

SPOLEČNÝ POSTOJ (ES) č. 17/2008**přijatý Radou dne 6. června 2008****s ohledem na přijetí směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/.../ES ze dne ..., kterou se stanoví základní zásady pro vyšetřování nehod v odvětví námořní dopravy a kterou se mění směrnice 1999/35/ES a 2002/59/ES****(Text s významem pro EHP)**

(2008/C 184 E/03)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na čl. 80 odst. 2 této smlouvy,

s ohledem na návrh Komise,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ⁽¹⁾,s ohledem na stanovisko Výboru regionů ⁽²⁾,v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy ⁽³⁾,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) V námořní dopravě v Evropě by měla být udržena vysoká všeobecná úroveň bezpečnosti a mělo by být vynaloženo veškeré úsilí ke snížení počtu námořních nehod a mimořádných událostí.
- (2) Urychlené provádění technických vyšetřování námořních nehod zvyšuje bezpečnost na moři a pomáhá předcházet opakování námořních nehod, které vedou ke ztrátě životů, lodí a ke znečištění mořského životního prostředí.
- (3) Evropský parlament v usnesení ze dne 21. dubna 2004 o zvýšení bezpečnosti na moři ⁽⁴⁾ vyzval Komisi k předložení návrhu směrnice o vyšetřování námořních nehod.
- (4) Článek 2 Úmluvy OSN o mořském právu ze dne 10. prosince 1982 (dále jen „úmluva UNCLOS“) stanoví právo pobřežních států vyšetřovat příčiny jakýchkoli námořních nehod v jejich teritoriálních mořích, které by mohly představovat ohrožení života nebo životního prostředí, vyžadovat zásah pátracích a záchranných orgánů pobřežního státu nebo by se mohly pobřežního státu jinak týkat.
- (5) Článek 94 úmluvy UNCLOS stanoví, že stát vlajky zajistí vyšetření některých nehod nebo mimořádných událostí na volném moři náležitě kvalifikovanou osobou nebo osobami nebo pod jejím nebo jejich dohledem.

(6) Pravidlo I/21 Mezinárodní úmluvy o bezpečnosti lidského života na moři ze dne 1. listopadu 1974 (dále jen „úmluva SOLAS 74“), Mezinárodní úmluva o nákladové značce ze dne 5. dubna 1966 a Mezinárodní úmluva o zabránění znečištění z lodí ze dne 2. listopadu 1973 stanoví odpovědnosti státu vlajky provádět vyšetřování nehod a předávat Mezinárodní námořní organizaci (IMO) příslušné nálezy.

(7) Předpis k provedení povinných nástrojů IMO přijatý rezolucí shromáždění IMO A.973(24) ze dne 1. prosince 2005 připomíná závazek států vlajky zajistit, aby bezpečnostní vyšetřování v oblasti bezpečnosti na moři bylo prováděno náležitě kvalifikovanými vyšetřovateli, kteří mají odborné znalosti o problematice týkající se námořních nehod a mimořádných událostí. Uvedený předpis dále požaduje, aby státy vlajky byly připraveny poskytnout k tomuto účelu kvalifikované vyšetřovatele bez ohledu na místo nehody nebo mimořádné události.

(8) Měl by být zohledněn předpis pro vyšetřování námořních nehod a mimořádných událostí obsažený v příloze rezoluce shromáždění IMO A.849 (20) ze dne 27. listopadu 1997 (dále jen „předpis IMO pro vyšetřování námořních nehod a mimořádných událostí“), který stanoví uplatňování společného přístupu k vyšetřování námořních nehod a mimořádných událostí a spolupráci mezi státy při určení faktorů, které přispívají k námořním nehodám a mimořádným událostem. Měla by být také zohledněna rezoluce shromáždění IMO A.861(20) ze dne 27. listopadu 1997 a rezoluce výboru pro námořní bezpečnost IMO MSC.163(78) ze dne 17. května 2004, kterými se stanoví definice pojmu „záznamník cestovních údajů“.

(9) Při provádění bezpečnostních vyšetřování námořních nehod a mimořádných událostí by členské státy měly zohlednit pokyny pro spravedlivé zacházení s námořníky v případě námořní nehody obsažené v příloze rezoluce shromáždění IMO A.987(24) a schválené správním radou Mezinárodní organizace práce dne 1. prosince 2005 nebo jiná doporučení nebo nástroje týkající se lidského faktoru přijaté příslušnými mezinárodními organizacemi, pokud se týkají technických bezpečnostních vyšetřování.

⁽¹⁾ Úř. věst. C 318, 23.12.2006, s. 195.

⁽²⁾ Úř. věst. C 229, 22.9.2006, s. 38.

⁽³⁾ Stanovisko Evropského parlamentu ze dne 25. dubna 2007 (dosud nezveřejněné v Úředním věstníku), společný postoj Rady ze dne 6. června 2008 a postoj Evropského parlamentu ze dne ... (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku).

⁽⁴⁾ Úř. věst. C 104E, 30.4.2004, s. 730.

