

2008. szeptember 24., szerda

A tengeri közlekedési ágazatban bekövetkező balesetek kivizsgálása * II**

P6_TA(2008)0444

Az Európai Parlament 2008. szeptember 24-i jogalkotási állásfoglalása a Tanács közös álláspontjáról a tengeri közlekedési ágazatban bekövetkező balesetek kivizsgálására irányadó alapelvek megállapításáról, valamint az 1999/35/EK és a 2002/59/EK irányelv módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi irányelv elfogadása tekintetében (5721/5/2008 – C6-0226/2008 – 2005/0240(COD))

(2010/C 8 E/40)

(Együttdöntési eljárás: második olvasat)

Az Európai Parlament,

- tekintettel a Tanács közös álláspontjára (5721/5/2008 – C6-0226/2008) ⁽¹⁾,
 - tekintettel a Bizottságnak a Parlamenthez és a Tanácshoz intézett javaslata (COM(2005)0590) tárgyában az első olvasat során elfogadott álláspontjára ⁽²⁾,
 - tekintettel az EK-Szerződés 251. cikkének (2) bekezdésére,
 - tekintettel eljárási szabályzatának 62. cikkére,
 - tekintettel a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság második olvasatra adott ajánlására (A6-0332/2008),
1. jóváhagyja a közös álláspontot annak módosított formájában;
 2. utasítja elnökét, hogy továbbítsa álláspontját a Tanácsnak és a Bizottságnak.

⁽¹⁾ HL C 184. E, 2008.7.22., 23. o.

⁽²⁾ HL C 74. E, 2008.3.20., 546. o.

P6_TC2-COD(2005)0240

Az Európai Parlament álláspontja, amely második olvasatban 2008. szeptember 24-én került elfogadásra a tengeri szállítási ágazatban bekövetkező balesetek kivizsgálására irányadó alapelvek megállapításáról, valamint az 1999/35/EK tanácsi irányelv és a 2002/59/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról szóló 2008/.../EK irányelv elfogadására tekintettel

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

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

tekintettel a Bizottság javaslatára,

2008. szeptember 24., szerda

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

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére ⁽²⁾,

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

mivel:

- (1) Az európai tengeri szállítás biztonságát magas általános szinten kell tartani, és mindent meg kell tenni a tengeri balesetek és események számának csökkentése érdekében.
- (2) A tengeri balesetek gyors műszaki kivizsgálása javítja a tengeri biztonságot, mivel hozzájárul az emberi áldozatot követelő, a hajók elvesztésével és a tengeri környezet szennyezésével járó ilyen balesetek megismétlődésének megelőzéséhez.
- (3) Az Európai Parlament a tengeri biztonság javításáról szóló, 2004. április 21-i állásfoglalásában ⁽⁴⁾ sürgette a Bizottságot a hajózási balesetek kivizsgálásáról szóló irányelvre vonatkozó javaslat előterjesztésére.
- (4) Az ENSZ 1982. december 10-i tengerjogi egyezményének (|| „UNCLOS”) 2. cikke meghatározza a parti államok azon jogát, hogy kivizsgálják a felségvizeiken bekövetkező olyan tengeri balesetek okait, amelyek veszélyeztethetik az emberi életet vagy a környezetet, szükségessé tehetik a parti állam felkutatási és mentési hatóságainak beavatkozását, vagy másképpen érinthetik a parti államot.
- (5) Az UNCLOS-egyezmény 94. cikke előírja, hogy a lobogó szerinti államoknak megfelelően képzett személy vagy személyek által vagy előtt kell kivizsgáltatniuk bizonyos nyílt tengeren bekövetkezett baleseteket vagy hajózási eseményeket.
- (6) Az Életbiztonság a tengeren tárgyú 1974. november 1-jei nemzetközi egyezmény (|| „SOLAS 74”) I/21. szabálya, a merülésvonalakról szóló 1966. április 5-i nemzetközi egyezmény és a hajókról történő szennyezés megelőzéséről szóló 1973. november 2-i nemzetközi egyezmény meghatározza a lobogó szerinti államoknak a balesetek kivizsgálására és a Nemzetközi Tengerészeti Szervezetnek (IMO) a vonatkozó megállapításokról való tájékoztatására irányuló felelősségét.
- (7) Az IMO közgyűlésének a 2005. december 1-jei A.973(24) határozatához csatolt, a kötelező IMO-jogeszközök végrehajtási szabályzata emlékeztet a lobogó szerinti államok azon köteletségére, hogy a tengeri közlekedésbiztonsági vizsgálatokat megfelelően képzett, a tengeri balesetekkel és eseményekkel kapcsolatos ügyekben jártas vizsgálóbiztosok végezzék. Az említett szabályzat előírja továbbá a lobogó szerinti államok számára, hogy készen kell állniuk arra, hogy – a baleset vagy esemény helyszínétől függetlenül – az adott célra képzett vizsgálóbiztosokat bocsássanak rendelkezésre.
- (8) Figyelembe kell venni a tengeri balesetek és események kivizsgálásának az IMO közgyűlésének az 1997. november 27-i A.849(20) határozatához csatolt szabályzatát (|| „a tengeri balesetek és események kivizsgálásáról szóló IMO-szabályzat”), amely közös megközelítés alkalmazását írja elő a tengeri balesetek és események biztonsági vizsgálata esetében, valamint államközi együttműködést a tengeri baleseteket és eseményeket kiváltó tényezők azonosítása területén. Figyelembe kell venni továbbá az IMO közgyűlésének 1997. november 27-i A.861(20) és az IMO Tengerészeti Biztonsági Bizottságának a 2004. május 17-i MSC.163(78) határozatait is, amelyek meghatározzák az „úti adatrögzítők” fogalmát.

