

Streda 24. septembra 2008

Vyšetrovanie nehôd v sektore námornej dopravy *II**

P6_TA(2008)0444

Legislatívne uznesenie Európskeho parlamentu z 24. septembra 2008 o spoločnej pozícii prijatej Radou na účely prijatia smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa ustanovujú základné zásady upravujúce vyšetrovanie nehôd v sektore námornej dopravy a ktorou sa menia a dopĺňajú smernice 1999/35/ES a 2002/59/ES (5721/5/2008 — C6-0226/2008 — 2005/0240(COD))

(2010/C 8 E/40)

(Spolurozhodovací postup: druhé čítanie)

Európsky parlament,

— so zreteľom na spoločnú pozíciu Rady (5721/5/2008 — C6-0226/2008) ⁽¹⁾,— so zreteľom na svoju pozíciu v prvom čítaní ⁽²⁾ k návrhu Komisie pre Európsky parlament a Radu (KOM(2005)0590),

— so zreteľom na článok 251 ods. 2 Zmluvy o ES,

— so zreteľom na článok 62 rokovacieho poriadku,

— so zreteľom na odporúčanie Výboru pre dopravu a cestovný ruch do druhého čítania (A6-0332/2008),

1. schvaľuje zmenenú a doplnenú spoločnú pozíciu;
2. poveruje svojho predsedu, aby túto pozíciu postúpil Rade a Komisii.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ C 184 E, 22.7.2008, s. 23.

⁽²⁾ Ú. v. EÚ C 74 E, 20.3.2008, s. 546.

P6_TC2-COD(2005)0240

Pozícia Európskeho parlamentu prijatá v druhom čítaní 24. septembra 2008 na účely prijatia smernice Európskeho parlamentu a Rady 2008/.../ES, ktorou sa ustanovujú základné zásady upravujúce vyšetrovanie nehôd v sektore námornej dopravy a ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 1999/35/ES a smernica Európskeho parlamentu a Rady 2002/59/ES

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskeho spoločenstva, najmä na jej článok 80 ods. 2,

so zreteľom na návrh Komisie,

Streda 24. septembra 2008

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru ⁽¹⁾,

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov ⁽²⁾,

konajúc v súlade s postupom ustanoveným v článku 251 zmluvy ⁽³⁾,

keďže:

- (1) V námornej doprave v Európe by sa mala udržiavať vysoká všeobecná úroveň bezpečnosti a všetko úsilie by sa malo vynakladať na zníženie počtu námorných nehôd a mimoriadnych udalostí.
- (2) Rýchle uskutočnenie technického vyšetrovania námorných nehôd zlepšuje námornú bezpečnosť, keďže pomáha zabrániť opakovaniu nehôd, ktoré vedú k stratám na životoch, stratám lodí a znečisteniu morského prostredia.
- (3) Európsky parlament vo svojom uznesení z 21. apríla 2004 o zlepšení námornej bezpečnosti ⁽⁴⁾ vyzval Komisiu, aby predložila návrh smernice o vyšetrovaní nehôd v námornej doprave.
- (4) Článok 2 Dohovoru Organizácie Spojených národov o morskom práve z 10. decembra 1982 (ďalej len „UNCLOS“) stanovuje právo pobrežných štátov vyšetrovať príčinu akejkoľvek námornej nehody, ktorá sa stala v ich teritoriálnych moriach a mohla by predstavovať riziko ohrozenia života alebo životného prostredia, vyžadovať zásah pátracích a záchranných orgánov pobrežného štátu alebo sa inak dotýkať pobrežného štátu.
- (5) Článok 94 UNCLOS stanovuje, že vlajkové štáty majú zabezpečiť, aby vyšetrenie niektorých nehôd alebo mimoriadnych udalostí týkajúcich sa navigácie na voľnom mori vykonala osoba alebo osoby s vhodnou kvalifikáciou alebo aby bolo toto vyšetrenie vykonané za ich prítomnosti.
- (6) Predpis I/21 Medzinárodného dohovoru o bezpečnosti života na mori z 1. novembra 1974 (ďalej len „SOLAS 74“), Medzinárodný dohovor o nákladovej značke z 5. apríla 1966 a Medzinárodný dohovor o zabránení znečisťovania z lodí z 2. novembra 1973 stanovujú povinnosť vlajkových štátov vykonávať vyšetrovanie nehôd a poskytovať Medzinárodnej námornej organizácii (IMO) príslušné závery.
- (7) Kódex na vykonávanie záväzných nástrojov IMO pripojený k rezolúcii zhromaždenia IMO A.973(24) z 1. decembra 2005 pripomína povinnosť vlajkových štátov zabezpečiť, aby námorné bezpečnostné vyšetrovanie vykonávali vyšetrovatelia s vhodnou kvalifikáciou, ktorí sú kompetentní v záležitostiach týkajúcich sa námorných nehôd a mimoriadnych udalostí. Tento kódex ďalej vyžaduje, aby boli vlajkové štáty pripravené poskytnúť na tento účel kvalifikovaných vyšetrovateľov bez ohľadu na miesto nehody alebo mimoriadnej udalosti.
- (8) Mal by sa zohľadniť Kódex o vyšetrovaní námorných nehôd a mimoriadnych udalostí pripojený k rezolúcii zhromaždenia IMO A.849(20) z 27. novembra 1997 (ďalej len „Kódex IMO o vyšetrovaní námorných nehôd a mimoriadnych udalostí“), ktorý stanovuje uplatňovanie spoločného prístupu k bezpečnostnému vyšetrovaniu námorných nehôd a mimoriadnych udalostí a spoluprácu medzi štátmi pri zisťovaní faktorov prispievajúcich k vzniku námorných nehôd a mimoriadnych udalostí. Zohľadniť by sa mala aj rezolúcia zhromaždenia IMO A.861(20) z 27. novembra 1997 a rezolúcia MSC.163(78) Výboru pre námornú bezpečnosť zo 17. mája 2004, ktoré *stanovujú* vymedzenie pojmu „zariadenia na zaznamenávanie údajov o plavbe“.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ C 318, 23.12.2006, s. 195.

⁽²⁾ Ú. v. EÚ C 229, 22.9.2006, s. 38.

⁽³⁾ Pozícia Európskeho parlamentu z 25. apríla 2007 (Ú. v. EÚ C 74 E, 20.3.2008, s. 546), spoločná pozícia Rady zo 6. júna 2008 (Ú. v. EÚ C 184 E, 22.7.2008, s. 23) a pozícia Európskeho parlamentu z 24. septembra 2008.

⁽⁴⁾ Ú. v. EÚ C 104 E, 30.4.2004, s. 730.