- (10) Směrnice Rady 1999/35/ES ze dne 29. dubna 1999 o systému povinných prohlídek pro bezpečné provozování líniové dopravy loděmi typu ro-ro a vysokorychlostními osobními plavidly⁽¹⁾ požaduje, aby členské státy v rámci svých právních systémů vymezily právní postavení, které jim a každému jinému členskému státu s významným zájmem umožní účastnit se jakéhokoliv vyšetřování námořních nehod nebo mimořádných událostí, kterých se účastní loď typu ro-ro nebo vysokorychlostní osobní plavidlo, spolupracovat při něm nebo, jestliže je tak stanoveno v předpise IMO pro vyšetřování námořních nehod a mimořádných událostí, takové vyšetřování provádět.
- (11) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/59/ES ze dne 27. června 2002, kterou se stanoví kontrolní a informační systém Společenství pro provoz plavidel⁽²⁾, požaduje, aby členské státy dodržovaly předpis IMO pro vyšetřování námořních nehod a mimořádných událostí a zajistily, že budou nálezy vyšetřování po uzavření vyšetřování co nejdříve zveřejněny.
- (12) Pro účinné stanovení okolností a příčin nehody nebo mimořádné události je nanejvýš důležité, aby bezpečnostní vyšetřování nehod a mimořádných událostí týkajících se námořních plavidel nebo jiných plavidel v přístavu nebo v jiných vymezených námořních oblastech bylo prováděno nepodjatým způsobem. Takové vyšetřování by proto v zájmu zamezení případnému střetu zájmů mělo být prováděno kvalifikovanými vyšetřovateli pod kontrolou nezávislého orgánu nebo subjektu.
- (13) Členské státy by měly v souladu se svými právními předpisy upravujícími pravomoci orgánů odpovědných za soudní vyšetřování a v případě potřeby ve spolupráci s těmito orgány zajistit, že osobám odpovědným za technické vyšetřování jsou poskytnuty nejlepší možné podmínky pro plnění jejich úkolů.
- (14) Členské státy by měly zajistit, aby jejich právní systémy jim všem dalším členským státům s významným zájmem umožnily účastnit se vyšetřování nehod na základě ustanovení předpisu IMO pro vyšetřování námořních nehod a mimořádných událostí, spolupracovat při takovém vyšetřování nebo takové vyšetřování provádět.
- (15) Členský stát může po vzájemné dohodě pověřit jiný členský stát vedením bezpečnostního vyšetřování námořní nehody nebo mimořádné události (dále jen „bezpečnostní vyšetřování“), nebo provedením zvláštních úkonů v rámci tohoto vyšetřování.
- (16) Členské státy by měly vynaložit veškeré úsilí, aby nepožadovaly úhradu nákladů za výpomoc vyžádanou v rámci bezpečnostních vyšetřování týkajících se dvou nebo více členských států. V případech, kdy se vyžaduje pomoc od členského státu, kterého se netýká bezpečnostní vyšetřování, by se měly členské státy dohodnout na úhradě vzniklých nákladů.
- (17) Podle pravidla V/20 úmluvy SOLAS 74 musí být osobní lodě a lodě jiné než osobní o hrubé prostornosti 3 000 t a více vyrobené po 1. červenci 2002 včetně tohoto data povinně vybaveny záznamníkem cestovních údajů pro usnadnění vyšetřování nehod. Vzhledem k významu těchto zařízení pro tvorbu politiky předcházení námořním nehodám by tato zařízení měla být systematicky požadována na lodích, které vykonávají vnitrostátní nebo mezinárodní plavby a přistávají v přístavech Společenství.
- (18) Údaje ze záznamníku cestovních údajů a dalších elektronických zařízení lze využívat jak zpětně po námořní nehodě nebo mimořádné události k vyšetřování jejich příčin, tak preventivně k získání zkušeností o okolnostech, které by mohly k takovým událostem vést. Členské státy by měly zajistit, aby byly tyto údaje, pokud jsou dostupné, řádně využívány k oběma uvedeným účelům.
- (19) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1406/2002⁽³⁾ požaduje, aby Evropská agentura pro námořní bezpečnost (dále jen „agentura“) spolupracovala s členskými státy při rozvoji technických řešení a poskytování technické pomoci vztahující se k uplatňování právních předpisů Společenství. V oblasti vyšetřování nehod má agentura zvláštní úkol usnadňovat spolupráci mezi členskými státy a Komisí při rozvoji společné metodiky vyšetřování námořních nehod v souladu s dohodnutými mezinárodními zásadami, přičemž patřičně zohlední odlišnosti právních systémů členských států.
- (20) V souladu s nařízením (ES) č. 1406/2002 musí agentura usnadňovat spolupráci při zajišťování podpory členských států v činnostech týkajících se vyšetřování a při provádění analýz stávajících zpráv o vyšetřování nehod.
- (21) Členské státy by měly náležitě zohlednit bezpečnostní doporučení vyplývající z bezpečnostního vyšetřování.
- (22) Protože cílem technického bezpečnostního vyšetřování je předcházet námořním nehodám a mimořádným událostem, neměly by být závěry a bezpečnostní doporučení za žádných okolností použity k určování míry zavinění nebo odpovědnosti.
- (23) Jelikož cíle této směrnice, totiž zvýšení bezpečnosti na mořích ve Společenství, a tím i snížení nebezpečí námořních nehod, nemůže být uspokojivě dosaženo na úrovni členských států, a proto jej může být z důvodu rozsahu a účinků této směrnice lépe dosaženo na úrovni Společenství, může Společenství přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje tato směrnice rámec toho, co je nezbytné k dosažení tohoto cíle.

(¹) Úř. věst. L 138, 1.6.1999, s. 1. Směrnice ve znění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/84/ES (Úř. věst. L 324, 29.11.2002, s. 53).

(²) Úř. věst. L 208, 5.8.2002, s. 10.

(³) Úř. věst. L 208, 5.8.2002, s. 1. Nařízení naposledy pozměněné nařízením (ES) č. 1891/2006 (Úř. věst. L 394, 30.12.2006, s. 1).

- (24) Opatření nezbytná k provedení této směrnice by měla být přijata v souladu s rozhodnutím Rady 1999/468/ES ze dne 28. června 1999 o postupech pro výkon prováděcích pravomocí svěřených Komisi ⁽¹⁾.
- (25) Zejména je třeba zmocnit Komisi ke změnám této směrnice v návaznosti na související změny mezinárodních úmluv, protokolů, předpisů a rezolucí a k přijímání a změnám společné metodiky vyšetřování námořních nehod a mimořádných událostí. Jelikož uvedená opatření mají obecný význam a jejich účelem je změnit jiné než podstatné prvky této směrnice, včetně jejím doplněním o nové jiné než podstatné prvky, musí být přijata regulačním postupem s kontrolou stanoveným v článku 5a rozhodnutí Rady 1999/468/ES.
- (26) Podle bodu 34 interinstitucionální dohody o zdokonalení tvorby právních předpisů ⁽²⁾ jsou členské státy vybízeny tomu, aby jak pro sebe, tak i v zájmu Společenství sestavily vlastní tabulky, z nichž bude co nejvíce patrné srovnání mezi touto směrnicí a prováděcími opatřeními, a aby tyto tabulky zveřejnily,
- a) které se týkají lodí plujících pod vlajkou jednoho ze členských států,
- b) k nimž došlo v teritoriálním moři a vnitřních vodách členských států podle definice v úmluvě UNCLOS; nebo
- c) které se dotýkají jiných významných zájmů členských států.
2. Tato směrnice se nevztahuje na námořní nehody a mimořádné události, které se týkají pouze:
- a) válečných lodí, lodí pro přepravu vojska a ostatních lodí vlastněných nebo provozovaných členským státem a užívaných pouze pro neobchodní veřejnou dopravu;
- b) lodí bez mechanického pohonu, dřevěných lodí jednoduché konstrukce, rekreačních jachet a plavidel, pokud nejsou ani nebudou obsazeny posádkou a nepřevážují více než 12 cestujících pro obchodní účely;
- c) plavidel vnitrozemské plavby provozovaných na vnitrozemských vodních cestách;
- d) rybářských plavidel o délce menší než 15 metrů;
- e) stálých vrtných plošin na volném moři.

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

Předmět

1. Cílem této směrnice je zvýšit bezpečnost na moři a předejít znečištění z lodí, a tím snížit nebezpečí námořních nehod:

- a) usnadněním urychleného provádění bezpečnostního vyšetřování a řádné analýzy námořních nehod a mimořádných událostí za účelem určení jejich příčin, a
- b) zajištěním včasného a přesného podávání zpráv o bezpečnostním vyšetřování a návrhů nápravných opatření.