⁽¹⁾ HL C 318., 2006.12.23., 195. o.

⁽²⁾ HL C 229., 2006.9.22., 38. o.

⁽³⁾ Az Európai Parlament 2007. április 25-i álláspontja (HL C 74. E, 2008.3.20., 546. o.), a Tanács 2008. június 6-i közös álláspontja (HL C 184. E, 2008.7.22., 23. o.) és az Európai Parlament 2008. szeptember 24-i álláspontja.

⁽⁴⁾ HL C 104. E, 2004.4.30., 730. o.

2008. szeptember 24., szerda

- (9) Tengeri balesetek vagy események biztonsági vizsgálata során a tagállamoknak figyelembe kell venniük az IMO *jogi bizottsága* és a Nemzetközi Munkaügyi Szervezet Igazgató Tanácsának a 2006. április 27-i LEG.3(91) határozatához csatolt, a tengeri balesetek során a tengerészekkel szembeni *tisztességes bánásmódra* vonatkozó iránymutatásokat **■**.
- (10) A menetrend szerint közlekedő ro-ro komphajók és a gyorsjáratú személyszállító vízi járművek biztonságos üzemeltetésének érdekében végzett kötelező szemlék rendszeréről szóló, 1999. április 29-i 1999/35/EK tanácsi irányelv ⁽¹⁾ előírja a tagállamok számára, hogy saját jogrendszerük keretében hozzanak létre egy jogalapot, amely számukra és minden egyéb különösen érdekelt tagállam számára lehetővé teszi, hogy egy ro-ro komphajót vagy gyorsjáratú személyszállító vízi járművet érintő tengeri baleset vagy esemény kivizsgálásában részt vegyenek, abban együttműködjenek, vagy – amennyiben a tengeri balesetek és események kivizsgálásáról szóló IMO-szabályzat úgy rendelkezik – az ilyen vizsgálatot lefolytassák.
- (11) A közösségi hajóforgalomra vonatkozó megfigyelő és információs rendszer létrehozásáról szóló, 2002. június 27-i 2002/59/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv ⁽²⁾ előírja a tagállamok számára, hogy meg kell felelniük a tengeri balesetek és események kivizsgálására vonatkozó IMO-szabályzatnak és biztosítaniuk kell, hogy a balesetek kivizsgálásának eredményei a balesetek kivizsgálásának lezárultát követően a lehető legrövidebb időn belül közzétételre kerüljenek.
- (12) A tengerjáró hajókat vagy a kikötőkben vagy más, korlátozás alá tartozó területeken tartózkodó hajókat érintő balesetek és események pártatlan módon történő biztonsági vizsgálata alapvető fontosságú az ilyen baleset vagy esemény körülményeinek és okainak pontos megállapítása érdekében. A vizsgálatot ezért – az összeférhetetlenség elkerülése érdekében – **határozathozatali jogkörrel állandó jelleggel felruházott** független szerv ellenőrzése mellett, képzett vizsgálóbiztosoknak kell lefolytatniuk.
- (13) A tagállamoknak – az igazságügyi vizsgálat lefolytatásáért felelős hatóságok hatáskörére vonatkozó jogszabályaiknak megfelelően, és adott esetben ezen hatóságokkal együttműködésben – biztosítaniuk kell, hogy a műszaki kivizsgálásért felelős személyek feladataikat a lehető legjobb körülmények között végezhessék.
- (14) A tagállamoknak biztosítaniuk kell, hogy jogrendszerük lehetővé tegye számukra és minden egyéb különösen érdekelt tagállam számára, hogy – a tengeri balesetek és események kivizsgálására vonatkozó IMO-szabályzat rendelkezései alapján – a balesetek kivizsgálásában részt vegyenek vagy együttműködjenek, vagy azt lefolytassák.
- (15) A tagállamok a tengeri baleset vagy esemény biztonsági vizsgálatának (|| „biztonsági vizsgálat”) vezetésével vagy az ilyen vizsgálatához kapcsolódó egyedi feladatokkal – közös megegyezéssel – más tagállamot is megbízhatnak.
- (16) A tagállamoknak minden erőfeszítést meg kell tenniük annak érdekében, hogy a két vagy több tagállamot érintő biztonsági vizsgálatok keretében igényelt segítségnyújtásért ne számítsanak fel költséget. A biztonsági vizsgálatban nem érintett tagállamtól kért segítség esetén a tagállamok megállapodnak a felmerülő költségek megtérítéséről.
- (17) A SOLAS 74 V/20. szabálya értelmében a 2002. július 1-jén vagy azután megépített utasszállító hajókat és a 3 000 tonna, vagy annál nagyobb bruttó űrtartalmú egyéb hajókat úti adatrögzítővel kell felszerelni a balesetek kivizsgálásának segítése érdekében. Elő kell írni, hogy ez a berendezés – tekintettel a hajózási balesetek megelőzését célzó politika kialakításában betöltött fontos szerepére – mindig megtalálható legyen a nemzeti vagy nemzetközi forgalomban részt vevő és közösségi kikötőkbe érkező hajókon.