Streda 24. septembra 2008

- (9) Členské štáty by mali pri vyšetrowaní námorných nehôd a mimoriadnych udalostí zohľadniť „usmerenia o spravodlivom zaobchádzaní s námorníkmi v prípade námornej nehody“ pripojené k rezolúcii LEG.3(91) právneho výboru IMO a riadiaceho orgánu Medzinárodnej organizácie práce z 27. apríla 2006 ▯.
- (10) Smernica Rady 1999/35/ES z 29. apríla 1999 o systéme povinných kontrol pre bezpečnú prevádzku prevozných lodí ro-ro a osobných vysokorychlostných plavidiel ⁽¹⁾ v pravidelnej preprave vyžaduje, aby členské štáty v rámci svojich príslušných právnych systémov vymedzili právne postavenie, ktoré im a každému inému členskému štátu s podstatným záujmom umožní zúčastniť sa na akomkoľvek vyšetrowaní námornej nehody alebo mimoriadnej udalosti týkajúcej sa lode ro-ro alebo osobného vysokorychlostného plavidla, spolupracovať na ňom, alebo, ak sa tak stanovuje v Kódexe IMO o vyšetrowaní námorných nehôd a mimoriadnych udalostí, vykonávať ho.
- (11) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2002/59/ES z 27. júna 2002, ktorou sa zriaďuje monitorovací a informačný systém Spoločenstva pre lodnú dopravu ⁽²⁾, vyžaduje, aby členské štáty dosiahli zhodu s Kódexom IMO pre vyšetrowanie námorných nehôd a mimoriadnych udalostí a aby zabezpečili uverejnenie záverov ▯ vyšetrowania ▯čo najskôr po jeho ukončení.
- (12) Bezpečnostné vyšetrowanie nehôd a mimoriadnych udalostí týkajúcich sa námorných plavidiel alebo iných plavidiel v prístave, alebo v iných uzavretých námorných oblastiach je pre účinné zistenie okolností a príčin *takýchto nehôd* alebo *mimoriadnych udalostí* nesmierne dôležité. Takéto vyšetrowanie by preto mali vykonávať kvalifikovaní vyšetrowatelia pod dozorom nezávislého orgánu alebo subjektu, **ktorému boli udelené stále rozhodovacie právomoci**, s cieľom vyhnúť sa konfliktu záujmov.
- (13) Členské štáty by v súlade so svojimi právnymi predpismi týkajúcimi sa právomocí orgánov zodpovedných za súdne vyšetrowanie a prípadne v spolupráci s týmito orgánmi mali zabezpečiť, aby sa orgánom zodpovedným za technické vyšetrowanie umožnilo vykonanie úloh za najlepších možných podmienok.
- (14) Členské štáty by mali zabezpečiť, aby im a akýmkoľvek iným členským štátom s podstatným záujmom ich právne poriadky umožňovali zúčastniť sa na *bezpečnostnom* vyšetrowaní ▯, spolupracovať na ňom alebo ho vykonávať na základe ustanovení Kódexu IMO pre vyšetrowanie námorných nehôd a mimoriadnych udalostí.
- (15) Členský štát môže poveriť úlohou viesť bezpečnostné vyšetrowanie námornej nehody alebo mimoriadnej udalosti (ďalej len „bezpečnostné vyšetrowanie“) alebo osobitnými úlohami takýchto vyšetrowaní iný členský štát, ak sa na tom vzájomne dohodnú.
- (16) Členské štáty by mali urobiť všetko pre to, aby neúčtovali poplatky za pomoc požadovanú v rámci bezpečnostného vyšetrowania s účasťou dvoch alebo viacerých členských štátov. Ak sa od členského štátu, ktorý sa na bezpečnostnom vyšetrowaní nezúčastňuje, žiada pomoc, členské štáty sa dohodnú na úhrade vzniknutých nákladov.
- (17) Osobné lode a lode iné ako osobné lode s hrubou priestornosťou najmenej 3 000 registrovaných ton postavené 1. júla 2002 alebo neskôr musia mať podľa pravidiel V/20 SOLAS 74 zariadenia na zaznamenávanie údajov o plavbe na pomoc pri vyšetrowaní nehôd. Vzhľadom na dôležitosť tohto zariadenia pre tvorbu politiky zabraňovania námorným nehodám by sa takéto zariadenie malo vyžadovať na palubách lodí vykonávajúcich vnútroštátne alebo medzinárodné cesty, počas ktorých zastavujú v prístavoch Spoločenstva.

⁽¹⁾ Ú. v. ES L 138, 1.6.1999, s. 1. ▯.

⁽²⁾ Ú. v. ES L 208, 5.8.2002, s. 10.

Streda 24. septembra 2008

- (18) Údaje poskytované zariadením na zaznamenávanie údajov o plavbe, ako aj ostatnými elektronickými prístrojmi sa môžu použiť spätne po námornej nehode alebo mimoriadnej udalosti na vyšetrovanie jej príčin, ako aj preventívne na získanie skúseností o okolnostiach, ktoré by mohli viesť k takýmto udalostiam. Členské štáty by mali zabezpečiť, aby sa tieto údaje, ak sú k dispozícii, riadne využívali na oba účely.
- (19) **Núdzové signály z lode alebo informácie z akéhokoľvek zdroja, že loď alebo osoby na lodi alebo z lode sú ohrozené, alebo že v dôsledku udalosti v súvislosti s prevádzkovaním lode existuje vážne potenciálne riziko ohrozenia osôb, konštrukcie lode alebo životného prostredia, by sa mali vyšetriť alebo inak preskúmať.**
- (20) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1406/2002 ⁽¹⁾ od Európskej námornej bezpečnostnej agentúry (ďalej len „agentúra“) požaduje, aby spolupracovala s členskými štátmi na vytvorení technických riešení a aby poskytovala pomoc v súvislosti s vykonávaním právnych predpisov Spoločenstva. V oblasti bezpečnostného vyšetrovania || má agentúra špecifickú úlohu uľahčovať spoluprácu medzi členskými štátmi a Komisiou pri vytváraní spoločnej metodiky vyšetrovania námorných nehôd podľa dohodnutých medzinárodných zásad s patričným ohľadom na rozdielne právne systémy v členských štátoch.
- (21) Agentúra má v súlade s nariadením (ES) č. 1406/2002 uľahčovať spoluprácu v poskytovaní podpory členským štátom v činnostiach týkajúcich sa vyšetrovania a v analyzovaní existujúcich správ z vyšetrovania nehôd.
- (22) **Akékoľvek závery vyvodené z analýzy existujúcich správ z vyšetrovania nehôd, ktoré môžu byť užitočné na predchádzanie nehodám v budúcnosti a na zlepšenie námornej bezpečnosti v Európskej únii, by sa mali zohľadniť pri vytváraní alebo úprave spoločnej metodiky vyšetrovania námorných nehôd.**
- (23) Členské štáty a **Spoločenstvo** by mali náležite zohľadniť bezpečnostné odporúčania vyplývajúce z bezpečnostného vyšetrovania.
- (24) Keďže cieľom || bezpečnostného vyšetrovania je zabrániť námorným nehodám a mimoriadnym udalostiam, jeho závery a bezpečnostné odporúčania by za žiadnych okolností nemali určovať zodpovednosť alebo pripisovať vinu.
- (25) Keďže cieľ tejto smernice, a to zlepšiť námornú bezpečnosť v Spoločenstve, a tak znížiť riziko budúcich námorných nehôd, nemožno uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov, ale z dôvodu jeho rozsahu alebo účinkov tejto smernice ho možno lepšie dosiahnuť na úrovni Spoločenstva, môže Spoločenstvo prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 zmluvy. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku táto smernica neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie tohto cieľa.
- (26) Opatrenia potrebné na vykonávanie tejto smernice by sa mali prijať v súlade s rozhodnutím Rady 1999/468/ES z 28. júna 1999, ktorým sa ustanovujú postupy pre výkon vykonávacích právomocí prenesených na Komisiu ⁽²⁾.