2. Předmětem vyšetřování prováděných podle této směrnice není určení míry odpovědnosti nebo zavinění. Členské státy nicméně zajistí, aby se vyšetřovací orgán nebo subjekt (dále jen „vyšetřovací orgán“) nezdráhal podat úplnou zprávu o příčinách nehody nebo mimořádné události z toho důvodu, že by z nálezů mohlo být vyvozeno zavinění nebo odpovědnost.

Článek 2

Oblast působnosti

1. Tato směrnice se vztahuje na námořní nehody a mimořádné události,:

⁽¹⁾ Úř. věst. L 184, 17.7.1999, s. 23. Rozhodnutí ve znění rozhodnutí 2006/512/ES (Úř. věst. L 200, 22.7.2006, s. 11).

⁽²⁾ Úř. věst. C 321, 31.12.2003, s. 1.

Článek 3

Definice

Pro účely této směrnice se:

- 1) „předpisem IMO pro vyšetřování námořních nehod a mimořádných událostí“ rozumí předpis IMO pro vyšetřování námořních nehod a mimořádných událostí obsažený v příloze rezoluce shromáždění IMO A.849(20) ze dne 27. listopadu 1997 v platném znění.
- 2) Níže uvedené výrazy se používají v souladu s definicemi uvedenými v předpise IMO pro vyšetřování námořních nehod a mimořádných událostí:
- a) „námořní nehoda“,
- b) „velmi vážná nehoda“,
- c) „námořní mimořádná událost“,
- d) „bezpečnostní vyšetřování námořní nehody nebo mimořádné události“,
- e) „stát, který vede vyšetřování“,
- f) „stát s významným zájmem“.
- 3) Výrazy „loď typu ro-ro“ a „vysokorychlostní osobní plavidlo“ se používají v souladu s definicemi uvedenými v článku 2 směrnice 1999/35/ES.

- 4) Výraz „záznamník cestovních údajů“ (dále jen „VDR“) se používá v souladu s definicí uvedenou v rezoluci shromáždění IMO A.861(20) a v rezoluci výboru pro námořní bezpečnost IMO MSC.163(78).
- 5) „Bezpečnostním doporučením“ se rozumí jakýkoli návrh:
- buď vyšetřovacího orgánu státu, který provádí nebo vede bezpečnostní vyšetřování, založený na informacích vyplývajících z tohoto vyšetřování;
 - nebo případně Komise jednající na základě obecných analýz údajů.

Článek 4

Právní povaha bezpečnostních vyšetřování

1. Členské státy vymezí v souladu se svými příslušnými vnitrostátními právními systémy právní povahu bezpečnostního vyšetřování tak, aby tato vyšetřování mohla být prováděna co nejúčinněji a co nejrychleji.

Členské státy zajistí v souladu se svými právními předpisy a případně ve spolupráci s orgány odpovědnými za soudní šetření, aby bezpečnostní vyšetřování:

- byla nezávislá na trestních nebo jiných souběžných vyšetřováních prováděných za účelem stanovení odpovědnosti nebo zavinění; a
- nebyla rušena, pozastavena nebo odložena z důvodu takových vyšetřování.

2. Pravidla, která členské státy stanoví, zahrnují v souladu s rámcem stále spolupráce uvedeném v článku 10 ustanovení, která umožní:

- spolupráci a vzájemnou pomoc při bezpečnostním vyšetřování vedeném jinými členskými státy nebo pověřením jiného členského státu vedením takového vyšetřování v souladu s článkem 7; a
- koordinaci činností jejich příslušných vyšetřovacích orgánů v rozsahu nezbytném ke splnění cílů této směrnice.

Článek 5

Povinnost provést vyšetřování

1. Každý členský stát zajistí, že vyšetřovací orgán uvedený v článku 8 provede bezpečnostní vyšetřování po velmi vážných námořních nehodách,:

- které se týkají lodí plujících pod jeho vlajkou, a to bez ohledu na místo, kde k nehodě došlo;
- k nimž došlo v jeho teritoriálních mořích a vnitřních vodách podle definice v úmluvě UNCLOS bez ohledu na vlajku lodi nebo lodí zúčastněných na nehodě; nebo

c) které se dotýkají významného zájmu členského státu bez ohledu na místo nehody nebo vlajku lodi nebo lodí zúčastněných na nehodě.

2. Vyšetřovací orgán navíc rozhodne, zda se provede bezpečnostní vyšetřování jakékoli jiné námořní nehody nebo mimořádné události.

Ve svém rozhodnutí zohlední vyšetřovací orgán vážnost nehody nebo mimořádné události, druh dotčeného plavidla nebo nákladu a to zda nálezy bezpečnostního vyšetřování mohou vést k předcházení budoucím nehodám nebo mimořádným událostem.

3. Rozsahu a praktické provedení bezpečnostního vyšetřování určí vyšetřovací orgán členského státu vedoucího vyšetřování ve spolupráci s rovnocennými orgány členských států s významným zájmem, a to způsobem, který považuje pro dosažení cílů této směrnice za nejúčelnější, a s cílem předcházet budoucím nehodám a mimořádným událostem.

4. Bezpečnostní vyšetřování se řídí společnou metodikou vyšetřování námořních nehod a mimořádných událostí vypracovanou podle čl. 2 písm. e) nařízení (ES) č. 1406/2002. Komise přijme nebo změní tuto metodiku pro účely této směrnice.

Tato opatření, jež mají za účel změnit jiné než podstatné prvky této směrnice, včetně jejím doplněním, se přijímají regulativním postupem s kontrolou podle čl. 18 odst. 3.

Komise a členské státy vypracují pokyny týkající se procesů a osvědčených postupů při bezpečnostních vyšetřováních, které se použijí při provádění společné metodiky. Tyto pokyny jsou pravidelně aktualizovány, aby se zohlednily zkušenosti získané při provádění bezpečnostních vyšetřování.

5. Bezpečnostní vyšetřování se zahájí co nejdříve po tom, co došlo k námořní nehodě nebo mimořádné události.

Článek 6

Oznamovací povinnost

Členské státy v rámci svých právních systémů vyžadují, aby jejich vyšetřovací orgány byly bezodkladně informovány odpovědnými orgány nebo dotčenými stranami o námořních nehodách a mimořádných událostech, které spadají do oblasti působnosti této směrnice.

Článek 7

Vedení bezpečnostních vyšetřování a účast na nich

1. Členské státy se zdrží souběžných bezpečnostních vyšetřování těchto námořních nehod nebo mimořádných událostí. Členské státy se zdrží všech opatření, která by mohla znemožnit, pozastavit nebo pozdržet provádění bezpečnostního vyšetřování, které spadá do oblasti působnosti této směrnice.

