

SPOLOČNÁ POZÍCIA (ES) č. 17/2008**prijatá Radou 6. júna 2008****na účely prijatia smernice Európskeho parlamentu a Rady 2008/.../ES z ..., ktorou sa ustanovujú základné zásady upravujúce vyšetrovanie nehôd v sektore námornej dopravy a ktorou sa menia a dopĺňajú smernice 1999/35/ES a 2002/59/ES****(Text s významom pre EHP)**

(2008/C 184 E/03)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

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

so zreteľom na návrh Komisie,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru ⁽¹⁾,so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov ⁽²⁾,konajúc v súlade s postupom ustanoveným v článku 251 zmluvy ⁽³⁾,

keďže:

- (1) V námornej doprave v Európe by sa mala udržiavať vysoká všeobecná úroveň bezpečnosti a všetko úsilie by sa malo vynakladať na zníženie počtu námorných nehôd a mimoriadnych udalostí.
- (2) Rýchle uskutočnenie technického vyšetrovania námorných nehôd zlepšuje námornú bezpečnosť, keďže pomáha zabrániť opakovaniu nehôd, ktoré vedú k stratám na životoch, stratám lodí a znečisteniu morského prostredia.
- (3) Európsky parlament vo svojom uznesení z 21. apríla 2004 o zlepšení námornej bezpečnosti ⁽⁴⁾ vyzval Komisiu, aby predložila návrh smernice o vyšetrovaní nehôd v námornej doprave.
- (4) Článok 2 Dohovoru Organizácie Spojených národov o morskom práve z 10. decembra 1982 (ďalej len „UNCLOS“) stanovuje právo pobrežných štátov vyšetrovať príčinu akejkoľvek námornej nehody, ktorá sa stala v ich teritoriálnych moriach a mohla by predstavovať riziko ohrozenia života alebo životného prostredia, vyžadovať zásah pátracích a záchranných orgánov pobrežného štátu alebo sa inak dotýkať pobrežného štátu.
- (5) Článok 94 UNCLOS stanovuje, že vlajkové štáty majú zabezpečiť, aby vyšetrenie niektorých nehôd alebo mimoriadnych udalostí týkajúcich sa navigácie na voľnom mori vykonala osoba alebo osoby s vhodnou kvalifikáciou alebo aby bolo toto vyšetrenie vykonané za ich prítomnosti.

- (6) Predpis I/21 Medzinárodného dohovoru o bezpečnosti života na mori z 1. novembra 1974 (ďalej len „SOLAS 74“), Medzinárodný dohovor o nákladovej značke z 5. apríla 1966 a Medzinárodný dohovor o zabránení znečistenia z lodí z 2. novembra 1973 stanovujú povinnosť vlajkových štátov vykonávať vyšetrovanie nehôd a poskytovať Medzinárodnej námornej organizácii (IMO) príslušné závery.

- (7) Kódex na vykonávanie záväzných nástrojov IMO pripojený k rezolúcii zhromaždenia IMO A.973(24) z 1. decembra 2005 pripomína povinnosť vlajkových štátov zabezpečiť, aby námorné bezpečnostné vyšetrovanie vykonávali vyšetrovatelia s vhodnou kvalifikáciou, ktorí sú kompetentní v záležitostiach týkajúcich sa námorných nehôd a mimoriadnych udalostí. Tento kódex ďalej vyžaduje, aby boli vlajkové štáty pripravené poskytnúť na tento účel kvalifikovaných vyšetrovateľov bez ohľadu na miesto nehody alebo mimoriadnej udalosti.