⁽¹⁾ HL L 138., 1999.6.1., 1. o. ||.

⁽²⁾ HL L 208., 2002.8.5., 10. o.

2008. szeptember 24., szerda

- (18) Az úti adatrögzítő rendszer és más elektronikus eszközök által szolgáltatott adatok felhasználhatók visszamenőlegesen a tengeri baleset vagy esemény okainak kivizsgálására, valamint megelőző jelleggel az esetlegesen ilyen eseményekhez vezető körülményekből való tapasztalatszerzésre. A tagállamoknak biztosítaniuk kell az ilyen adatok mindkét célra történő megfelelő felhasználását, amennyiben azok rendelkezésre állnak.
- (19) ***A hajóról érkező vészjelzéseket vagy bármely forrásból származó, arra vonatkozó információkat, hogy egy hajó veszélynek van kitéve, vagy egy hajón tartózkodó vagy onnan érkező személyek veszélynek vannak kitéve, illetve hogy egy hajó működésével kapcsolatban álló esemény folytán a személyek, a hajószerkezet vagy a környezet esetlegesen súlyosan károsodhatnak, ki kell vizsgálni vagy másként meg kell vizsgálni.***
- (20) Az Európai Parlament és a Tanács 1406/2002/EK rendelete⁽¹⁾ előírja az Európai Tengerbiztonsági Ügynökség (|| „az ügynökség”) számára, hogy együtt kell működnie a tagállamokkal műszaki megoldások kidolgozása érdekében, továbbá technikai segítséget kell nyújtania a közösségi jogszabályok végrehajtásához. A balesetek kivizsgálása területén az ügynökségnek az a feladata, hogy – a tagállamok eltérő jogi rendszereire figyelemmel – megkönnyítse a tagállamok és a Bizottság közötti, a tengeri baleseteknek az egyezményes nemzetközi alapelvek szerinti kivizsgálására vonatkozó közös módszertan kidolgozására irányuló együttműködést.
- (21) Az 1406/2002/EK rendeletnek megfelelően az ügynökségnek elő segíti a kivizsgálással kapcsolatos tevékenységek tekintetében a tagállamok által nyújtott támogatásra és a meglévő baleseti jelentések elemzésére irányuló együttműködést.
- (22) ***Az elkészült baleseti vizsgálati jelentésekből levont bármely olyan következtetést, amely hasznos lehet jövőbeli katasztrófák elkerüléséhez és az Európai Unió tengeri biztonságának növeléséhez, figyelembe kell venni a tengeri balesetek közös kivizsgálási módszertanának fejlesztése vagy módosítása során.***
- (23) A biztonsági vizsgálatot követően megfogalmazott biztonsági ajánlásokat a tagállamoknak ***és a Közösségnek*** kellően figyelembe kell venniük.
- (24) Mivel a || biztonsági vizsgálat célja a tengeri balesetek és események megelőzése, a következtetések és a biztonsági ajánlások semmilyen körülmények között nem állapíthatják meg a felelősséget vagy a vétkesség megosztását.
- (25) Mivel ezen irányelv célját, nevezetesen a tengeri szállítás biztonságának Közösségen belüli javítását és ily módon a jövőbeli tengeri balesetek kockázatának csökkentését, a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, és ezért az irányelv terjedelme vagy hatásai miatt azok közösségi szinten jobban megvalósíthatók, a Közösség intézkedéseket hozhat a Szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően. Az e cikkben foglalt arányosság elvének megfelelően ez az irányelv nem lépi túl az e cél eléréséhez szükséges mértéket.
- (26) Az ezen irányelv végrehajtásához szükséges intézkedéseket a Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskörök gyakorlására vonatkozó eljárások megállapításáról szóló, 1999. június 28-i 1999/468/EK tanácsi határozattal⁽²⁾ összhangban kell elfogadni.

⁽¹⁾ HL L 208., 2002.8.5., 1. o. ||.

⁽²⁾ HL L 184., 1999.7.17., 23. o. ||.

