elemzés

Ez a rész több különálló szakaszt tartalmaz, és elemzést nyújt minden véletlen történésről, a biztonsági vizsgálat során végzett bármely vonatkozó vizsgálat vagy teszt eredményeihez és bármely, a tengeri balesetek megelőzésére esetlegesen már meghozott biztonsági intézkedéshez fűzött észrevételekkel.

Az elemző rész szakaszainak többek között az alábbi kérdésekre kell kiterjedniük:

- a baleseti esemény körülményei és háttere,
- emberi tévedések és mulasztások, veszélyes anyagok használatával járó események, környezeti hatások, felszerelésbeli hiányosságok és külső hatások,
- kiváltó tényezők, amelyek személyekhez kapcsolódó feladatokkal, fedélzeti műveletekkel, a parti irányítással vagy a szabályozás hatásával kapcsolatosak.

Az elemzés és a magyarázat lehetővé teszi, hogy a jelentés logikus következtetésekre jusson, megállapítva valamennyi kiváltó tényezőt, beleértve azokat, amelyek kockázatai tekintetében alkalmatlannak bizonyultak vagy hiányoztak a baleseti esemény bekövetkeztének megelőzésére, és/vagy következményeinek elkerülésére vagy enyhítésére szolgáló, már létező védekezési eszközök.

5. Következtetések

Ez a rész összefoglalja a megállapított kiváltó tényezőket és azokat a hiányzó vagy nem megfelelő (anyagi, funkcionális, szimbolikus vagy eljárási) védekezési eszközöket, amelyek esetében biztonsági intézkedéseket kell kidolgozni a tengeri balesetek megelőzése érdekében.

6. Biztonsági ajánlások

Szükség esetén a jelentésnek ez a része olyan biztonsági ajánlásokat tartalmaz, amelyek az elemzésen és a következtetéseken alapulnak, és olyan sajátos területekkel függenek össze, mint a jogalkotás, a tervezés, eljárások, felügyelet, irányítás, munkahelyi egészségvédelem és biztonság, képzés, javítási és karbantartási munkák, parti segítségnyújtás és vészhelyzeti válaszadás.

A biztonsági ajánlások címzettjei a végrehajtásukhoz legalkalmasabb helyzetben lévők, mint például a hajótulajdonosok, a vezetők, az elismert szervezetek, a tengerészeti hatóságok, a hajóforgalmi szolgálatok, a vészhelyzeti szervek, a nemzetközi tengerészeti szervezetek és az európai intézmények, a cél pedig a tengeri balesetek megelőzése.

Ez a rész tartalmazza továbbá azokat az átmeneti biztonsági ajánlásokat vagy biztonsági intézkedéseket is, amelyeket esetleg a biztonsági vizsgálat során fogalmaztak, illetve hoztak meg.

7. Függelékek

Szükség esetén a következő információkat tartalmazó, nem kimerítő listát kell csatolni a jelentéshez papíron és/vagy elektronikus formában:

- Fényképek, mozgóképek, hangfelvételek, tengerészeti térképek, rajzok.
 - Alkalmazandó szabványok.
 - Használt műszaki szakkifejezések és rövidítések.
 - Különleges biztonsági tanulmányok.
 - Egyéb információk.
-

II. MELLÉKLET

A TENGERI BALESETRŐL VAGY ESEMÉNYRŐL SZÓLÓ ÉRTEŚÍTÉSBEŦ FELTŰNTETENDŐ ADATOK

(Az Európai Tengeri Balesetek Információs Platformjának része)

Megjegyzés: Az aláhúzott számok azt jelentik, hogy amennyiben több hajó érintett a tengeri balesetben vagy eseményben, minden egyes hajóról adatokat kell szolgáltatni.