- (8) Mal by sa zohľadniť Kódex o vyšetrovaní námorných nehôd a mimoriadnych udalostí pripojený k rezolúcii zhromaždenia IMO A.849(20) z 27. novembra 1997 (ďalej len „Kódex IMO o vyšetrovaní námorných nehôd a mimoriadnych udalostí“), ktorý stanovuje uplatňovanie spoločného prístupu k bezpečnostnému vyšetrovaniu námorných nehôd a mimoriadnych udalostí a spoluprácu medzi štátmi pri zisťovaní faktorov prispievajúcich k vzniku námorných nehôd a mimoriadnych udalostí. Zohľadniť by sa mala aj rezolúcia zhromaždenia IMO A.861(20) z 27. novembra 1997 a rezolúcia MSC.163(78) Výboru pre námornú bezpečnosť zo 17. mája 2004, ktoré poskytujú vymedzenie pojmu „zariadenia na zaznamenávanie údajov o plavbe“.

- (9) Členské štáty by mali pri vyšetrovaní námorných nehôd a mimoriadnych udalostí zohľadniť „usmernenia o spravodlivom zaobchádzaní s námorníkmi v prípade námornej nehody“ pripojené k rezolúcii A.987(24) zhromaždenia IMO a riadacím orgánom Medzinárodnej organizácie práce z 1. decembra 2005 alebo akékoľvek iné odporúčania alebo nástroje týkajúce sa ľudského faktoru, ktoré prijali príslušné medzinárodné organizácie, pokiaľ sa uplatňujú na technické bezpečnostné vyšetrovanie.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ C 318, 23.12.2006, s. 195.⁽²⁾ Ú. v. EÚ C 229, 22.9.2006, s. 38.⁽³⁾ Stanovisko Európskeho parlamentu z 25. apríla 2007 (zatiaľ neuverejnené v úradnom vestníku), spoločná pozícia Rady z 6. júna 2008 a pozícia Európskeho parlamentu z ... (zatiaľ neuverejnená v úradnom vestníku).⁽⁴⁾ Ú. v. EÚ C 104 E, 30.4.2004, s. 730.