⁽¹⁾ Ú. v. ES L 208, 5.8.2002, s. 1. ||.

⁽²⁾ Ú. v. ES L 184, 17.7.1999, s. 23. ||.

Streda 24. septembra 2008

(27) Komisia by predovšetkým mala byť splnomocnená na zmenu ||tejto smernice, aby sa uplatnili ďalšie zmeny a doplnenia k medzinárodným dohovorom, protokolom, kódexom a rezolúciám s nimi súvisiacimi a prijať alebo upraviť spoločnú metodiku pre vyšetrowanie námorných nehôd a mimoriadnych udalostí. Keďže tieto opatrenia majú všeobecnú pôsobnosť a ich cieľom je zmeniť nepodstatné prvky tejto smernice okrem iného jej doplnením o nové nepodstatné prvky, musia sa prijať v súlade s regulačným postupom s kontrolou, ustanoveným v článku 5a rozhodnutia 1999/468/ES,

I

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

Článok 1

Predmet úpravy

1. Účelom tejto smernice je zlepšiť námornú bezpečnosť a predchádzať znečisteniu z lodí, a tak znížiť riziko budúcich námorných nehôd:
 - a) uľahčením rýchleho vykonania bezpečnostného vyšetrowania a náležitej analýzy námorných nehôd a mimoriadnych udalostí s cieľom určiť ich príčiny a
 - b) zabezpečením včasného a presného podávania správ o bezpečnostnom vyšetrowaní a z neho vyplývajúcich návrhov na nápravné opatrenia.
2. *Bezpečnostné vyšetrowania začaté* podľa tejto smernice sa nezaoberajú určovaním zodpovednosti alebo pripisovaním viny. Členské štáty však zabezpečia, že vyšetrowací orgán alebo subjekt (ďalej len „vyšetrowací orgán“) *neupustí* od podrobného podávania správ o príčinách nehody alebo mimoriadnej udalosti, pretože zo záverov možno odvodiť vinu alebo zodpovednosť.

Článok 2

Rozsah pôsobnosti

1. Táto smernica sa vzťahuje na námorné nehody, mimoriadne udalosti **a núdzové signály**, ktoré:
 - a) sa týkajú lodí plaviacich sa pod vlajkou jedného z členských štátov;
 - b) sa stanú vo výsostných teritoriálnych vodách a vnútorných vodách členských štátov tak, ako sú vymedzené v UNCLOS, alebo
 - c) sa týkajú iných podstatných záujmov členských štátov.
2. Táto smernica sa nevzťahuje na námorné nehody, mimoriadne udalosti **a núdzové signály**, ktoré sa týkajú len:
 - a) vojenských lodí, transportných výsadkových lodí a iných lodí vlastnených a prevádzkovaných členským štátom a používaných iba na vládne nekomerčné účely;
 - b) lodí nepoháňaných mechanickými prostriedkami, drevených lodí primitívnej konštrukcie, rekreačných jacht a plavidiel nevyužívaných v obchode, pokiaľ nemajú alebo nebudú mať posádku a pokiaľ neprepravujú viac ako 12 cestujúcich na komerčné účely;
 - c) plavidiel vnútrozemskej plavby prevádzkovaných na vnútrozemských vodných cestách;
 - d) rybárskych plavidiel s dĺžkou menej ako 15 metrov;
 - e) stacionárnych vrtných súprav v pobrežných vodách.

Streda 24. septembra 2008

Článok 3

Vymedzenie pojmov

Na účely tejto smernice:

1. „Kódex IMO o vyšetrowaní námorných nehôd a mimoriadnych udalostí“ je kódex pre vyšetrowanie námorných nehôd a mimoriadnych udalostí pripojený k rezolúcii zhromaždenia IMO A.849(20) z 27. novembra 1997 v platnom znení.
2. Tieto pojmy sa chápu v súlade s definíciami uvedenými v Kódexe IMO o vyšetrowaní námorných nehôd a mimoriadnych udalostí:
 - a) „námorná nehoda“;
 - b) „veľmi vážna nehoda“;
 - c) „námorná mimoriadna udalosť“;
 - d) „bezpečnostné vyšetrowanie v prípade námornej nehody alebo mimoriadnej udalosti“;
 - e) „vedúci vyšetrujúci štát“;
 - f) „štát s podstatným záujmom“;
3. **Pojmy „vážna nehoda“ a „menej vážna nehoda“ sa chápu v súlade s aktualizovaným vymedzením pojmov uvedeným v obežníku 953 Výboru IMO pre námornú bezpečnosť.**
4. Pojmy „loď ro-ro“ a „osobné vysokorychlostné plavidlo“ sa chápu v súlade s vymedzením pojmov uvedeným v článku 2 smernice 1999/35/ES.
5. „Zariadenie na zaznamenávanie údajov o plavbe“ (ďalej len „VDR“) sa chápe v súlade s definíciou uvedenou v rezolúcii zhromaždenia IMO A.861(20) a rezolúcii Výboru IMO pre námornú bezpečnosť MSC.163(78).
6. **„Núdzový signál“ je signál vyslaný z lode alebo informácia z akéhokoľvek zdroja, ktorá naznačuje, že loď alebo osoba na lodi alebo z lode sú v tiesni na mori.**
7. „Bezpečnostné odporúčanie“ je akýkoľvek návrh **vrátane návrhov na účely registrácie a kontroly**:
 - a) vyšetrovacieho orgánu štátu, ktorý vykonáva alebo vedie bezpečnostné vyšetrowanie na základe informácií získaných z tohto vyšetrowania, alebo kde je to vhodné,
 - b) Komisie konajúcej **za pomoci agentúry a** na základe analýzy abstraktných údajov **a výsledkov uskutočnených bezpečnostných vyšetrowaní.**

Článok 4

Postavenie bezpečnostného vyšetrowania

1. Členské štáty v súlade s ich právnymi poriadkami vymedzia právne postavenie bezpečnostného vyšetrowania takým spôsobom, aby sa takéto vyšetrowania vykonávali čo najúčinnejšie a najrýchlejšie.