2008. szeptember 24., szerda

- (27) A Bizottságot különösen fel kell hatalmazni ezen irányelv módosítására, hogy alkalmazza a nemzetközi egyezményekben, és jegyzőkönyvekben, szabályzatokban és az ahhoz kapcsolódó határozatokban bekövetkező változásokat, és kiigazítsa vagy módosítsa a tengeri balesetek és események kivizsgálásának közös módszertanát. Mivel a fenti intézkedések általános hatályúak, és ezen irányelv nem alapvető fontosságú elemeinek többek között új nem alapvető fontosságú elemekkel történő kiegészítéssel történő módosítására irányulnak, azokat az 1999/468/EK határozat 5a. cikkében meghatározott ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással kell elfogadni,

I

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. cikk

Tárgy

(1) Az irányelv célja a tengeri szállítás biztonságának javítása és a hajók által okozott szennyezés megelőzése a jövőbeli tengeri balesetek kockázatának csökkentése érdekében, a következők révén:

- a) a gyors biztonsági vizsgálatok elvégzésének, valamint a tengeri balesetek és események megfelelő elemzésének a megkönnyítése azok okainak meghatározása érdekében, és
- b) a biztonsági vizsgálatról szóló időszerű és pontos jelentések, valamint a helyreállítási intézkedésekre vonatkozó javaslatok biztosítása.

(2) Az ezen irányelv szerinti *biztonsági kivizsgálások* sem a felelősség megállapítására, sem a vétkesség megosztására nem terjedhetnek ki. A tagállamoknak azonban biztosítaniuk kell, hogy a vizsgálati szerv vagy jogalany (|| „vizsgálati szerv”) a baleset vagy esemény oka tekintetében teljes körű jelentést tegyen, mivel a vétkesség vagy a felelősség esetleg ezen megállapításokból kikövetkeztethető.

2. cikk

Hatály

(1) Az irányelv olyan tengeri balesetekre, **eseményekre** és **vészjelzésekre** alkalmazandó, amelyek

- a) valamelyik tagállam lobogója alatt közlekedő hajókkal kapcsolatosak,
- b) a tagállamoknak az UNCLOS-ban meghatározottak szerinti parti tengerén vagy belvizein történtek; vagy
- c) a tagállamok más alapvető érdekeit érintik.

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

- a) hadihajók, csapatszállító hajók és egyéb hajók, amelyek valamely tagállam tulajdonában vagy üzemeltetésében állnak, és amelyeket kizárólag kormányzati, nem kereskedelmi célra használnak;
- b) kereskedelmi tevékenységre nem használt, nem gépi meghajtású hajók, kezdetleges felépítésű fahajók, kedvtelési célú jachtok és kedvtelési célú hajók, kivéve ha legénységgel közlekednek vagy fognak közlekedni, és 12 utasnál többet szállítanak kereskedelmi céllal;
- c) belvízi utakon üzemeltetett belvízi hajók;
- d) 15 méternél rövidebb halászhajók;
- e) rögzített nyílt tengeri fúróberendezések.

2008. szeptember 24., szerda

3. cikk

Meghatározások

Ezen irányelv alkalmazásában:

1. „A tengeri balesetek és események kivizsgálásáról szóló IMO-szabályzat”: az IMO az 1997. november 27-i A.849(20) közgyűlési határozatához csatolt, a tengeri balesetek és események kivizsgálásának szabályzata, annak naprakész változata szerint.
2. A következő kifejezések a tengeri balesetek és események kivizsgálásáról szóló IMO-szabályzatban található meghatározások szerint értendők:
 - a) „tengeri baleset”,
 - b) „nagyon súlyos baleset”,
 - c) „tengeri esemény”,
 - d) „tengeri baleset vagy esemény biztonsági vizsgálata”,
 - e) „a vizsgálatot vezető állam”,
 - f) „különösen érdekelt állam”.
3. **A „súlyos baleset” és a „kevésbé súlyos baleset” kifejezések az IMO Tengerészeti Biztonsági Bizottságának 953. körlevelében található aktualizált meghatározásoknak megfelelően értendők.**
4. A „ro-ro komphajó” és a „gyorsjáratú személyszállító vízi jármű” kifejezések az 1999/35/EK irányelv 2. cikkében található meghatározás szerint értendők.
5. „úti adatrögzítő (VDR)”: az IMO közgyűlésének az A.861 (20) és az IMO Tengerészeti Biztonsági Bizottságának MSC.163 (78) határozatában foglalt meghatározás szerint értendő.
6. **„Vészjelzés”: hajóról érkező jel, vagy bármilyen forrásból származó információ, amely azt jelzi, hogy egy hajó vészhelyzetben van, illetve hogy hajón tartózkodó vagy onnan érkező személyek vészhelyzetben vannak a tengeren.**
7. **„Biztonsági ajánlás”: bármely olyan javaslat, a lajstromozási és ellenőrzési célból tett javaslatokat is beleértve, amelyet**
 - a) biztonsági vizsgálatot folytató vagy vezető állam vizsgálati szerve tett a vizsgálatból származó információk alapján, **vagy**, adott esetben
 - b) **az Ügynökség segítségével eljárva** a Bizottság az adatok összefoglaló elemzése, **valamint az elvégzett kivizsgálások eredményei** alapján.