- (10) Smernica Rady 1999/35/ES z 29. apríla 1999 o systéme povinných kontrol pre bezpečnú prevádzku prevozných lodí ro-ro a osobných vysokorychlostných plavidiel ⁽¹⁾ v pravidelnej preprave vyžaduje, aby členské štáty v rámci svojich príslušných právnych systémov vymedzili právne postavenie, ktoré im a každému inému členskému štátu s podstatným záujmom umožní zúčastniť sa na akomkoľvek vyšetrowaní námornej nehody alebo mimoriadnej udalosti týkajúcej sa lode ro-ro alebo osobného vysokorychlostného plavidla, spolupracovať na ňom, alebo, ak sa tak stanovuje v Kódexe IMO o vyšetrowaní námorných nehôd a mimoriadnych udalostí, vykonávať ho.
- (11) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2002/59/ES z 27. júna 2002, ktorou sa zriaďuje monitorovací a informačný systém Spoločenstva pre lodnú dopravu ⁽²⁾, vyžaduje, aby členské štáty dosiahli zhodu s Kódexom IMO pre vyšetrowanie námorných nehôd a mimoriadnych udalostí a aby zabezpečili uverejnenie záverov z vyšetrowania nehôd čo najskôr po jeho ukončení.
- (12) Bezpečnostné vyšetrowanie nehôd a mimoriadnych udalostí týkajúcich sa námorných plavidiel alebo iných plavidiel v prístave, alebo v iných uzavretých námorných oblastiach je pre účinné zistenie okolností a príčin takejto nehody alebo mimoriadnej udalosti nesmierne dôležité. Takéto vyšetrowanie by preto mali vykonávať kvalifikovaní vyšetrowatelia pod dozorom nezávislého orgánu alebo subjektu s cieľom vyhnúť sa konfliktu záujmov.
- (13) Členské štáty by v súlade so svojimi právnymi predpismi týkajúcimi sa právomocí orgánov zodpovedných za súdne vyšetrowanie a prípadne v spolupráci s týmito orgánmi mali zabezpečiť, aby sa orgánom zodpovedným za technické vyšetrowanie umožnilo vykonanie úloh za najlepších možných podmienok.
- (14) Členské štáty by mali zabezpečiť, aby im a akýmkoľvek iným členským štátom s podstatným záujmom ich právne poriadky umožňovali zúčastniť sa na vyšetrowaní nehôd, spolupracovať na ňom alebo ho vykonávať na základe ustanovení Kódexu IMO pre vyšetrowanie námorných nehôd a mimoriadnych udalostí.
- (15) Členský štát môže poveriť úlohou viesť bezpečnostné vyšetrowanie námornej nehody alebo mimoriadnej udalosti (ďalej len „bezpečnostné vyšetrowanie“) alebo osobitnými úlohami takýchto vyšetrowaní iný členský štát, ak sa na tom vzájomne dohodnú.
- (16) Členské štáty by mali urobiť všetko pre to, aby neúčtovali poplatky za pomoc požadovanú v rámci bezpečnostného vyšetrowania s účasťou dvoch alebo viacerých členských štátov. Ak sa od členského štátu, ktorý sa na bezpečnostnom vyšetrowaní nezúčastňuje, žiada pomoc, členské štáty sa dohodnú na úhrade vzniknutých nákladov.
- (17) Osobné lode a lode iné ako osobné lode s hrubou priestornosťou najmenej 3 000 registrovaných ton postavené 1. júla 2002 alebo neskôr musia mať podľa pravidla V/20 SOLAS 74 zariadenia na zaznamenávanie údajov o plavbe na pomoc pri vyšetrowaní nehôd. Vzhľadom na dôležitosť tohto zariadenia pre tvorbu politiky zabráňovania námorným nehodám by sa takéto zariadenie malo vyžadovať na palubách lodí vykonávajúcich vnútroštátne alebo medzinárodné cesty, počas ktorých zastavujú v prístavoch Spoločenstva.
- (18) Údaje poskytované zariadením na zaznamenávanie údajov o plavbe, ako aj ostatnými elektronickými prístrojmi sa môžu použiť spätne po námornej nehode alebo mimoriadnej udalosti na vyšetrowanie jej príčin, ako aj preventívne na získanie skúseností o okolnostiach, ktoré by mohli viesť k takýmto udalostiam. Členské štáty by mali zabezpečiť, aby sa tieto údaje, ak sú k dispozícii, riadne využívali na oba účely.
- (19) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1406/2002 ⁽³⁾ od Európskej námornej bezpečnostnej agentúry (ďalej len „agentúra“) požaduje, aby spolupracovala s členskými štátmi na vytvorení technických riešení a aby poskytovala pomoc v súvislosti s vykonávaním právnych predpisov Spoločenstva. V oblasti vyšetrowania nehôd má agentúra špecifickú úlohu uľahčovať spoluprácu medzi členskými štátmi a Komisiou pri vytváraní spoločnej metodiky vyšetrowania námorných nehôd podľa dohodnutých medzinárodných zásad s patričným ohľadom na rozdielne právne systémy v členských štátoch.
- (20) Agentúra má v súlade s nariadením (ES) č. 1406/2002 uľahčovať spoluprácu v poskytovaní podpory členských štátov v činnostiach týkajúcich sa vyšetrowania a v analyzovaní existujúcich správ z vyšetrowania nehôd.
- (21) Členské štáty by mali náležite zohľadniť bezpečnostné odporúčania vyplývajúce z bezpečnostného vyšetrowania.
- (22) Keďže cieľom technického bezpečnostného vyšetrowania je zabrániť námorným nehodám a mimoriadnym udalostiam, závery a bezpečnostné odporúčania by za žiadnych okolností nemali určovať zodpovednosť alebo pripisovať vinu.
- (23) Keďže cieľ tejto smernice, a to zlepšiť námornú bezpečnosť v Spoločenstve a tak znížiť riziko budúcich námorných nehôd, nemožno uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov, ale z dôvodu jeho rozsahu alebo účinkov navrhovanej činnosti ho možno lepšie dosiahnuť na úrovni Spoločenstva, môže Spoločenstvo prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 zmluvy. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku táto smernica neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie tohto cieľa.