Členské štáty zabezpečia v súlade so svojimi právnymi predpismi a prípadne v spolupráci s orgánmi zodpovednými za súdne vyšetrowanie, aby bezpečnostné vyšetrowanie:

- a) bolo nezávislé od || vyšetrowania v *trestnom konaní* alebo iného súbežného vyšetrowania vykonávaného na určenie zodpovednosti alebo pripísanie viny, **a aby umožňovalo použiť v súdnych vyšetrowaniach závery alebo odporúčania vyplývajúce z bezpečnostných vyšetrowaní, ktoré sa začali na základe tejto smernice;** a

Streda 24. septembra 2008

- b) nebolo neprimerane zamedzené, pozastavené alebo oneskorené z dôvodu takéhoto vyšetrovania.
2. Medzi pravidlá, ktoré majú členské štáty vytvoriť, patria v súlade s rámcom stálej spolupráce uvedeným v článku 10 ustanovenia na umožnenie:
- a) spolupráce a vzájomnej pomoci pri bezpečnostnom vyšetrovaní vedenom inými členskými štátmi alebo delegovania úlohy vedenia takéhoto vyšetrovania na iný členský štát v súlade s článkom 7; a
- b) koordinácie činností ich príslušných vyšetrovacích orgánov v rozsahu potrebnom na dosiahnutie cieľa tejto smernice.

Článok 5

Povinnosť vyšetrovať

1. Každý členský štát zabezpečí, aby vyšetrovací orgán uvedený v článku 8 vykonal bezpečnostné vyšetrovanie po **vážnych alebo** veľmi vážnych námorných nehodách:
- a) týkajúcich sa lode plviacej sa pod jeho vlajkou bez ohľadu na miesto nehody;
- b) ktoré sa stali v jeho výsostných teritoriálnych vodách a vnútorných vodách tak, ako ich definuje UNCLOS, bez ohľadu na vlajku lode alebo lodí zúčastnených na nehode, alebo
- c) týkajúcich sa podstatného záujmu *daného* členského štátu bez ohľadu na miesto nehody a vlajku zúčastnenej lode alebo lodí.
2. Vyšetrovací orgán **uvedený v článku 8 okrem vyšetrovania vážnych a veľmi vážnych nehôd rozhodne po zistení počiatočných skutočností o prípade** o tom, či sa vykoná, alebo nevykoná bezpečnostné vyšetrovanie **menej vážnej nehody**, námornej **■** mimoriadnej udalosti **alebo núdzového signálu**.

Vyšetrovací orgán vo svojom rozhodnutí zohľadní závažnosť nehody alebo mimoriadnej udalosti, druh plavidla, a/alebo nákladu, **ktorého sa núdzový signál týkal a akúkoľvek žiadosť pátracích a záchranných orgánov**.

3. Rozsah a praktické opatrenia výkonu bezpečnostného vyšetrovania určí vyšetrovací orgán vedúceho vyšetrovacieho členského štátu v spolupráci s rovnocennými orgánmi ostatných štátov s podstatným záujmom, a to spôsobom, ktorý podľa *tohto vyšetrovacieho orgánu* najviac napomáha dosiahnutiu cieľa tejto smernice a s cieľom zabrániť budúcim nehodám a mimoriadnym udalostiam.
4. Bezpečnostné vyšetrovanie sa riadi **spoločnou metodikou** vyšetrovania námorných nehôd a mimoriadnych udalostí **vypracovanou** podľa článku 2 písm. e) nariadenia (ES) č. 1406/2002. Komisia prijme alebo upraví túto metodiku na účely tejto smernice.

Uvedené opatrenie zamerané na zmenu nepodstatných prvkov tejto smernice okrem iného jej doplnením sa prijme v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 19 ods. 3.

Komisia **pri úprave** spoločnej metodiky **zohľadní závery správ o nehode a bezpečnostné odporúčania, ktoré sú ich súčasťou. ■**

5. Bezpečnostné vyšetrovanie sa začne čo najskôr po námornej nehode alebo mimoriadnej udalosti, **v každom prípade však najneskôr do dvoch mesiacov po tom, ako sa stali**.

Streda 24. septembra 2008

Článok 6

Oznamovacia povinnosť

Členský štát v rámci svojho vnútroštátneho právneho systému vyžaduje, aby zodpovedné orgány *alebo* dotknuté strany bez meškania oznamovali jeho vyšetrovaciemu orgánu výskyt všetkých nehôd, mimoriadnych udalostí **a núdzových signálov** patriacich do rozsahu pôsobnosti tejto smernice.

Článok 7

Vedenie bezpečnostných vyšetrovaní a účasť na nich

1. V prípade **vážnych alebo veľmi vážnych nehôd týkajúcich sa podstatného záujmu** dvoch alebo viacerých členských štátov **sa** dotknuté členské štáty **rýchlo dohodnú**, ktorý z nich bude **vedúcim vyšetrovaciim štátom**. **Ak dotknuté členské štáty nie sú schopné určiť, ktorý z nich bude vedúcim vyšetrovaciim štátom, toto rozhodnutie prijme Komisia na základe stanoviska agentúry a toto rozhodnutie sa okamžite vykoná.**

2. Bez ohľadu na odsek 1 každý členský štát zostáva zodpovedný za bezpečnostné vyšetrovanie a koordináciu s ostatnými členskými štátmi s podstatným záujmom až dotedy, kým sa **buď** nedohodnú **alebo kým Komisia nerozhodne**, ktorý z nich **bude vedúcim vyšetrovaciim štátom**.

3. Bez toho, aby boli dotknuté povinnosti podľa tejto smernice a medzinárodného práva, môže členský štát v jednotlivých prípadoch delegovať na iný členský štát úlohu viesť bezpečnostné vyšetrovanie alebo osobitné úlohy na vykonanie takéhoto vyšetrovania.

4. Ak je na námornej nehode, mimoriadnej udalosti **alebo núdzovom signáli** zúčastnená loď ro-ro alebo osobné vysokorychlostné plavidlo, **bezpečnostné vyšetrovanie** začne ten členský štát, v ktorého teritoriálnych vodách **alebo** vnútorných vodách tak, ako ich definuje UNCLOS, **sa stala nehoda alebo mimoriadna udalosť alebo sa objavil núdzový signál**, alebo, ak sa **nehoda alebo mimoriadna udalosť stala** či **núdzový signál objavil** v iných vodách, posledný členský štát, ktorý táto loď alebo plavidlo navštívila. Tento členský štát zostáva zodpovedný za bezpečnostné vyšetrovanie a koordináciu s ostatnými členskými štátmi s podstatným záujmom až dotedy, kým sa **buď nedohodnú alebo kým Komisia nerozhodne**, ktorý z nich **bude vedúcim vyšetrovaciim štátom**.

Článok 8

Vyšetrovacie orgány

1. Členské štáty zabezpečia, aby zodpovednosť za výkon bezpečnostných vyšetrovaní mal nestranný stály vyšetrovací orgán **alebo subjekt, ktorému boli udelené potrebné právomoci a ktorý pozostáva z vyšetrovateľov, ktorí sú náležite** kvalifikovaní v záležitostiach týkajúcich sa námorných nehôd a mimoriadnych udalostí.