V případě bezpečnostních vyšetřování, která se týkají dvou nebo více členských států, tyto členské státy spolupracují za účelem rychlého dosažení dohody o tom, který z nich má být členským státem, jenž provede vyšetřování. Vynaloží veškeré úsilí k dosažení dohody o postupech vyšetřování. V rámci této dohody mají jiné státy s významným zájmem stejná práva a přístup ke svědkům a důkazům jako členský stát, který provádí bezpečnostní vyšetřování. Mají rovněž právo aby jejich postoj byl zohledněn členským státem, který vede vyšetřování.

2. Bez ohledu na odstavce 1 zůstává každý členský odpovědným za bezpečnostní vyšetřování a koordinaci s ostatními státy s významným zájmem, dokud se vzájemně nedohodnou, který z nich má být státem vedoucím vyšetřování.

3. Aniž jsou dotčeny povinnosti členského státu podle této směrnice a mezinárodního práva, může členský stát v jednotlivých případech pověřit po vzájemné dohodě jiný členský stát vedením bezpečnostního vyšetřování nebo určitými úkony v souvislosti s prováděním takového vyšetřování.

4. Jestliže se loď typu ro-ro nebo vysokorychlostní osobní plavidlo účastní námořní nehody nebo mimořádné události, zahájí bezpečnostní vyšetřování stát, v jehož teritoriálních mořích nebo vnitřních vodách podle definice v úmluvě UNCLOS k nehodě nebo mimořádné události došlo, nebo členský stát naposledy navštívený lodí nebo plavidlem, jestliže k ní došlo v jiných vodách. Tento stát zůstává odpovědným za bezpečnostní vyšetřování a koordinaci s ostatními státy s významným zájmem až do doby, kdy je vzájemně dohodnuto, který z nich má být státem vedoucím vyšetřování.

Článek 8

Vyšetřovací orgány

1. Členské státy zajistí, aby bezpečnostní vyšetřování bylo prováděno nestrannými stálými vyšetřovacími orgány a náležitě kvalifikovanými vyšetřovateli, kteří jsou způsobilí v záležitostech týkajících se námořních nehod a mimořádných událostí.

Aby mohl vyšetřovací orgán provádět bezpečnostní vyšetřování nepodjatým způsobem, musí být nezávislý, pokud jde o jeho organizaci, právní strukturu a rozhodování, na jakékoli straně, jejíž zájmy by mohly být ve střetu s tímto úkolem.

Vnitrozemské členské státy, které nemají lodě ani plavidla plující pod jejich vlajkou, určí nezávislé kontaktní místo pro spolupráci při vyšetřování podle čl. 5 odst. 1 písm. c).

2. Vyšetřovací orgán zajistí, aby jednotliví vyšetřovatelé měli znalosti a praktické zkušenosti v oblastech patřících k jejich běžným vyšetřovacím povinnostem. Kromě toho vyšetřovací orgán zajistí v případě nutnosti snadný přístup k příslušným odborným znalostem.

3. Činnosti, jimiž je vyšetřovací orgán pověřen, mohou být rozšířeny o sběr a analýzu údajů týkajících se námořní bezpečnosti, a to zejména k preventivním účelům, pokud se tyto činnosti nedotknou jeho nezávislosti ani nezakládají jeho odpovědnost v záležitostech regulačních, správních nebo normalizačních.

4. Členské státy v rámci svých vnitrostátních právních systémů, ve vhodných případech ve spolupráci s orgány odpovědnými za soudní vyšetřování, zajistí, aby vyšetřovatelé jejich vyšetřovacího orgánu nebo jakéhokoli jiného vyšetřovacího orgánu, na které bylo přeneseno bezpečnostní vyšetřování, byli oprávněni

a) mít volný přístup do jakékoli příslušné oblasti nebo místa námořní nehody a na jakoukoli loď, vrak nebo konstrukci včetně nákladu, zařízení nebo trosek;

b) zajistit okamžité pořízení soupisu důkazů a řízené vyhledání a přemístění vraku, trosek nebo jiných složek nebo látek za účelem jejich zkoumání nebo analýzy;

c) vyžádat si zkoumání nebo analýzu položek uvedených v písmenu b) a mít volný přístup k výsledkům těchto zkoumání nebo analýz;

d) mít volný přístup k jakýmkoli příslušným informacím a zaznamenaným údajům včetně údajů z VDR týkajícím se lodi, plavby, nákladu, posádky nebo jakýchkoli jiných osob, objektů, podmínek nebo okolností, pořizovat kopie a využívat je;

e) mít volný přístup k výsledkům ohledání těl obětí nebo zkoušek provedených na vzorcích odebraných z těl obětí;

f) vyžádat si výsledky zkoumání osob zapojených do provozu lodi nebo jakýchkoli jiných příslušných osob nebo výsledky zkoušek provedených na vzorcích jim odebraných a mít volný přístup k těmto výsledkům;

g) vyslechnout svědky bez přítomnosti jakékoli osoby, která by mohla mít zájem narušit bezpečnostní vyšetřování;

h) získat záznamy o prohlídkách a příslušné informace, které jsou v držení státu vlajky, vlastníků, klasifikačních společností nebo jakýchkoli jiných příslušných stran, jestliže jsou tyto strany nebo jejich zástupci usazeni v dotyčném členském státě;

i) požádat o pomoc příslušných orgánů příslušných států, včetně vyšetřovatelů státu vlajky a státu přístavu, velitelů pobřežních hlídek, provozovatelů služeb lodního provozu, pátracích a záchranných týmů, lodivodů nebo jiných přístavních nebo námořních pracovníků.

5. Vyšetřovacím orgánům se umožní okamžitě a kdykoli reagovat na oznámení námořní nehody a získat dostatečné zdroje k nezávislému výkonu svých funkcí. Vyšetřovatelé těchto orgánů požívají postavení poskytující jim nezbytné záruky nezávislosti.

6. Vyšetřovací orgán může spojit své úkoly vyplývající z této směrnice s prací na vyšetřování jiných událostí, než jsou námořní nehody, za podmínky, že tato další vyšetřování neohrozí jeho nezávislost.

Článek 9

Důvěrnost

Členské státy zajistí v rámci svých právních systémů, že nedojde ke zpřístupnění níže uvedených záznamů k jiným účelům, než je bezpečnostní vyšetřování, pokud se příslušný orgán v dotyčném státě nerozhodne, že zájem na jejich odtajnění převažuje nad negativními vnitrostátními a mezinárodními dopady, jež takové opatření může mít na dotyčné bezpečnostní vyšetřování nebo na jakékoli budoucí vyšetřování:

- a) veškeré svědecké výpovědi a další prohlášení, hlášení a poznámky zapsané nebo přijaté vyšetřovacím orgánem v průběhu bezpečnostního vyšetřování;
- b) záznamy odhalující totožnost osob, které poskytly důkazy v rámci bezpečnostního vyšetřování;
- c) informace o zdravotním stavu nebo soukromé informace ohledně osob zúčastněných na dotyčné námořní nehodě nebo mimořádné události.