4. cikk

A biztonsági vizsgálatok jogállása

- (1) A tagállamok – a jogrendszerüknek megfelelően – oly módon határozzák meg a biztonsági vizsgálatok jogállását, hogy azokat a lehető leghatékonyabb módon és a lehető legrövidebb időn belül el lehessen végezni.
- A tagállamok – jogszabályaiknak megfelelően és adott esetben az igazságügyi vizsgálat elvégzéséért felelős hatóságok általi együttműködéssel – biztosítják, hogy a biztonsági vizsgálatok
- a) a felelősség megállapítására vagy a vétkesség megosztására irányuló nyomozástól vagy egyéb, párhuzamosan végzett vizsgálattól függetlenek legyenek, **lehetővé téve azt, hogy csak az ezen irányelv alapján kezdeményezett biztonsági vizsgálatokból származó következtetések vagy ajánlások járulhassanak hozzá más vizsgálatokhoz;** és

2008. szeptember 24., szerda

b) ne legyenek indokolatlanul akadályoztatva, felfüggesztve vagy elhalasztva ilyen vizsgálatok miatt.

(2) A tagállamok által meghatározandó szabályoknak – a 10. cikkben említett állandó együttműködési kerettel összhangban – tartalmazniuk kell olyan rendelkezéseket, amelyek lehetővé teszik

a) a más tagállamok által vezetett biztonsági vizsgálatok területén folytatott együttműködést és kölcsönös segítségnyújtást, vagy az ilyen vizsgálatok lefolytatásának más tagállamokra való bízását a 7. cikkel összhangban; és

b) vizsgálati szerveik tevékenységeinek összehangolását az ezen irányelv céljának eléréséhez szükséges mértékben.

5. cikk

Kivizsgálási kötelezettség

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

a) a lobogója alatt közlekedő hajót érintenek, tekintet nélkül a baleset helyszínére;

b) az UNCLOS-ban meghatározottak szerinti parti tengerén vagy belvizein következnek be, tekintet nélkül a balesetben érintett hajó vagy hajók lobogójára; vagy

c) a tagállam alapvető érdekével kapcsolatosak, tekintet nélkül a baleset helyszínére és az érintett hajó vagy hajók lobogójára.

(2) *A súlyos és nagyon súlyos balesetek kivizsgálásán túlmenően a 8. cikkben említett vizsgálati szervnek a tényállás megállapítása után el kell döntenie, hogy kevésbé súlyos baleset, tengeri esemény vagy vészjelzés esetén végezzen-e biztonsági vizsgálatot.*

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

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

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

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

A Bizottságnak figyelembe kell vennie a baleseti jelentések következtetéseit és az azokban foglalt biztonsági ajánlásokat a közös módszertan **módosítása** során ■.

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

2008. szeptember 24., szerda

6. cikk

Értesítési kötelezettség

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

7. cikk

Biztonsági vizsgálatok vezetése és az azokban való részvétel

(1) **■** Két vagy több **tagállam alapvető érdekét** érintő **súlyos és nagyon súlyos baleset** esetén **||** a tagállamoknak **haladéktalanul** meg kell állapodniuk abban, hogy melyikük legyen a vizsgálatot vezető tagállam. **Ha az érintett tagállamok nem tudnak megállapodni abban, hogy melyikük vezesse a vizsgálatot, a Bizottság határoz a kérdésben az Ügynökség véleménye alapján, és a határozatot haladéktalanul végre kell hajtani.**

■

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

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

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

8. cikk

Vizsgálati szervek

(1) A tagállamok biztosítják, hogy a biztonsági vizsgálatokkal független, állandó vizsgálati szervet **vagy testületet** **■** bízzanak meg, **amelyet felruháznak a szükséges jogkörrel**, és **amely** megfelelően képzett, a tengeri balesetekkel és eseményekkel kapcsolatos ügyekben jártas **vizsgálóbiztosokból áll.**

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

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

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

2008. szeptember 24., szerda

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

(4) A tagállamok – a jogrendszerük keretében eljárva és adott esetben az igazságügyi vizsgálatért felelős hatóságokkal együttműködve – biztosítják, hogy a vizsgálati szerv vagy a biztonsági vizsgálati feladattal megbízott bármely más vizsgálati szerv vizsgálóbiztosai:

- a) szabadon megközelíthessenek bármely érintett területet vagy baleseti helyszínt, valamint bármely hajót, hajóroncsot vagy hajószerkezetet, beleértve a rakományt, a felszereléseket vagy a törmelékeket;
- b) azonnal biztosíthassák a bizonyítékok jegyzékének összeállítását, valamint a vizsgálat vagy elemzés tárgyát képező hajóroncsok, törmelékek vagy más alkatrészek és anyagok ellenőrzött felkutatását és eltávolítását;
- c) megkövetelhessek a b) pontban említettek vizsgálatát vagy elemzését, és szabadon hozzáférhessenek az ilyen vizsgálatok vagy elemzések eredményeihez;
- d) szabadon hozzáférjenek, lemásolhassanak és felhasználhassanak bármely vonatkozó információt és rögzített adatot, beleértve a VDR-ből nyert adatokat, amelyek a hajóra, az útra, a rakományra, a légénységre vagy bármely más személyre, tárgyra, tényezőre vagy körülményre vonatkoznak;
- e) szabadon hozzáférhessenek az áldozatok holttestén vagy az áldozatok holttestéből vett mintákon végzett vizsgálatok eredményeihez;
- f) szabad hozzáférést kérhessenek és kaphassanak a hajó üzemeltetésében érintett személyeken vagy bármely más megfelelő személyen végzett, valamint az ezektől vett mintákon végzett vizsgálatok eredményeihez;
- g) kikérdezhessék a tanúkat minden olyan személy távollétében, akinek az érdekei hátráltathatják a biztonsági vizsgálatot;
- h) megkaphassák a lobogó szerinti állam, a hajótulajdonosok, a hajóosztályozó társaságok vagy bármely más érintett fél birtokában lévő felmérési feljegyzéseket és vonatkozó információkat, amennyiben ezek a felek vagy képviselőik a tagállamban székhellyel rendelkeznek;
- i) államuk megfelelő hatóságainak segítségét kérhetik, beleértve a lobogó szerinti és a kikötő szerinti állam ellenőreit, a partőrkötet, a hajóforgalmi szolgálatok irányítóit, a felkutatási és mentési csapatokat, a révkalauzokat vagy más kikötői vagy tengeri személyzetet.