■ Vyšetrovací orgán **■** je **funkčne** nezávislý, **najmä od vnútroštátnych orgánov zodpovedných za spôsobilosť k plavbe, certifikáciu, kontrolu, posádku, bezpečnosť plavby, údržbu, riadenie námornej dopravy, štátny prístavný dozor a prevádzku námorných prístavov, od subjektov vykonávajúcich vyšetrovanie na účely určenia zodpovednosti alebo vymoženía práva, a vo všeobecnosti** od všetkých **ďalších** strán, ktorých záujmy by mohli byť v konflikte s jemu zverenými úlohami.

Vnútrozemské členské štáty, ktoré nemajú ani lode, ani plavidlá, ktoré sa plavia pod ich vlajkou, určia nezávislý ústredný bod spolupráce pri **bezpečnostnom** vyšetrovaní podľa článku 5 ods. 1 písm. c).

2. Vyšetrovací orgán zabezpečí, aby jednotliví vyšetrovatelia mali pracovné znalosti a praktické skúsenosti v tých oblastiach, ktoré patria k ich obvyklým vyšetrovacím povinnostiam. Vyšetrovací orgán ďalej podľa potreby zabezpečí rýchly prístup k príslušným znalostiam.

Streda 24. septembra 2008

3. Činnosti zverené vyšetrovaciemu orgánu sa môžu rozšíriť na zhromažďovanie a analýzu údajov týkajúcich sa námornej bezpečnosti, najmä na účely prevencie, ak tieto činnosti nemajú vplyv na jeho nezávislosť, ani z nich nevyplýva zodpovednosť za regulačné, administratívne alebo normalizačné záležitosti.
4. Členské štáty konajúce v rámci svojich právnych poriadkov a prípadne v spolupráci s orgánmi zodpovednými za súdne vyšetrovanie zabezpečia, aby vyšetrovatelia ich vyšetrovacieho orgánu alebo akéhokoľvek iného vyšetrovacieho orgánu, na ktorý delegovali úlohu bezpečnostného vyšetrovania, boli oprávnení:
- a) mať voľný prístup k príslušnej oblasti alebo miestu nehody, ako aj k akejkoľvek lodi, vraku alebo konštrukcii vrátane nákladu, zariadenia alebo trosiek;
 - b) zabezpečiť okamžitý súpis dôkazov a riadené pátranie po vraku, troskách alebo iných zložkách alebo látkach na preskúmanie alebo analýzu a ich odstránenie;
 - c) vyžadovať preskúmanie alebo analýzu položiek uvedených v písmene b) a mať voľný prístup k výsledkom tohto preskúmania alebo analýzy;
 - d) mať voľný prístup k príslušným informáciám a zaznamenaným údajom vrátane údajov z VDR, ktoré sa týkajú lode, plavby, nákladu, posádky alebo akejkoľvek inej osoby, predmetu, stavu alebo okolnosti, kopírovať ich a využívať ich;
 - e) mať voľný prístup k výsledkom preskúmania tiel obetí alebo skúšok vykonaných na vzorkách odobratých z tiel obetí;
 - f) vyžadovať a mať voľný prístup k výsledkom z vyšetrenia ľudí podieľajúcich sa na prevádzke lode alebo akejkoľvek inej príslušnej osoby alebo k výsledkom zo skúšok vykonaných na vzorkách, ktoré boli odobraté od uvedených osôb;
 - g) vypočúvať svedkov bez prítomnosti osoby, ktorej záujmy by sa mohli považovať za prekážku v bezpečnostnom vyšetrovaní;
 - h) získať záznamy z prehliadok a príslušné informácie, ktoré má vlajkový štát, majitelia, klasifikačné spoločnosti alebo akákoľvek iná príslušná strana, ak sú tieto strany alebo ich zástupcovia usadení v členskom štáte;
 - i) žiadať o pomoc príslušné orgány dotknutých štátov vrátane inšpektorov vlajkového štátu a prístavného štátu, členov pobrežnej kontroly, prevádzkovateľov lodnej dopravy, pátracích a záchranných tímov, lodivodov alebo iných prístavných alebo námorných pracovníkov.
5. Vyšetrovaciemu orgánu sa umožní bezodkladne reagovať, bez ohľadu na to kedy dostane oznámenie o nehode, a získať dostatočné zdroje na nezávislý výkon svojich funkcií. Jeho vyšetrovateľom sa poskytnie postavenie, ktoré im dá potrebné záruky nezávislosti.
6. Vyšetrovací orgán môže spájať svoje úlohy podľa tejto smernice s prácou na vyšetrovaní iných udalostí ako námorné nehody za podmienky, že toto vyšetrovanie neohrozí jeho nezávislosť.

Článok 9

Nezverejňovanie záznamov

Členské štáty konajúce v rámci svojich právnych poriadkov zabezpečia, aby sa nasledujúce záznamy nesprístupnili na iné účely ako bezpečnostné vyšetrovanie **█**:

- a) všetky svedecké dôkazy a iné výpovede, správy a oznámenia získané alebo prijaté vyšetrovacím orgánom počas bezpečnostného vyšetrovania;

Streda 24. septembra 2008

- b) záznamy potvrdzujúce totožnosť osôb, ktoré poskytli dôkazy v rámci bezpečnostného vyšetrovania;
- c) informácie týkajúce sa zdravotného stavu alebo súkromia osôb zúčastnených na nehode alebo mimoriadnej udalosti.

Okrem toho členské štáty zabezpečia, aby orgány tretej krajiny nezískali výpovede svedkov a iné informácie, ktoré svedkovia poskytnú v priebehu bezpečnostného vyšetrovania s cieľom predísť tomu, aby boli tieto výpovede a informácie použité pri vyšetrovaní v trestnom konaní v týchto krajinách.

Článok 10

Rámec stálej spolupráce

1. Členské štáty zriadia v úzkej spolupráci s Komisiou rámec stálej spolupráce, ktorý ich príslušným vyšetrovacím orgánom umožní navzájom spolupracovať v rozsahu potrebnom na dosiahnutie cieľa tejto smernice.
2. O procedurálnych pravidlách rámca stálej spolupráce a požadovaných organizačných úpravách sa rozhodne v súlade s regulačným postupom uvedeným v článku 19 ods. 2.
3. V rámci stálej spolupráce sa vyšetrovacie orgány členských štátov dohodnú najmä na najlepších formách spolupráce s cieľom:
 - a) umožniť vyšetrovacím orgánom spoločne využívať materiálne vybavenie a zariadenie na technické vyšetrovanie vrakov a zariadenia lodí a iných predmetov dôležitých pre bezpečnostné vyšetrovanie vrátane získania a vyhodnotenia informácií z VDR a iných elektronických zariadení;
 - b) vzájomne si poskytovať technickú pomoc alebo odborné znalosti potrebné na realizáciu špecifických úloh;
 - c) získavať a spoločne využívať informácie dôležité pre analýzu údajov o nehodách a pre vydávanie vhodných bezpečnostných odporúčaní na úrovni Spoločenstva;
 - d) vypracovať spoločné zásady ďalšieho sledovania bezpečnostných odporúčaní a úpravy vyšetrovacích metód v súlade s vedecko-technickým pokrokom;
 - e) **ustanoviť opatrenia na rýchle varovanie v prípade námornej nehody alebo mimoriadnej udalosti;**
 - f) vytvoriť pri dodržaní vnútroštátnych predpisov pravidlá o dôvernom charaktere pre spoločné využívanie svedeckých dôkazov a spracovanie údajov a iných záznamov uvedených v článku 9 ▯;
 - g) prípadne zorganizovať príslušnú odbornú prípravu pre jednotlivých vyšetrovateľov;
 - h) podporovať spoluprácu s vyšetrovacími orgánmi tretích krajín a s medzinárodnými organizáciami pre vyšetrovanie námorných nehôd v oblastiach patriacich do rozsahu pôsobnosti tejto smernice.