01. Felelős tagállam/kapcsolattartó személy
02. A tagállamban kijelölt vizsgálóbiztos
03. Tagállam szerepe
04. Érintett parti állam
05. A különösen érdekelt államok száma
06. Különösen érdekelt államok
07. Értésítést eljuttató testület
08. Az értesítés időpontja
09. Az értesítés dátuma
10. A hajó neve
11. IMO-szám/megkülönböztető betűjelzés
12. A hajó lobogója
13. A tengeri baleset vagy esemény típusa
14. A hajó típusa
15. A tengeri baleset vagy esemény dátuma
16. A tengeri baleset vagy esemény időpontja
17. Helyzetmeghatározás – földrajzi szélesség
18. Helyzetmeghatározás – földrajzi hosszúság
19. A tengeri baleset vagy esemény helyszíne
20. Kiindulási kikötő
21. Rendeltetési kikötő
22. Forgalomválasztó rendszer
23. Útszakasz
24. Hajóüzemeltetés
25. A bekövetkezés helye a fedélzeten
26. Áldozatok száma:
 - Legénység
 - Utasok
 - Egyéb
27. Súlyos sérülések:
 - Legénység
 - Utasok
 - Egyéb
28. Szennyezés
29. A hajóban keletkezett kár
30. A rakományban keletkezett kár
31. Egyéb kár
32. A tengeri baleset vagy rendkívüli esemény rövid leírása.

A TANÁCS INDOKOLÁSA

I. BEVEZETÉS

Az együttdöntési eljárás keretében (az EK Sz. 251. cikke) a Tanács 2007. június 7-én politikai megállapodásra jutott a tengeri szállítási ágazatban bekövetkező balesetek kivizsgálására irányadó alapelvek megállapításáról, valamint az 1999/35/EK és a 2002/59/EK irányelv módosításáról szóló irányelvtervezetről⁽¹⁾. A jogász-nyelvészi ellenőrzést követően a Tanács 2008. június 6-án elfogadta közös állásponyját.

Az álláspont kialakításakor a Tanács figyelembe vette az Európai Parlament 2007. április 25-án első olvasatban kifejezett véleményét⁽²⁾, valamint a Gazdasági és Szociális Bizottság⁽³⁾ és a Régiók Bizottsága⁽⁴⁾ véleményét. Ezen túlmenően figyelembe vette még a javasolt irányelv vizsgálata során a Bizottság által készített hatástanulmányt.

A javaslat célja a biztonság javítása a tengeri baleseteket és eseményeket követően elvégzendő független műszaki vizsgálatokra vonatkozó, egyértelmű, a Közösség egészében alkalmazandó iránymutatások megállapítása révén. A műszaki vizsgálatoknak nem a polgári vagy büntetőjogi felelősség megállapítása a céljuk, hanem az, hogy a tanulságok levonása érdekében felderítsék a tengeri balesetek és események körülményeit és kivizsgálják azok okait. A javaslat kidolgozására a nemzetközi tengerjog szabályaival összhangban és a tengeri balesetek és események kivizsgálásáról szóló IMO-szabályzatban foglalt fogalommeghatározásoknak és ajánlásoknak megfelelően került sor.

II. A KÖZÖS ÁLLÁSPONT ELEMZÉSE

A Tanács egyetért a bizottsági javaslat céljaival és fő elemeivel, amely megfelelő mechanizmust biztosít a tengeri balesetekből és eseményekből levont következtetéseknek a további balesetek megelőzése céljából történő felhasználásához. A Tanács által képviselt megközelítés azonban a szöveg néhány ponton való módosítását tette szükségessé, különösen a vizsgálati szervek függetlenségének és mérlegelési jogkörének biztosítása érdekében.

Az irányelvjavaslat tanácsi szerveken belüli vizsgálata során a következő kérdéseket tekintették különösen fontosnak, és ezt a Tanács közös álláspontja is tükrözi:

A Tanács úgy véli, hogy a jogi aktus természetével összhangban a tagállamoknak, és különösen azok vizsgálati szerveinek bizonyos mértékű rugalmasságot és mérlegelési jogkört meg kell őrizniük a biztonsági vizsgálatok végrehajtása tekintetében. Az eredeti javaslatától eltérően, amely a súlyos és nagyon súlyos tengeri balesetek és események esetén kötelező biztonsági vizsgálatot ír elő, a Tanács által jóváhagyott szöveg csak a nagyon súlyos tengeri balesetek és események esetében rendelkezik kötelező biztonsági vizsgálatról, valamint előírja, hogy egyéb tengeri balesetek és események esetén – elsősorban a baleset vagy esemény súlyosságát és a lehetséges tanulságokat figyelembe véve – a vizsgálati szervnek kell döntenie a biztonsági vizsgálat szükségességéről. Emellett a Tanács úgy véli, hogy nem szükséges a veszélyeztetésekre mint a biztonsági vizsgálatot igénylő események egy speciális kategóriájára külön hivatkozást beilleszteni.