(5) A vizsgálati szerv számára lehetővé kell tenni, hogy azonnal reagálhasson egy balesetről szóló értesítésre, és elegendő forrással rendelkezzen feladatai független módon történő ellátásához. Vizsgálóbiztosai részére olyan jogállást kell biztosítania, amely biztosítja számukra a függetlenséghez szükséges garanciákat.

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

9. cikk

Az adatok bizalmas kezelése

A tagállamok – a jogrendszerük keretében eljárva – biztosítják, hogy a következő adatok ne legyenek hozzáférhetőek a biztonsági vizsgálatról eltérő célokra ■ :

- a) minden tanúvallomás és egyéb nyilatkozat, beszámoló és feljegyzés, amelyet a vizsgálati szerv jegyzett fel vagy kapott a biztonsági vizsgálat során;

2008. szeptember 24., szerda

- b) a biztonsági vizsgálat keretében tanúvallomást tett személyek személyazonosságát felfedő adatok;
- c) a balesetben vagy eseményben érintett személyekre vonatkozó orvosi vagy személyes adatok.

Továbbá a tagállamok biztosítják, hogy a tanúvallomások és a biztonsági vizsgálatok során a tanúk által szolgáltatott egyéb információk nem kerülnek harmadik ország hatóságai kezébe, ezáltal megakadályozva, hogy ezeket a vallomásokat vagy információkat bűnügyi nyomozások során használják fel harmadik országokban.

10. cikk

Állandó együttműködési keret

- (1) A tagállamok a Bizottsággal szoros együttműködésben létrehoznak egy olyan állandó együttműködési keretet, amely — az ezen irányelv céljának eléréséhez szükséges mértékben — lehetővé teszi vizsgálati szerveik számára az egymással való együttműködést.
- (2) Az állandó együttműködési keret eljárási szabályzatáról és a szükséges szervezeti intézkedésekről a 19. cikk (2) bekezdésében megállapított szabályozási bizottsági eljárásnak megfelelően kell dönten.
- (3) Az állandó együttműködési keretben a tagállamok vizsgálati szerveinek meg kell állapodniuk a legmegfelelőbb együttműködési formákról annak érdekében, hogy:
 - a) a vizsgálati szervek megoszthassák a hajóroncsoknak, a hajófelszereléseknek és a biztonsági vizsgálat szempontjából lényeges egyéb tárgyaknak a műszaki kivizsgálásához szükséges berendezéseket, létesítményeket és felszereléseket, beleértve azokat, amelyek a VDR-ekből és más elektronikus készülékekből származó információk megszerzéséhez és értékeléséhez kellenek;
 - b) biztosíthassák egymásnak a meghatározott feladatok elvégzéséhez szükséges szakmai együttműködést vagy szakértelmet;
 - c) beszerezhessék és megoszthassák a balesetekre vonatkozó adatok elemzése szempontjából lényeges információkat, és közösségi szinten megfelelő biztonsági ajánlásokat tehessenek;
 - d) közös alapelveket dolgozhassanak ki a biztonsági ajánlások nyomán hozott intézkedésekre és a kivizsgálási módszereknek a műszaki és tudományos fejlődéshez való igazítására;
- e) gyorsriasztási intézkedésekről gondoskodhassanak tengeri balesetek vagy események esetén;***
- f) a nemzeti szabályok tiszteletben tartása mellett titoktartási szabályokat állapíthassanak meg a tanúvallomások megosztására és a 9. cikkben említett adatok és egyéb feljegyzett információk feldolgozására **;**
- g) adott esetben az egyéni vizsgálóbiztosok számára a tárgyhoz kapcsolódó képzési tevékenységeket szervezhessenek;
- h) az ezen irányelv hatálya alá tartozó területeken előmozdíthassák az együttműködést a harmadik országok vizsgálati szerveivel vagy testületeivel és a tengeri baleseteket kivizsgáló nemzetközi szervezetekkel.

I

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

2008. szeptember 24., szerda

11. cikk

Költségek

- (1) Két vagy több tagállamot érintő biztonsági vizsgálatok esetén a saját tevékenységeket díjmentesen kell végezni.
- (2) A biztonsági vizsgálatban nem érintett tagállamtól kért segítség esetén a tagállamok megállapodnak a felmerülő költségek megtérítéséről.