▯

4. Akýkoľvek členský štát, ktorého zariadenia alebo služby využívala alebo by štandardne využívala loď pred nehodou alebo mimoriadnou udalosťou a ktorý má informácie súvisiace s bezpečnostným vyšetrovaním, poskytne takéto informácie vyšetrovaciemu orgánu, ktorý vykonáva toto vyšetrovanie.

Streda 24. septembra 2008

Článok 11

Náklady

1. V prípadoch bezpečnostného vyšetrovania s účasťou dvoch alebo viacerých členských štátov sú príslušné činnosti bezplatné.
2. Ak sa žiada pomoc členského štátu, ktorý sa na bezpečnostnom vyšetrovaní nezúčastňuje, členské štáty sa dohodnú na úhrade vzniknutých nákladov.

Článok 12

Spolupráca s tretími krajinami s podstatným záujmom

1. Členské štáty v najväčšej možnej miere spolupracujú pri bezpečnostnom vyšetrovaní s inými tretími krajinami s podstatným záujmom.
2. Tretím krajinám s podstatným záujmom sa na základe vzájomnej dohody umožní pripojiť sa v ktorejkoľvek etape vyšetrovania k bezpečnostnému vyšetrovaniu vedenému členským štátom podľa tejto smernice.
3. Spolupráca členského štátu pri bezpečnostnom vyšetrovaní vykonávanom treťou krajinou s podstatným záujmom nemá vplyv na povinnosť výkonu bezpečnostných vyšetrovaní podľa tejto smernice, ani na povinnosť *týkajúcu sa* podávania správ. Ak bezpečnostné vyšetrovanie vedie tretia krajina s podstatným záujmom s účasťou jedného alebo viacerých členských štátov, členské štáty môžu rozhodnúť o nevykonaní súbežného bezpečnostného vyšetrovania za predpokladu, že bezpečnostné vyšetrovanie vedené treťou krajinou sa vykonáva v súlade s Kódexom IMO o vyšetrovaní námorných nehôd a mimoriadnych udalostí.

Článok 13

Uchovávanie dôkazov

Členské štáty prijímú opatrenia na zabezpečenie toho, aby strany, ktoré sú účastníkmi nehôd a mimoriadnych udalostí patriacich do rozsahu pôsobnosti tejto smernice, vynaložili maximálne úsilie na:

- a) uchovanie všetkých informácií z tabuliek, lodných denníkov, elektronických a magnetických nahrávok a videopásov vrátane informácií z VDR a iných elektronických zariadení, ktoré sa týkajú obdobia pred nehodou, počas nej a po nej;
- b) zabránenie prepísania alebo inej zmeny týchto informácií;
- c) zabránenie rušenia zo strany akýchkoľvek iných zariadení, ktoré možno primerane považovať za relevantné pre bezpečnostné vyšetrovanie nehody;
- d) urýchlené zhromažďovanie a uchovávanie všetkých dôkazov na účely bezpečnostného vyšetrovania.

Článok 14

Správy o nehode

1. Po ukončení bezpečnostného vyšetrovania vykonanom podľa tejto smernice sa uverejní správa predložená vo formáte vymedzenom príslušným vyšetrovacím orgánom a v súlade s príslušnými oddielmi prílohy I.

Vyšetrovacie orgány môžu rozhodnúť o tom, že z bezpečnostného vyšetrovania, ktoré sa netýka **vážnej alebo** veľmi vážnej námornej nehody a u ktorého nie je možnosť, že závery povedú k predchádzaniu nehodám a mimoriadnym udalostiam v budúcnosti, sa vypracuje zjednodušená správa, ktorá sa uverejní.

Streda 24. septembra 2008

2. Vyšetrovacie orgány vynaložia *maximálne* úsilie na *zverejnenie správy uvedenej* v odseku 1, **najmä pre celý námorný sektor, ktorému budú na požiadanie doručené osobitné závery a odporúčania**, do 12 mesiacov od dátumu nehody. Ak nie je možné vypracovať záverečnú správu v tejto lehote, do 12 mesiacov od dátumu nehody sa uverejní predbežná správa.

3. Vyšetrovací orgán vedúceho vyšetrojúceho členského štátu zašle kópiu záverečnej, zjednodušenej alebo predbežnej správy Komisii. Zohľadní prípadné pripomienky Komisie na účely zlepšenia kvality **správy** spôsobom, ktorý najviac napomôže dosiahnutiu cieľa tejto smernice.

4. Komisia predloží každé tri roky Európskemu parlamentu správu, v ktorej ho informuje o tom, do akej miery sa vykonávajú a dodržiavajú ustanovenia tejto smernice, ako aj o ďalších krokoch, ktoré sa považujú za potrebné v súvislosti s odporúčaniami uvedenými v správe.

Článok 15

Bezpečnostné odporúčania

1. Členské štáty zabezpečia, aby adresáti riadne zohľadnili bezpečnostné odporúčania vyšetrovacích orgánov a aby sa v náležitých prípadoch na ich základe prijali opatrenia v súlade s právom Spoločenstva a medzinárodným právom.

2. Vyšetrovací orgán alebo Komisia **za pomoci agentúry** predložia podľa potreby bezpečnostné odporúčania na základe analýzy abstraktných údajov **a výsledkov uskutočnených bezpečnostných vyšetrení**.

3. Bezpečnostné odporúčanie za žiadnych okolností neurčuje zodpovednosť ani nepripisuje vinu za nehodu.

Článok 16

Systém skorého varovania

Ak vyšetrovací orgán členského štátu bez toho, aby bolo dotknuté jeho právo na vydanie skorého varovania, dospeje v ktorejkoľvek etape bezpečnostného vyšetrenia k názoru, že je na úrovni Spoločenstva potrebné prijať naliehavé opatrenie na zabránenie rizika nových nehôd, urýchlene informuje Komisiu o potrebe vydania skorého varovania.

Ak je to potrebné, Komisia vydá varovné oznámenie na upozornenie zodpovedných orgánov vo všetkých ostatných členských štátoch, lodného priemyslu a akejkoľvek ďalšej príslušnej strany.

Článok 17

Európska databáza pre námorné nehody

1. Údaje o námorných nehodách a mimoriadnych udalostiach sa uchovávajú a analyzujú prostredníctvom európskej elektronickej databázy zriadenej Komisiou, ktorá je známa ako Európska informačná platforma o námorných nehodách (EMCIP).