Článek 10

Rámec stálé spolupráce

1. Členské státy zavedou v úzké spolupráci s Komisí rámec stálé spolupráce, který umožní jejich vnitrostátním vyšetřovacím orgánům vzájemně spolupracovat v rozsahu nezbytném ke splnění cílů této směrnice.

2. O jednacím řádu a potřebném organizačním uspořádání rámce stálé spolupráce se rozhodne regulativním postupem podle čl. 18 odst. 2.

3. Vyšetřovací orgány členských států se v rámci stálé spolupráce dohodnou zejména na nejlepších způsobech spolupráce s cílem:

- a) umožnit vyšetřovacím orgánům sdílet přístroje, zařízení a vybavení pro technické vyšetřování vraků a lodního vybavení a dalších objektů důležitých pro bezpečnostní vyšetřování, včetně získávání a vyhodnocování údajů ze záznamníků cestovních údajů a z jiných elektronických přístrojů;
- b) poskytovat si vzájemně odborné poznatky a technickou spolupráci nutnou ke splnění zvláštních úkolů;
- c) získávat a sdílet informace důležité pro analýzu údajů o nehodách a činit vhodná bezpečnostní doporučení na úrovni Společenství;

d) vypracovat obecné zásady pro opatření následující po bezpečnostních doporučeních a pro přizpůsobování metod vyšetřování vědeckotechnickému pokroku;

e) zavést pravidla důvěrnosti pro sdílení svědeckých výpovědí a zpracování údajů a jiných záznamů uvedených v článku 9, včetně ve vztahu k třetím zemím, při dodržování vnitrostátních pravidel;

f) zorganizovat v případě potřeby odpovídající odbornou přípravu jednotlivých vyšetřovatelů;

g) podporovat spolupráci s vyšetřovacími orgány třetích zemí a s mezinárodními organizacemi pro vyšetřování námořních nehod v oblasti působnosti této směrnice;

h) poskytnout vyšetřovacím orgánům provádějícím bezpečnostní vyšetřování všechny příslušné informace.

Článek 11

Náklady

1. U bezpečnostních vyšetřování, do nichž jsou zapojeny dva nebo více států, se příslušné činnosti provádějí bezplatně.

2. Je-li vyžadována pomoc od členského státu, který není zapojen do bezpečnostního vyšetřování, dohodnou se členské státy na úhradě vzniklých nákladů.

Článek 12

Spolupráce s třetími zeměmi s významným zájmem

1. Členské státy spolupracují při bezpečnostních vyšetřováních co nejvíce s třetími zeměmi s významným zájmem.

2. Třetím zemím s významným zájmem se po vzájemné dohodě umožní připojit se k bezpečnostnímu vyšetřování vedeneému příslušným členským státem podle této směrnice v kterékoli fázi vyšetřování.

3. Spoluprací členského státu na bezpečnostním vyšetřování prováděném třetí zemí s významným zájmem nejsou dotčeny požadavky na provádění bezpečnostního vyšetření a podávání zpráv podle této směrnice. V případě, že třetí země s významným zájmem vede bezpečnostní vyšetřování, do něhož je zapojen jeden nebo více členských států, mohou se členské státy rozhodnout neprovádět souběžné bezpečnostní vyšetřování, je-li bezpečnostní vyšetřování vedené třetí zemí v souladu s předpisem IMO pro vyšetřování námořních nehod a mimořádných událostí.

Článek 13

Ochrana důkazů

Členské státy přijmou opatření, kterými zajistí, že strany, jichž se týkají nehody nebo mimořádné události spadající do oblasti působnosti této směrnice, vynaloží veškeré úsilí k:

- a) zachování všech informací z námořních map, lodních deníků, elektronických a magnetických záznamů a videozáznamů včetně informací ze záznamníků cestovních údajů a dalších elektronických zařízení, které se vztahují k období před nehodou, během ní a po ní;
- b) zabránění přepisu nebo jiné změně těchto informací;
- c) zabránění rušení jakýchkoli dalších zařízení, která by mohla být považována za důležitá pro bezpečnostní vyšetřování nehody;
- d) rychlému shromáždění a uchování všech důkazů pro účely bezpečnostního vyšetřování.

Článek 14

Zprávy o nehodách

1. Na základě bezpečnostních vyšetřování prováděných podle této směrnice se vyhotoví a zveřejní zpráva ve formě vymezené příslušným vyšetřovacím orgánem a v souladu s odpovídajícími oddíly přílohy I.

Vyšetřovací orgány mohou rozhodnout o tom, že na základě bezpečnostního vyšetřování, jehož předmětem není velmi vážná námořní nehoda a jehož nálezy nemohou vést k předcházení budoucím nehodám nebo mimořádným událostem, se vyhotoví zjednodušená zpráva, která se zveřejní.

2. Vyšetřovací orgány vynaloží veškeré úsilí ke zveřejnění zpráv uvedených v odstavci 1 do dvanácti měsíců ode dne nehody. Pokud v této lhůtě nelze závěrečnou zprávu vydat, zveřejní se do dvanácti měsíců od data nehody prozatímní zpráva.

3. Vyšetřovací orgán členského státu vedoucího vyšetřování zašle kopii závěrečné, zjednodušené nebo prozatímní zprávy Komisi. Vezme v úvahu možná vyjádření Komise k závěrečným zprávám s ohledem na zlepšení jejich redakční úrovně, jak je to pro dosažení cílů této směrnice nejúčelnější.

Článek 15

Bezpečnostní doporučení

1. Členské státy zajistí, aby byla bezpečnostní doporučení předložená vyšetřovacími orgány náležitě zohledněna těmi,

kterým jsou určena, a aby byla případně na jejich základě přijata příslušná opatření v souladu s právem Společenství a mezinárodním právem.

2. Vyšetřovací orgán nebo Komise v případě potřeby formuluje bezpečnostní doporučení na základě obecné analýzy údajů.

3. Bezpečnostní doporučení nemá za žádných okolností určovat míru zavinění nebo odpovědnost za nehodu.

Článek 16

Systém včasné výstrahy

Aniž je dotčeno právo vyšetřovacího orgánu členského státu vydat včasnou výstrahu, dospěje-li tento orgán v jakékoli fázi bezpečnostního vyšetřování k názoru, že je nutné učinit naléhavé opatření na úrovni Společenství, aby se předešlo nebezpečí nových nehod, bezodkladně informuje Komisi o nutnosti vydat včasnou výstrahu.

Komise v případě nutnosti vydá varování určené odpovědným orgánům všech členských států, odvětví námořní dopravy a všem dalším dotčeným stranám.

Článek 17

Evropská databáze pro námořní nehody

1. Údaje o námořních nehodách a mimořádných událostech se uchovávají a analyzují prostřednictvím evropské elektronické databáze vytvořené Komisí a nazvané Evropská informační platforma pro námořní nehody (European Marine Casualty Information Platform – EMCIP).

2. Členské státy oznámí Komisi oprávněné orgány, které budou mít k této databázi přístup.