Ezen túlmenően a vasúti ágazat példáját követve⁽⁵⁾ a Tanács szükségesnek ítéli kihangsúlyozni, hogy a biztonsági vizsgálatok pártatlan lefolytatása érdekében a vizsgálati szerveknek szervezetileg, valamint jogi struktúrájuk és döntéshozataluk tekintetében függetlennek kell lennie minden olyan féltől, amelyek érdekeit feladata elvégzése sértheti. Ezt úgy kell érteni, hogy a vizsgálati szervet saját közigazgatási szervezeteinek megfelelően minden tagállam a belső működés tekintetében a lehető legnagyobb önállósággal rendelkező közszervezetként állítja fel. A gyakorlatban ez a szervezet egy nagyobb egységhez, például egy minisztériumhoz vagy más közigazgatási szervhez kapcsolódhat, de olyan rendelkezéseknek kell

⁽¹⁾ A Bizottság 2006. február 13-án nyújtotta be javaslatát.

⁽²⁾ 8724/07 CODEC 389 MAR 28 ENV 206 (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé).

⁽³⁾ CESE 1177/2006, 2006.9.13. (HL C 318., 2006.12.23., 195–201. o.).

⁽⁴⁾ CdR 43/2006, 2006.6.15. (HL C 229., 2006.9.22., 38. o.).

⁽⁵⁾ A közösségi vasutak biztonságáról, valamint a vasúttársaságok engedélyezéséről szóló 95/18/EK tanácsi irányelv és a vasúti infrastruktúrakapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának és a biztonsági tanúsítvány díjának felszámításáról szóló 2001/14/EK irányelv módosításáról szóló, 2004. április 29-i 2004/49/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL L 164., 2004.4.30.) 21. cikke.

irányítaniuk, amelyek szavatolják a – különösen a tengeri balesetekkel kapcsolatosan esetlegesen érdekelt egyéb közigazgatási hatóságoktól való – függetlenségét. Az arányosság érdekében a lobogójuk alatt közlekedő hajókkal és vízi járművekkel nem rendelkező tagállamok független kapcsolattartó intézményt jelölnek ki, amely együttműködik az adott tagállam alapvető érdekét érintő biztonsági vizsgálatok során.

A légi közlekedés területén és a vasúti ágazatban végzett biztonsági vizsgálatokkal kapcsolatos közösségi joganyagban szereplő követelményeknek megfelelően a Tanács egyetért az Európai Parlamenttel abban, hogy a biztonsági vizsgálatoknak el kell különülniük a nyomozásoktól, valamint a felelősség és a vétkesség megállapítására irányuló egyéb eljárásoktól. A közös álláspontról szóló szöveg kimondja, hogy az irányelv értelmében végzett vizsgálatoknak nincs más célja, mint a balesetek okainak megállapítása. Emellett a tengeri balesetek és események kivizsgálásáról szóló IMO-szabályzatnak megfelelően úgy rendelkezik, hogy a vizsgálati szervnek nem szabad tartózkodnia attól, hogy ezzel kapcsolatosan is teljes körű jelentést tegyen, mivel a vétkesség vagy a felelősség esetleg a megállapításokból kikövetkeztethető. Amennyiben a nemzeti jog nem tesz világos különbséget egyrészt a biztonsági vizsgálatok, másrészt a nyomozások vagy más közigazgatási eljárások között, a tagállam a biztonsági vizsgálat jogi státuszának meghatározásán keresztül biztosítja, hogy azt a lehető leghatékonyabban és leggyorsabban, más eljárások általi indokolatlan akadályoztatás vagy felfüggesztés nélkül el lehessen végezni.