⁽¹⁾ Ú. v. ES L 138, 1.6.1999, s. 1. Smernica zmenená a doplnená smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2002/84/ES (Ú. v. ES L 324, 29.11.2002, s. 53).

⁽²⁾ Ú. v. ES L 208, 5.8.2002, s. 10.

⁽³⁾ Ú. v. ES L 208, 5.8.2002, s. 1. Nariadenie naposledy zmenené a doplnené nariadením (ES) č. 1891/2006 (Ú. v. EÚ L 394, 30.12.2006, s. 1).

- (24) Opatrenia potrebné na vykonávanie tejto smernice by sa mali prijať v súlade s rozhodnutím Rady 1999/468/ES z 28. júna 1999, ktorým sa ustanovujú postupy pre výkon vykonávacích právomocí prenesených na Komisiu ⁽¹⁾.
- (25) Komisia by predovšetkým mala byť splnomocnená na zmenu a doplnenie tejto smernice, aby sa uplatnili ďalšie zmeny a doplnenia k medzinárodným dohovorom, protokolom, kódexom a rezolúciám s nimi súvisiacimi a prijať alebo upraviť spoločnú metodiku pre vyšetrovanie námorných nehôd a mimoriadnych udalostí. Keďže tieto opatrenia majú všeobecnú pôsobnosť a ich cieľom je zmeniť nepodstatné prvky tejto smernice okrem iného jej doplnením o nové nepodstatné prvky, musia sa prijať v súlade s regulačným postupom s kontrolou, ustanoveným v článku 5a rozhodnutia 1999/468/ES.
- (26) V súlade s bodom 34 Medziinštitucionálnej dohody o lepšej tvorbe práva ⁽²⁾ sa členské štáty vyzývajú, aby pre seba a v záujme Spoločenstva vypracovali a zverejnili svoje vlastné tabuľky, ktoré budú čo najlepšie vyjadrovať vzájomný vzťah medzi touto smernicou a opatreniami na jej transpozíciu,

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

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

Článok 1

Predmet úpravy

1. Účelom tejto smernice je zlepšiť námornú bezpečnosť a predchádzať znečisteniu z lodí, a tak znížiť riziko budúcich námorných nehôd:

- a) uľahčením rýchleho vykonania bezpečnostného vyšetrovania a náležitej analýzy námorných nehôd a mimoriadnych udalostí s cieľom určiť ich príčiny a
- b) zabezpečením včasného a presného podávania správ o bezpečnostnom vyšetrovaní a z neho vyplývajúcich návrhov na nápravné opatrenia.

2. Vyšetovania podľa tejto smernice sa nezaobierajú určením zodpovednosti alebo pripisovaním viny. Členské štáty však zabezpečia, že vyšetrovací orgán alebo subjekt (ďalej len „vyšetrovací orgán“) neupúšťa od podrobného podávania správ o príčinách nehody alebo mimoriadnej udalosti, pretože zo záverov možno odvodíť vinu alebo zodpovednosť.

Článok 2

Rozsah pôsobnosti

1. Táto smernica sa vzťahuje na námorné nehody a mimoriadne udalosti, ktoré:

⁽¹⁾ Ú. v. ES L 184, 17.7.1999, s. 23. Rozhodnutie zmenené a doplnené rozhodnutím 2006/512/ES (Ú. v. EÚ L 200, 22.7.2006, s. 11).

⁽²⁾ Ú. v. EÚ C 321, 31.12.2003, s. 1.