3. Vyšetřovací orgány členských států oznámí Komisi námořní nehody a mimořádné události v souladu s formulářem v příloze II. Dále Komisi poskytnou údaje vyplývající z bezpečnostního vyšetřování v souladu se systémem uspořádání databáze EMCIP.

4. Komise a členské státy vyvinou strukturu databáze a metodu pro oznamování údajů v odpovídajících lhůtách.

Článek 18

Výbor

1. Komisi je nápomocen Výbor pro námořní bezpečnost a zabránění znečištění z lodí (COSS) zřízený nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2099/2002 ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 324, 29.11.2002, s. 1. Nařízení naposledy pozměněné nařízením Komise (ES) č. 93/2007 (Úř. věst. L 22, 31.1.2007, s. 12).

2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použijí se články 5 a 7 rozhodnutí 1999/468/ES, s ohledem na článek 8 zmíněného rozhodnutí.

Doba uvedená ve čl. 5 odst. 6 rozhodnutí 1999/468/ES je dva měsíce.

3. Odkazuje-li se na tento odstavec, použijí se čl. 5a odst. 1 až 4 a článek 7 rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem na článek 8 zmíněného rozhodnutí.

Článek 19

Zmocnění k provádění změn

Komise může aktualizovat definice v této směrnici a odkazy na právní předpisy Společenství a nástroje IMO, aby je uvedla do souladu s opatřeními Společenství nebo IMO, která vstoupila v platnost, s výhradou dodržování rámce této směrnice.

Uvedená opatření, jež mají za účel změnit jiné než podstatné prvky této směrnice, včetně jejím doplněním, se přijímají regulačním postupem s kontrolou podle čl. 18 odst. 3.

Komise může tímž postupem pozměnit rovněž přílohy této směrnice.

V souladu s článkem 5 nařízení (ES) č. 2099/2002 mohou být z působnosti této směrnice vyloučeny změny předpisu IMO pro vyšetřování námořních nehod a mimořádných událostí.

Článek 20

Dodatečná opatření

Tato směrnice nebrání členskému státu přijmout dodatečná opatření týkající se námořní bezpečnosti, na která se nevztahuje tato směrnice, za předpokladu, že tato opatření nejsou v rozporu s touto směrnicí, ani žádným způsobem nepříznivě neovlivňují dosažení jejího cíle.

Článek 21

Sankce

Členské státy stanoví sankce za porušení vnitrostátních předpisů přijatých na základě této směrnice a přijmou veškerá nezbytná opatření k zajištění jejich provádění. Stanovené sankce musí být účinné, přiměřené a odrazující.

Článek 22

Změny stávajících aktů

1. Článek 12 směrnice 1999/35/ES se zrušuje.
2. Článek 11 směrnice 2002/59/ES se zrušuje.

Článek 23

Provedení

1. Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí do ... (*).

Tyto předpisy přijaté členskými státy musejí obsahovat odkaz na tuto směrnici nebo musí být takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. Způsob odkazu si stanoví členské státy.

2. Členské státy sdělí Komisi znění hlavních ustanovení vnitrostátních právních předpisů, které přijmou v oblasti působnosti této směrnice.

Článek 24

Vstup v platnost

Tato směrnice vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Článek 25

Určení

Tato směrnice je určena členským státům.

V ...

Za Evropský parlament

předseda

...

Za Radu

předseda nebo předsedkyně

...

(*) 24 měsíců po vstupu této směrnice v platnost.

PŘÍLOHA I

OBSAH ZPRÁV O BEZPEČNOSTNÍM VYŠETŘOVÁNÍ

Úvod

Zde se stanoví jediný cíl bezpečnostního vyšetřování, uvádí se, že bezpečnostní doporučení v žádném případě nemá zakládat předpoklad odpovědnosti nebo zavinění a že zpráva, pokud jde o její obsah a styl, nebyla sepsána se záměrem jejího použití v rámci soudního řízení.

(Zpráva by neměla odkazovat na svědecké výpovědi, ani by neměla spojovat nikoho, kdo je ve zprávě uveden, s žádnou osobou, která v průběhu bezpečnostního vyšetřování poskytla důkazy.)

1. Shrnutí

Tato část uvádí základní skutečnosti námořní nehody nebo mimořádné události: co se stalo, kdy, kde a jak se to stalo; a uvádí, zda v důsledku toho došlo ke ztrátám na životech, zraněním, poškození lodi, nákladu, třetích stran nebo životního prostředí.

2. Skutkové okolnosti

Tato část obsahuje řadu samostatných oddílů poskytujících dostatečné informace, které jsou podle vyšetřovacího orgánu věcné, tvoří podklad pro analýzy a usnadňují pochopení.

Tyto oddíly zahrnují zejména tyto informace:

2.1 Údaje o lodi

vlajka lodi/rejstřík;
identifikace lodi;
hlavní vlastnosti lodi;
vlastnictví a řízení;
podrobnosti o konstrukci;
minimální bezpečné obsazení lodi;
náklad povolený k převozu.

2.2 Údaje o plavbě

přístavy, které loď navštívila;
druh plavby;
informace o nákladu;
obsazení posádkou.

2.3 Informace o námořní nehodě nebo mimořádné události

druh námořní nehody nebo mimořádné události;
datum a čas;
poloha a místo námořní nehody nebo mimořádné události;
vnější a vnitřní prostředí;
provoz lodi a úsek plavby;
místo na palubě;
údaje o lidském faktoru;
důsledky (pro lidi, loď, náklad, životní prostředí, jiné).

2.4 Zapojení pobřežních orgánů a nouzová opatření

kdo byl zapojen;
použité prostředky;
rychlost odezvy;
učiněná opatření;
dosažené výsledky.

3. Popis

Tato část rekonstruuje námořní nehodu nebo mimořádnou událost prostřednictvím chronologické posloupnosti událostí, které předcházely nehodě nebo mimořádné události, nastaly během ní a následovaly po ní, a úlohy každého činitele (tj. osoby, materiálu, prostředí, vybavení nebo vnějších činitelů). Délka popisovaného období závisí na tom, kdy došlo k oněm konkrétním událostem, které přímo přispěly k námořní nehodě nebo mimořádné události. Tato část zahrnuje i příslušné podrobnosti provedení bezpečnostního vyšetřování, včetně výsledků zkoumání nebo zkoušek.

4. Analýza

Tato část obsahuje řadu samostatných oddílů, které poskytují analýzu každé události související s nehodou, spolu s poznámkami ohledně výsledků všech příslušných přezkoumání nebo zkoušek provedených v průběhu bezpečnostního vyšetřování a ohledně všech bezpečnostních opatření, která již případně byla přijata k předcházení dalším námořním nehodám.