Az irányelv hatályára vonatkozóan a Tanács az eredeti javaslatban szereplő 24 méternél hosszabb hajók mellett bevette a közös álláspontról szóló 15 méternél hosszabb kis halászhajókat is. Erre a közösségi hajóforgalomra vonatkozó megfigyelő és információs rendszer létrehozásáról szóló 2002/59/EK irányelv módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi irányelvtervezetre vonatkozó tanácsi közös álláspontról való összhang biztosítása miatt került sor. Az irányelvtervezet értelmében ezeket a hajókat kötelező AIS-szel (automatikus hajóazonosító rendszer) felszerelni a hajók megfigyelési lehetőségeinek és az egymás felé közeledő hajók helyzeti biztonságának javítása érdekében. Ebből kifolyólag a balesetek kivizsgálására vonatkozó irányelvnek is ki kell terjednie rájuk.

A tengeri balesetek és események kivizsgálásának módszertanát illetően a Tanács nagyobb rugalmasság biztosítását tartja szükségesnek, mindamellett ki kell alakítani a folyamatos tapasztalatcsere alapjait. Az eredeti javaslathoz képest a tagállamok nagyobb mozgásterrel rendelkeznek az Európai Tengerbiztonsági Ügynökség segítségével kidolgozott és az ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárásnak megfelelően elfogadott közös módszertan elveinek végrehajtását illetően. Emellett a biztonsági vizsgálatok lefolytatása során szerzett tapasztalatok alapján a Bizottság és a tagállamok iránymutatásokat dolgoznak ki a közös módszertan végrehajtása során alkalmazandó folyamatokra és legjobb gyakorlatokra vonatkozóan.

III. MÓDOSÍTÁSOK

Közös álláspontról szóló kialakítása során a Tanács figyelembe vette az Európai Parlament által a javaslatra vonatkozó első olvasat során kifejtett álláspontról. A közös álláspontról az EP véleményének alábbi elemeit tükrözi, néhányukat részben vagy elvben: 3., 9., 10., 11., 22. és 23. módosítás.

Számos más módosítást azonban a Tanács nem tudott elfogadni. A 2. és 19. módosítást illetően a Tanács úgy ítéli meg, hogy a közös módszertannak nem kell a biztonsági vizsgálatok eredményeivel foglalkoznia, hanem eljárási kérdésekre kell koncentrálnia. A Tanács véleménye szerint az 5. és 8. módosítás nem egyeztethető össze a nyomozások és a műszaki vizsgálatok közötti különbségtétel elvére vonatkozó megközelítésével. A 7. és 20. módosítás azért nem volt elfogadható, mert a Tanács megítélése szerint nem helyénvaló az Európai Tengerbiztonsági Ügynökség hatáskörének ezen irányelvben történő rögzítése. A 12. és 13. módosítás korlátozná a vizsgálati szerv munkamódszereit és túlságosan előíró jellegű. A 14. és 26. módosítás elfogadására azért nem kerülhetett sor, mert a Tanács különös jelentőséget tulajdonít a vizsgálati szerv pártatlanságára vonatkozó elvnek és úgy véli, minden egyes tagállamnak a saját közigazgatási struktúrájának megfelelően kell felállítania a szervet. A 16. módosítás nem egyeztethető össze a nemzeti jog tiszteletben tartásának szükségességével.

Néhány módosítás (a 4., 6., 15., 17., 18. és 24.) elutasítására azért került sor, mert vagy nem teljesen egyértelműek, vagy nem felelnek meg a Tanács rövid szöveget szem előtt tartó megközelítésének.

IV. KÖVETKEZTETÉSEK

A Tanács úgy véli, hogy közös álláspontjának szövege megfelelő és kiegyensúlyozott. Osztja az Európai Parlament azon célját, hogy a tengeri balesetek és események gyors biztonsági vizsgálatát szavatoló keret jöjjön létre. A közös álláspont tartalmaz néhány, az EP által első olvasatban elfogadott módosítást.

A Tanács ismételten megerősíti azon elkötelezettségét, hogy a mielőbbi megállapodás érdekében tárgyalásokat kezdjen a szövegről az Európai Parlamenttel.