2. Členské štáty oznámia Komisii orgány, ktoré budú mať prístup k databáze.

Streda 24. septembra 2008

3. Vyšetrovacie orgány členských štátov informujú Komisiu o námorných nehodách a mimoriadnych udalostiach v súlade s formátom v prílohe II. Poskytujú Komisii aj údaje vyplývajúce z bezpečnostného vyšetrovania v súlade so schémou databázy EMCIP.
4. Komisia a členské štáty vytvoria schému databázy a metódu oznamovania údajov v primeranej dobe.

Článok 18

Spravodlivé zaobchádzanie s námorníkmi

Členské štáty v súlade so svojimi vnútroštátnymi právnymi predpismi uplatňujú príslušné ustanovenia usmernení IMO o spravodlivom zaobchádzaní s námorníkmi pri námornej nehode.

Článok 19

Výbor

1. Komisii pomáha výbor pre bezpečnosť na mori a pre zabránenie znečisťovania z lodí (COSS) zriadený nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2099/2002 ⁽¹⁾.
2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňujú sa články 5 a 7 rozhodnutia 1999/468/ES so zreteľom na ustanovenia jeho článku 8.

Lehota ustanovená v článku 5 ods. 6 rozhodnutia 1999/468/ES je dva mesiace.

3. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5a ods. 1 až 4 a článok 7 rozhodnutia 1999/468/ES so zreteľom na jeho článok 8.

Článok 20

Právomoci na vykonávanie zmien a doplnení

Komisia môže aktualizovať vymedzenia pojmov v tejto smernici a odkazy na akty Spoločenstva a nástroje IMO s cieľom zosúladiť ich s opatreniami Spoločenstva alebo IMO, ktoré nadobudli účinnosť za dodržania obmedzení tejto smernice.

Uvedené opatrenia zamerané na zmenu nepodstatných prvkov tejto smernice okrem iného jej doplnením sa prijímú v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 19 ods. 3.

Komisia môže podľa toho istého postupu meniť aj prílohy.

Podľa článku 5 nariadenia (ES) č. 2099/2002 možno zmeny a doplnenia Kódexu IMO o vyšetrovaní námorných nehôd a mimoriadnych udalostí IMO vylúčiť z rozsahu pôsobnosti tejto smernice.

Článok 21

Ďalšie opatrenia

Niž v tejto smernici nebráni členskému štátu prijať v súvislosti s námornou bezpečnosťou ďalšie opatrenia, ktoré nepatria do rozsahu pôsobnosti tejto smernice, ak neporušujú túto smernicu ani nemajú negatívny vplyv na dosiahnutie jej cieľa **alebo cieľov Európskej únie**.

⁽¹⁾ Ú. v. ES L 324, 29.11.2002, s. 1. ||.

Streda 24. septembra 2008

Článok 22

Sankcie

Členské štáty ustanovia pravidlá pre ukládanie uplatniteľných sankcií za porušenie vnútroštátnych ustanovení prijatých na základe tejto smernice a prijmú všetky potrebné opatrenia, aby zabezpečili ich vykonávanie. Ustanovené sankcie musia byť účinné, primerané a odradzujúce.

Článok 23

Zmeny a doplnenia platných aktov

1. Článok 12 smernice 1999/35/ES sa vypúšťa.
2. Článok 11 smernice 2002/59/ES sa vypúšťa.

Článok 24

Transpozícia

1. Členské štáty uvedú do účinnosti zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou najneskôr do... (*). **Komisiu bezodkladne oznámia znenie týchto opatrení a tabuľku zhody medzi týmito opatreniami a touto smernicou.**

Členské štáty uvedú priamo v prijatých opatreniach alebo pri ich úradnom uverejnení odkaz na túto smernicu. Podrobnosti o odkaze upravia členské štáty.

2. Členské štáty oznámia Komisii znenie hlavných ustanovení vnútroštátnych právnych predpisov, ktoré prijmú v oblasti pôsobnosti tejto smernice.

Článok 25

Nadobudnutie účinnosti

Táto smernica nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jej uverejnení v Úradnom vestníku Európskej únie.

Článok 26

Adresáti

Táto smernica je určená členským štátom.

V...

Za Európsky parlament
predseda

Za Radu
predseda

(*) 24 mesiacov od nadobudnutia účinnosti tejto smernice.

Streda 24. septembra 2008

PRÍLOHA I

OBSAH SPRÁVY Z BEZPEČNOSTNÉHO VYŠETROVANIA

Predslov

V úvode sa uvádza primárny cieľ bezpečnostného vyšetrovania, že bezpečnostné odporúčanie v žiadnom prípade nevytvára prezumpciu zodpovednosti alebo viny a že správa nie je zostavená z hľadiska obsahu a štýlu na účely použitia v súdnom konaní.

(Správa by sa nemala odvolávať na svedecké dôkazy, ani by nemala dávať do spojitosti kohokoľvek, kto je uvedený v správe, s osobou, ktorá poskytla dôkazy počas bezpečnostného vyšetrovania.)

1. Zhrnutie

V tejto časti sa uvádzajú základné skutočnosti námornej nehody alebo mimoriadnej udalosti: čo sa stalo, kedy, kde a ako sa to stalo; uvádza sa, či v jej dôsledku došlo k úmrtiu, zraneniu, škode na lodi, náklade, vo vzťahu k tretím stranám alebo životnému prostrediu.

2. Faktické informácie

Táto časť obsahuje mnoho samostatných oddielov s dostatočným množstvom informácií, ktoré vyšetrovací orgán považuje za faktické, zdôvodňujú analýzy a uľahčujú pochopenie.

Tieto oddiely obsahujú najmä tieto informácie:

2.1. Údaje o lodi

vlajka/register,
identifikačné označenie,
hlavné vlastnosti,
vlastníctvo a manažment,
údaje o konštrukcii,
minimálna posádka z hľadiska bezpečnosti,
povolený náklad.

2.2. Údaje o cest

enavštievané prístavy,
typ plavby,
informácie o náklade,
posádka.

2.3. Informácie o námornej nehode alebo mimoriadnej udalosti

druh námornej nehody alebo mimoriadnej udalosti,
dátum a čas,
poloha a miesto námornej nehody alebo mimoriadnej udalosti,
vonkajšie a vnútorné prostredie,
prevádzka lode a úsek plavby,
miesto na palube,
údaje o ľudskom faktore,
dôsledky (pre ľudí, loď, náklad, životné prostredie, iné).

Streda 24. septembra 2008

2.4. Účasť pobrežných orgánov a záchranná akcia

kto bol zapojený,
použité prostriedky,
rýchlosť reakcie,
prijaté opatrenia,
dosiahnuté výsledky.

3. Opis udalosti

V tejto časti sa chronologicky opisuje námorná nehoda alebo mimoriadna udalosť ako sled jednotlivých udalostí pred, počas a po námornej nehode alebo mimoriadnej udalosti a zapojenie každého aktéra (t. j. osoby, materiálu, prostredia, zariadenia alebo vonkajšieho činiteľa). Obdobie opisované v tejto časti závisí od časového rámca tých konkrétnych udalostí, ktoré priamo prispeli k námornej nehode alebo mimoriadnej udalosti. Táto časť obsahuje aj všetky dôležité podrobnosti z vykonaného bezpečnostného vyšetrovania vrátane výsledkov skúšok alebo testov.