12. cikk

Együttműködés a különösen érdekelt harmadik országokkal

- (1) A tagállamoknak a biztonsági vizsgálatok során a lehető legszorosabban együtt kell működniük a különösen érdekelt harmadik országokkal.
- (2) A különösen érdekelt harmadik országok számára kölcsönös megállapodás alapján lehetővé kell tenni, hogy a valamely tagállam által, ezen irányelv alapján vezetett biztonsági vizsgálatba – annak bármely szakaszában – bekapcsolódjanak.
- (3) Egy tagállamnak egy különösen érdekelt harmadik ország által folytatott biztonsági vizsgálatban való közreműködése nem sértheti az ezen irányelv szerinti biztonsági vizsgálat lefolytatásával és a jelentéstétellel kapcsolatos követelményeket. Ha a különösen érdekelt harmadik ország egy vagy több tagállamot érintő biztonsági vizsgálatot folytat, a tagállamok határozhatnak úgy, hogy nem végeznek párhuzamos biztonsági vizsgálatot, amennyiben a harmadik ország a biztonsági vizsgálatot a tengeri balesetek és események kivizsgálásáról szóló IMO-szabályzatnak megfelelően végzi.

13. cikk

A bizonyítékok megőrzése

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

- a) megőrizték a tengerészeti térképekből, a hajónaplókból, elektronikus és mágneses adatrögzítőkről és videoszalagokról származó összes információt, beleértve a balesetet megelőző, a baleset alatti és a balesetet követő időszakhoz kapcsolódóan a VDR-ekből és más elektronikus készülékekből nyert információkat;
- b) megelőzzék az ilyen információk felülírását vagy más módosítását;
- c) védekezzenek minden egyéb, a baleset biztonsági vizsgálata szempontjából lényegesnek tartott készüléket érő interferencia ellen;
- d) a biztonsági vizsgálatok céljára haladéktalanul összegyűjtsenek és megőrizzenek minden bizonyítékot

14. cikk

Baleseti jelentések

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

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

2008. szeptember 24., szerda

(2) A vizsgálati szervezeteknek mindent meg kell tenniük annak érdekében, hogy az (1) bekezdésben említett jelentést a baleset napjától számított 12 hónapon belül a nyilvánosság **és különösen az egész tengerészeti ágazat – amely számára külön következtetéseket és ajánlásokat kell rendelkezésre bocsátani** – számára hozzáférhetővé tegyék. Ha a végleges jelentés nem készíthető el időben, időközi jelentést kell közzétenni a baleset időpontjától számított 12 hónapon belül.

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

(4) A Bizottság háromévente jelentés formájában tájékoztatja az Európai Parlamentet, és e jelentés meghatározza az irányelv végrehajtásának és az annak való megfelelés mértékét, valamint a jelentésekben szereplő ajánlások tükrében szükségesnek tartott további lépéseket.

15. cikk

Biztonsági ajánlások

(1) A tagállamok biztosítják, hogy a címzettek megfelelően figyelembe vegyék a vizsgálati szervek biztonsági ajánlásait, és adott esetben — a közösségi és a nemzetközi joggal összhangban — azok alapján megfelelő intézkedéseket hozzanak.

(2) Szükség esetén egy kivizsgáló szerv vagy – **az Ügynökség segítségével eljárva** – a Bizottság összefoglaló adatelemzés **és az összes elvégzett biztonsági vizsgálat eredményei** alapján biztonsági ajánlásokat fogalmaz meg.

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

16. cikk

Korai vészjelző rendszer

A korai vészjelzés küldésére vonatkozó jogának sérelme nélkül, amennyiben egy tagállam vizsgálati szerve a biztonsági vizsgálat bármely szakaszában arra az álláspontra jut, hogy sürgős közösségi szintű fellépésre van szükség az új balesetek kockázatának megelőzése érdekében, haladéktalanul tájékoztatnia kell a Bizottságot a korai vészjelzés szükségességéről.

Szükség esetén a Bizottságnak figyelmeztető jelzést kell küldenie a többi tagállam felelős hatóságainak, a hajózási ágazatnak és bármely más érintett félnek.

17. cikk

Tengeri balesetek európai adatbázisa

(1) A tengeri balesetekre és rendkívüli eseményekre vonatkozó adatokat a Bizottság által létrehozott, az Európai Tengeri Balesetek Információs Platformja (EMCIP) elnevezésű európai elektronikus adatbázisban kell tárolni és elemezni.

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

2008. szeptember 24., szerda

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

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

18. cikk

A tengerészekkel szembeni tisztességes bánásmód

A tagállamok – nemzeti jogszabályaikkal összhangban – a tengeri balesetek esetén a tengerészekkel szembeni tisztességes bánásmódról szóló IMO-iránymutatásokat alkalmazzák.

19. cikk

A bizottság

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

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

Az 1999/468/EK határozat 5. cikkének (6) bekezdésében meghatározott határidő két hónap.

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

20. cikk

Módosítási hatáskörök

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

Az ezen irányelv nem alapvető fontosságú elemeinek többek között új, nem alapvető fontosságú elemekkel történő kiegészítéssel történő módosítására irányuló ilyen intézkedéseket a 19. cikk (3) bekezdésében említett ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárásnak megfelelően kell elfogadni.