Tyto oddíly by se měly týkat těchto otázek:

- souvislosti a okolnosti nehody;
- chybná jednání osob a jejich opomenutí, dílčí události týkající se nebezpečného materiálu, působení prostředí, selhání vybavení a vnější vlivy;
- přispívající faktory týkající se funkce osob, provozu na palubě, správních orgánů na pobřeží nebo vlivu regulace.

Analýza a poznámky umožňují ve zprávě odvodit logické závěry a určit všechny přispívající faktory, včetně těch faktorů, pro které jsou stávající protiopatření zaměřená na předcházení nehodám nebo zaměřená na vyloučení nebo snížení jejich následků posuzována jako nedostatečná, nebo chybějící.

5. Závěry

Tato část shrnuje zjištěné přispívající faktory a chybějící nebo nedostatečná protiopatření (materiální, funkční, výstražná nebo procesní), pro která by měla být vypracována bezpečnostní opatření zaměřená na předcházení námořním nehodám.

6. Bezpečnostní doporučení

V případě potřeby, obsahuje tato část zprávy bezpečnostní doporučení odvozená z analýzy a závěrů a týkající se konkrétních oblastí, jako jsou např. právní předpisy, konstrukční návrh, postupy, inspekce, řízení, ochrana zdraví a bezpečnost práce, odborná příprava, opravy, údržba, pomoc pobřežních orgánů a nouzová opatření.

Bezpečnostní doporučení jsou určena těm, kdo je mohou nejlépe provést, jako jsou např. vlastníci lodí, vedoucí pracovníci, uznávané organizace, námořní orgány, provozovatelé služeb lodního provozu, orgány příslušné pro mimořádné události, Mezinárodní námořní organizace a evropské instituce, a to s cílem předcházet námořním nehodám.

Tato část také zahrnuje jakákoli prozatímní bezpečnostní doporučení, která byla případně vydána nebo jakákoli bezpečnostní opatření přijatá v průběhu bezpečnostního vyšetřování.

7. Přílohy

V případě potřeby jsou k tištěné zprávě nebo ke zprávě v elektronické podobě připojeny informace z tohoto seznamu, který není vyčerpávající:

- fotografie, filmy nebo videozáznamy, zvukové nahrávky, mapy, nákresy;
- použitelné normy;
- použité technické výrazy a zkratky;
- zvláštní bezpečnostní studie;
- různé informace.

PŘÍLOHA II

OZNAMOVANÉ ÚDAJE O NÁMOŘNÍ NEHODĚ NEBO MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI
(součást Evropské informační platformy pro námořní nehody)

Pozn.: Podtržená čísla znamenají, že zúčastní-li se dotyčné námořní nehody nebo mimořádné události více lodí, příslušné údaje by měly být poskytovány pro každou loď.

01. Odpovědný členský stát/kontaktní osoba
 02. Vyušetřující členský stát
 03. Úloha členského státu
 04. Dotčený pobřežní stát
 05. Počet států s významným zájmem
 06. Státy s významným zájmem
 07. Oznamující subjekt
 08. Čas oznámení
 09. Datum oznámení
 10. Název lodi
 11. Číslo IMO/rozlišovací písmena
 12. Vlajka lodi
 13. Druh námořní nehody nebo mimořádné události
 14. Druh lodě
 15. Datum námořní nehody nebo mimořádné události
 16. Čas námořní nehody nebo mimořádné události
 17. Poloha – zeměpisná šířka
 18. Poloha – zeměpisná délka
 19. Místo námořní nehody nebo mimořádné události
 20. Přístav vyplutí
 21. Přístav určení
 22. Systém rozdělení plavebního provozu
 23. Úsek plavby
 24. Provoz lodi
 25. Místo na palubě
 26. Ztráty na životech:
 - Posádka
 - Cestující
 - Ostatní
 27. Vážná zranění:
 - Posádka
 - Cestující
 - Ostatní
 28. Znečištění
 29. Škody na lodi
 30. Škody na nákladu
 31. Jiné škody
 32. Stručný popis námořní nehody nebo mimořádné události
-

ODŮVODNĚNÍ RADY

I. ÚVOD

Dne 7. června 2007 Rada dosáhla v rámci postupu spolurozhodování (článek 251 Smlouvy o ES) politické dohody o návrhu směrnice, kterou se stanoví základní zásady pro vyšetřování nehod v odvětví námořní dopravy a kterou se mění směrnice 1999/35/ES a 2002/59/ES⁽¹⁾. Po provedení revize právníky-lingvisty Rada přijala společný postoj dne 6. června 2008.

Při vypracování postoje Rada přihlédla ke stanovisku Evropského parlamentu v prvním čtení ze dne 25. dubna 2007⁽²⁾ a ke stanoviskům Hospodářského a sociálního výboru⁽³⁾ a Výboru regionů⁽⁴⁾. Rovněž zohlednila studii dopadu provedenou Komisí během posuzování navrhované směrnice.

Návrh je zaměřen na zlepšení bezpečnosti, a to tím, že zavede v celém Společenství jasná pravidla nezávislého technického vyšetřování prováděného v návaznosti na námořní nehody a mimořádné události. Cílem tohoto technického vyšetřování není určit občanskoprávní nebo trestněprávní odpovědnost, nýbrž zjistit okolnosti a vypátrat příčiny námořních nehod či mimořádných událostí, aby z nich byla vyvozena veškerá možná ponaučení. Návrh je vypracován v souladu s pravidly mezinárodního námořního práva i definicemi a doporučeními předpisu IMO pro vyšetřování námořních nehod a mimořádných událostí.

II. ANALÝZA SPOLEČNÉHO POSTOJE

Rada souhlasí s cílem a s většinou hlavních prvků návrhu Komise, jimiž se stanoví patřičný mechanismus pro zajištění odpovídajícího využití zkušeností z nehod a mimořádných událostí za účelem předcházení dalším nehodám. Přístup přijatý Radou však vyžadoval určité změny znění, zejména v zájmu zajištění nezávislosti vyšetřujícího orgánu a jeho pravomoci jednat na základě volného uvážení.

Za obzvláště důležité byly během posuzování navrhované směrnice v útvarech Rady považovány následující otázky, které jsou zohledněny ve společném postoji Rady:

Rada se domnívá, že v souladu s povahou právního aktu by členskými státy, a zejména jejich příslušnými vyšetřovacími orgány, měla být v souvislosti s prováděním bezpečnostních vyšetřování ponechána určitá pružnost a prostor pro volné uvážení. Povinnost bezpečnostních vyšetřování je oproti původnímu návrhu, který stanovil povinná bezpečnostní vyšetřování v případě velmi závažných a závažných námořních nehod a mimořádných událostí, ve znění dojednaném Radou omezena na velmi závažné námořní nehody nebo mimořádné události a ve všech dalších případech námořních nehod či mimořádných událostí je na vyšetřovací orgán, aby rozhodl, zda bezpečnostní vyšetřování provést, a to zejména s ohledem na závažnost nehody či mimořádné události a na možné ponaučení. Rada je rovněž toho názoru, že není třeba výslovně uvádět nouzové signály jakožto zvláštní kategorii mimořádných událostí, u nichž se vyžaduje bezpečnostní vyšetřování.