4. Analýza

Táto časť obsahuje mnoho samostatných oddielov s analýzou každej jednotlivej udalosti nehody a komentárom k výsledkom všetkých príslušných skúšok alebo testov vykonaných počas bezpečnostného vyšetrovania a ku každému bezpečnostnému opatreniu, ktoré už bolo prípadne prijaté na zabránenie námorným nehodám.

Tieto oddiely by mali venovať pozornosť otázkam ako napríklad:

- kontext a prostredie jednotlivých udalostí nehody,
- chybné činy ľudí a zanedbania, udalosti súvisiace s nebezpečnými látkami, vplyv na životné prostredie, zlyhanie zariadenia a vonkajšie vplyvy,
- prispievajúce faktory, ktoré zahŕňajú funkcie osôb, prevádzku vykonávanú na lodi, pobrežné riadenie alebo regulačný vplyv.

Analýza a pripomienky umožňujú vyvodenie logických záverov správy a stanovenie všetkých prispievajúcich faktorov vrátane rizikových, v súvislosti s ktorými sa súčasná ochrana na zabránenie udalosti nehody a/alebo na odstránenie alebo zmenšenie jej dôsledkov určí ako neprimeraná alebo chýbajúca.

5. Záver

Táto časť zjednocuje zistené prispievajúce faktory a chýbajúcu alebo neprimeranú ochranu (materiálnu, funkčnú, symbolickú alebo procesnú), pre ktoré by sa mali vypracovať bezpečnostné opatrenia s cieľom zabrániť námorným nehodám.

6. Bezpečnostné odporúčania

Táto časť správy obsahuje prípadne bezpečnostné odporúčania vyvedené z analýzy a záverov, týkajúce sa konkrétnych oblastí ako napríklad právnych predpisov, konštrukčného návrhu, postupov, inšpekcie, riadenia, zdravia a bezpečnosti pri práci, odbornej prípravy, práce spojenej s opravou, údržby, pobrežnej pomoci a reakcie na mimoriadne situácie.

Bezpečnostné odporúčania sú určené pre subjekty, ktoré ich môžu najľahšie vykonať, ako napríklad majitelia lodí, manažéri, uznávané organizácie, námorné orgány, prevádzkovatelia lodných dopravných služieb, záchranné orgány, medzinárodné námorné organizácie a európske inštitúcie, a ich cieľom je zabrániť námorným nehodám.

Táto časť obsahuje aj všetky predbežné bezpečnostné odporúčania, ktoré mohli byť predložené počas bezpečnostného vyšetrovania, alebo všetky bezpečnostné opatrenia, ktoré sa počas neho prijali.

Streda 24. septembra 2008

7. Dodatky

K správe sa podľa potreby pripoja v listinnej a/alebo elektronickej forme informácie podľa nasledujúceho neúplného zoznamu:

- fotografie, filmy, zvukové záznamy, tabuľky, výkresy,
- uplatniteľné normy,
- použité technické termíny a skratky,
- osobitné bezpečnostné štúdie,
- rôzne informácie.

PRÍLOHA II

OZNAMOVANÉ ÚDAJE O NÁMORNÝCH NEHODÁCH ALEBO MIMORIADNYCH UDALOSTIACH

(Súčasť Európskej informačnej platformy o námorných nehodách)

Poznámka: hrubo vyznačené čísla znamenajú, že údaje by sa mali poskytnúť za každú loď, ak sa námorná nehoda alebo mimoriadna udalosť dotýka viac ako jednej lode.

01. Zodpovedný členský štát/kontaktná osoba
02. Vyšetrovatel' členského štátu
03. Úloha členského štátu
04. Dotknutý pobrežný štát
05. Počet štátov s podstatným záujmom
06. Štáty s podstatným záujmom
07. Oznamujúci subjekt
08. Čas oznámenia
09. Dátum oznámenia
- 10.** Názov lode
- 11.** Číslo IMO/rozlišovacie písmená
- 12.** Vlajka lode
13. Druh námornej nehody alebo mimoriadnej udalosti
- 14.** Typ lode
15. Dátum námornej nehody alebo mimoriadnej udalosti
16. Čas námornej nehody alebo mimoriadnej udalosti
17. Poloha – zemepisná šírka
18. Poloha – zemepisná dĺžka
19. Miesto námornej nehody alebo mimoriadnej udalosti
- 20.** Prístav odchodu
- 21.** Prístav určenia
- 22.** Systém rozdelenia premávky
- 23.** Úsek plavby
- 24.** Prevádzka lode
- 25.** Miesto na palube
- 26.** Straty na životoch:
 - posádka
 - cestujúci
 - iní
- 27.** Závažná ujma na zdraví:
 - posádka
 - cestujúci
 - iní
- 28.** Znečistenie

Streda 24. septembra 2008

- 29. Škody na lodi
- 30. Škody na náklade
- 31. Iné škody
- 32. Stručný opis námornej nehody alebo mimoriadnej udalosti

Zodpovednosť osobných prepravcov v preprave po mori v prípade nehôd ***II

P6_TA(2008)0445

Legislatívne uznesenie Európskeho parlamentu z 24. septembra 2008 o spoločnej pozícii prijatej Radou na účely prijatia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o zodpovednosti osobných prepravcov v preprave po mori v prípade nehôd (6389/2/2008 — C6-0227/2008 — 2005/0241(COD))

(2010/C 8 E/41)

(Spolurozhodovací postup: druhé čítanie)

Európsky parlament,

- so zreteľom na spoločnú pozíciu Rady (6389/2/2008 — C6-0227/2008) ⁽¹⁾,
 - so zreteľom na svoju pozíciu v prvom čítaní ⁽²⁾ k návrhu Komisie pre Európsky parlament a Radu (KOM(2005)0592),
 - so zreteľom na zmenený návrh Komisie (KOM(2007)0645),
 - so zreteľom na článok 251 ods. 2 Zmluvy o ES,
 - so zreteľom na článok 62 rokovacieho poriadku,
 - so zreteľom na odporúčanie Výboru pre dopravu a cestovný ruch do druhého čítania (A6-0333/2008),
1. schvaľuje zmenenú a doplnenú spoločnú pozíciu;
 2. poveruje svojho predsedu, aby túto pozíciu postúpil Rade a Komisii.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ C 190 E, 29.7.2008, s. 17.

⁽²⁾ Ú. v. EÚ C 74 E, 20.3.2008, s. 562.

P6_TC2-COD(2005)0241

Pozícia Európskeho parlamentu prijatá v druhom čítaní 24. septembra 2008 na účely prijatia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. .../2008 o zodpovednosti osobných prepravcov v preprave po mori v prípade nehôd

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskeho spoločenstva, a najmä na jej článok 80 ods. 2,

so zreteľom na návrh Komisie,