Ugyanezen eljárásnak megfelelően a Bizottság a mellékleteket is módosíthatja.

A tengeri balesetek és események kivizsgálásáról szóló IMO-szabályzat módosításai a 2099/2002/EK rendelet 5. cikke alapján kizárhatók ezen irányelv alkalmazási köréből.

21. cikk

További intézkedések

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

⁽¹⁾ HL L 324., 2002.11.29., 1. o. ||.

2008. szeptember 24., szerda

22. cikk

Szankciók

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

23. cikk

A meglévő jogszabályok módosításai

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

24. cikk

Átültetés

- (1) A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek ...-ig (*) megfeleljenek. ***E rendelkezések szövegét, valamint e rendelkezések és az irányelv közötti megfelelést bemutató táblázatot haladéktalanul megküldik a Bizottságnak.***

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

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

25. cikk

Hatálybalépés

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

26. cikk

Címzettek

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt || ,

az Európai Parlament részéről
az elnök

a Tanács részéről
az elnök

(*) 24 hónappal jelen irányelv hatályba lépése után.

2008. szeptember 24., szerda

I. MELLÉKLET

A BIZTONSÁGI VIZSGÁLATRÓL SZÓLÓ JELENTÉS TARTALMA

Előszó

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

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

1. Összefoglaló

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

2. Tényszerű adatok

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

Ezek a szakaszok különösen a következő információkat tartalmazzák:

2.1. A hajóra vonatkozó adatok

Lobogó/lajstromozás;

Azonosító;

Főbb jellemzők;

Tulajdonviszony és irányítás;

A felépítésre vonatkozó részletek;

A hajó biztonságosságához szükséges összetételű és létszámú minimális személyzet;

Engedélyezett rakomány.

2.2. Az útra vonatkozó adatok

Érintett kikötők;

Az út típusa;

A rakományra vonatkozó adatok;

Személyzet.

2.3. A tengeri balesetre vagy eseményre vonatkozó információk

A tengeri baleset vagy esemény típusa;

Dátum és időpont;

A tengeri baleset vagy esemény földrajzi helyzete és helyszíne;

Külső és belső környezet;

A hajó üzemeltetése és az útszakasz;

A bekövetkezés helye a fedélzeten;

Emberi tényezőkre vonatkozó adatok;

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

2008. szeptember 24., szerda**2.4. A parti hatóság beavatkozása és vészhelyzeti reakciója**

Ki(k) az érintett(ek);
Alkalmazott eszköz;
A válaszadás gyorsasága;
Meghozott intézkedések;
Elért eredmények.

3. Beszámoló

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

4. Elemzés

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

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

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

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

5. Következtetések

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

6. Biztonsági ajánlások

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

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

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

2008. szeptember 24., szerda

7. Függelék

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

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

II. MELLÉKLET

A TENGERI BALESETRŐL VAGY ESEMÉNYRŐL SZÓLÓ ÉRTESÍTÉSBEN FELTÜNTETENDŐ ADATOK

(Az Európai Tengeri Balesetek Információs Platformjának része)

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

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

2008. szeptember 24., szerda

- 29. A hajóban keletkezett kár
- 30. A rakományban keletkezett kár
- 31. Egyéb kár
- 32. A tengeri baleset vagy rendkívüli esemény rövid leírása

A tengeri és belvízi utasszállítók baleseti felelőssége ***II

P6_TA(2008)0445

Az Európai Parlament 2008. szeptember 24-i jogalkotási állásfoglalása a Tanács közös álláspontról a tengeri utasszállítók baleseti felelősségéről szóló európai parlamenti és tanácsi rendelet elfogadása tekintetében (6389/2/2008 – C6-0227/2008 – 2005/0241(COD))

(2010/C 8 E/41)

(Együttdöntési eljárás: második olvasat)

Az Európai Parlament,

- tekintettel a Tanács közös álláspontról (6389/2/2008 – C6-0227/2008) ⁽¹⁾,
- tekintettel a Bizottságnak a Parlamenthez és a Tanácshoz intézett javaslatával (COM(2005)0592) kapcsolatban az első olvasat során kialakított álláspontról ⁽²⁾,
- tekintettel a módosított javaslatra (COM(2007)0645),
- tekintettel az EK-Szerződés 251. cikkének (2) bekezdésére,
- tekintettel eljárási szabályzata 62. cikkére,
- tekintettel a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság második olvasatra adott ajánlására (A6-0333/2008),

1. jóváhagyja a közös álláspontot, annak módosított formájában;
2. utasítja elnökét, hogy továbbítsa a Parlament álláspontját a Tanácsnak és a Bizottságnak.

⁽¹⁾ HL C 190. E, 2008.7.29., 17. o.

⁽²⁾ HL C 74. E, 2008.3.20., 562. o.

P6_TC2-COD(2005)0241

Az Európai Parlament álláspontja, amely második olvasatban 2008. szeptember 24-én került elfogadásra a tengeri utasszállítók baleseti felelősségéről szóló .../2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet elfogadására tekintettel

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

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

tekintettel a Bizottság javaslatára,