Podle příkladu železničního odvětví⁽⁵⁾ Rada dále považuje za vhodné vyzdvihnout, že pokud jde o uspořádání, právní strukturu a rozhodování vyšetřovacího orgánu, je tento orgán v zájmu provádění bezpečnostních vyšetřování nepodjatým způsobem nezávislý na jakékoli straně, jejíž zájmy by mohly být ve střetu úkolem mu svěřeným. Každý členský stát proto zřídí v souladu se svým právním uspořádáním vyšetřovací orgán s co největší nezávislostí, co se týče vnitřní činnosti, jakožto veřejnou strukturu.

⁽¹⁾ Komise předložila návrh dne 13. února 2006.

⁽²⁾ Dokument 8724/07 CODEC 389 MAR 28 ENV 206 (dosud nezveřejněn v Úředním věstníku).

⁽³⁾ CESE 1177/2006, 13.9.2006 (Úř. věst. C 318, 23.12.2006, s. 195–201).

⁽⁴⁾ CdR 43/2006, 15.6.2006 (Úř. věst. C 229, 22.9.2006, s. 38).

⁽⁵⁾ Článek 21 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/49/ES ze dne 29. dubna 2004 o bezpečnosti železnic Společenství a o změně směrnice Rady 95/18/ES o vydávání licencí železničním podnikům a směrnice 2001/14/ES o přidělování kapacity železniční infrastruktury, zpoplatnění železniční infrastruktury a o vydávání osvědčení o bezpečnosti (směrnice o bezpečnosti železnic) (Úř. věst. L 164, 30.4.2004).

Tato struktura může být napojena na větší subjekt, jako je ministerstvo či správa, bude však podléhat ustanovením zaručujícím její nezávislost, a to zejména na jiných správních orgánech, jež by se mohly případnou námořní nehodou zabývat. Členské státy, jež nemají lodě ani plavidla plující pod jejich vlajkou, určí z důvodu přiměřenosti nezávislé kontaktní místo pro spolupráci při bezpečnostních vyšetřováních, které se dotýkají jejich významného zájmu.

Rada souhlasí s Evropským parlamentem, že v souladu s požadavky stanovenými v právních předpisech Společenství týkajících se bezpečnostních vyšetřování v odvětví letecké dopravy a v železničním odvětví je bezpečnostní vyšetřování třeba odlišit od trestních vyšetřování či jiných řízení, jejichž cílem je určit míru odpovědnosti nebo zavinění. Znění společného postojů stanoví, že jediným cílem vyšetřování podle této směrnice je určit příčiny nehod. Zároveň v souladu s předpisem IMO pro vyšetřování námořních nehod a mimořádných událostí stanoví, že by vyšetřovací orgán měl za tímto účelem podat úplnou zprávu, neboť by z nálezů mohlo být vyvozeno zavinění nebo odpovědnost. Pokud vnitrostátní právní předpisy jasně nerozlišují mezi bezpečnostním vyšetřováním a trestním či jiným správním řízením, musí členské státy vymezením právního postavení bezpečnostních vyšetřování zajistit, aby tato vyšetřování byla prováděna co nejúčinněji a nejrychleji a aby nebyla nepatřičným způsobem znemožněna nebo pozastavena jinými vyšetřováními.

Pokud jde o oblast působnosti směrnice, Rada ve svém společném postoji zahrnuje malá rybářská plavidla o délce nad 15 metrů, nejen plavidla delší než 24 metrů jako v původním návrhu. Důvodem je soulad se společným postojem Rady k návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice 2002/59/ES, kterou se stanoví kontrolní a informační systém Společenství pro provoz plavidel. Podle tohoto návrhu směrnice musí být uvedená plavidla povinně vybavena systémem AIS (automatický identifikační systém) za účelem zlepšení možnosti v oblasti sledování těchto lodí a zvýšení úrovně jejich bezpečnosti v případě vzájemného přiblížení při plavbě. Měla by se tedy na ně rovněž vztahovat směrnice o vyšetřování nehod.

Pokud jde o metodiku vyšetřování námořních nehod a mimořádných událostí, Rada považuje za vhodné stanovit větší pružnost a zároveň vytvořit základy pro stálou výměnu zkušeností. Ve srovnání s původním návrhem mají členské státy větší volnost při provádění zásad společné metodiky, jež je vypracovávána za pomoci Evropské agentury pro námořní bezpečnost a přijímána regulativním postupem s kontrolou. Na základě zkušeností s vedením bezpečnostních vyšetřování Komise a členské státy vypracují zároveň i pokyny týkající se procesů a osvědčených postupů, které se použijí při provádění společné metodiky.

III. ZMĚNY

Když se Rada dohadovala na společném postoji, zohlednila stanoviska Evropského parlamentu v prvním čtení návrhu. Ve společném postoji se odráží tyto prvky stanoviska Evropského parlamentu, některé z částí či v zásadě: změny 3, 9, 10, 11, 22 a 23.

Řada dalších změn však nebyla pro Radu přijatelná. Co se týče změn 2 a 19, Rada se domnívá, že předmětem společné metodiky by neměly být výsledky bezpečnostních vyšetřování, nýbrž procedurální aspekty. Změny 5 a 8 nejsou podle Rady slučitelné s jejím přístupem k zásadě rozlišování mezi vyšetřováním trestním a technickým. Změny 7 a 20 nebylo možné přijmout, protože se Rada domnívá, že není vhodné upřesňovat v této směrnici pravomoci Evropské agentury pro námořní bezpečnost (EMSA). Změny 12 a 13 by mohly omezit pracovní metody vyšetřovacího orgánu nebo jsou příliš normativní. Změny 14 a 26 nebylo možné přijmout vzhledem k tomu, že Rada přikládá velký význam zásadě nestrannosti vyšetřovacího orgánu a je toho názoru, že každý členský stát by měl zřídit uvedený orgán v souladu s vlastní správní strukturou. Změna 16 není slučitelná s nutností dodržovat vnitrostátní právní předpisy.

Soubor dalších změn (4, 6, 15, 17, 18 a 24) byl zamítnut, jelikož změny nebyly zcela jasné, nebo neodpovídaly zájmu Rady, aby znění bylo stručné.

IV. ZÁVĚRY

Rada se domnívá, že znění společného postoje je přiměřené a vyvážené. Sdílí s Evropským parlamentem cíl zřídit rámec zajišťující rychlá bezpečnostní vyšetřování námořních nehod nebo mimořádných událostí. Společný postoj zahrnuje některé změny Evropského parlamentu přijaté v prvním čtení.

Rada znovu zdůrazňuje své odhodlání zahájit jednání o tomto znění s Evropským parlamentem v zájmu co nejrychlejšího dosažení dohody.