Článok 3

Vymedzenie pojmov

Na účely tejto smernice:

1. „Kódex IMO o vyšetrovaní námorných nehôd a mimoriadnych udalostí“ je kódex pre vyšetrovanie námorných nehôd a mimoriadnych udalostí pripojený k rezolúcii zhromaždenia IMO A.849 (20) z 27. novembra 1997 v platnom znení.
2. Tieto pojmy sa chápu v súlade s definíciami uvedenými v Kódexe IMO o vyšetrovaní námorných nehôd a mimoriadnych udalostí:
- a) „námorná nehoda“;
- b) „veľmi vážna nehoda“;
- c) „námorná mimoriadna udalosť“;
- d) „bezpečnostné vyšetrovanie v prípade námornej nehody alebo mimoriadnej udalosti“;
- e) „vedúci vyšetrojúci štát“;
- f) „štát s podstatným záujmom“;
3. Výrazy „loď ro-ro“ a „osobné vysokorýchlostné plavidlo“ sa chápu v súlade s vymedzením pojmov uvedeným v článku 2 smernice 1999/35/ES.

4. „Zariadenie na zaznamenávanie údajov o plavbe“ (ďalej len „VDR“) sa chápe v súlade s definíciou uvedenou v rezolúcii zhromaždenia IMO A.861(20) a rezolúcii zhromaždenia IMO MSC.163(78).
5. „Bezpečnostné odporúčanie“ je akýkoľvek návrh:
- a) vyšetrovacieho orgánu štátu, ktorý vykonáva alebo vedie bezpečnostné vyšetrenie na základe informácií získaných z tohto vyšetrenia, alebo kde je to vhodné,
 - b) Komisie konajúcej na základe analýzy abstraktných údajov.

Článok 4

Postavenie bezpečnostného vyšetrenia

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

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

- a) bolo nezávislé od trestného vyšetrenia alebo iného súbežného vyšetrenia vykonávaného na určenie zodpovednosti alebo pripísanie viny a
 - b) nebolo neprimerane zamedzené, pozastavené alebo oneskorené z dôvodu takéhoto vyšetrenia.
2. Medzi pravidlá, ktoré majú členské štáty vytvoriť, patria v súlade s rámcom stájej spolupráce uvedeným v článku 10 ustanovenia na umožnenie:
- a) spolupráce a vzájomnej pomoci pri bezpečnostnom vyšetrení vedenom inými členskými štátmi alebo delegovania úlohy vedenia takéhoto vyšetrenia na iný členský štát v súlade s článkom 7; a
 - b) koordinácie činností ich príslušných vyšetrovacích orgánov v rozsahu potrebnom na dosiahnutie cieľa tejto smernice.

Článok 5

Povinnosť vyšetrenia

1. Každý členský štát zabezpečí, aby vyšetrovací orgán uvedený v článku 8 vykonal bezpečnostné vyšetrenie po veľmi vážnych námorných nehodách:
- a) týkajúcich sa lode plaviacej sa pod jeho vlajkou bez ohľadu na miesto nehody;
 - b) ktoré sa stali v jeho výsostných teritoriálnych vodách a vnútorných vodách tak, ako ich definuje UNCLOS, bez ohľadu na vlajku lode alebo lodí zúčastnených na nehode, alebo
 - c) týkajúcich sa podstatného záujmu členského štátu bez ohľadu na miesto nehody a vlajku zúčastnenej lode alebo lodí.

2. Vyšetrovací orgán navyše rozhodne o tom, či sa vykoná, alebo nevykoná bezpečnostné vyšetrenie akejkolvek ďalšej námornej nehody alebo mimoriadnej udalosti.

Vyšetrovací orgán vo svojom rozhodnutí zohľadní závažnosť nehody alebo mimoriadnej udalosti, druh plavidla, a/alebo nákladu a možnosť, že závery bezpečnostného vyšetrenia povedú k predchádzaniu budúcim nehodám a mimoriadnym udalostiam.

3. Rozsah a praktické opatrenia výkonu bezpečnostného vyšetrenia určí vyšetrovací orgán vedúceho vyšetrovacieho členského štátu v spolupráci s rovnocennými orgánmi ostatných štátov s podstatným záujmom, a to spôsobom, ktorý podľa neho najviac napomáha dosiahnutiu cieľa tejto smernice a s cieľom zabrániť budúcim nehodám a mimoriadnym udalostiam.

4. Bezpečnostné vyšetrenie sa riadi zásadami spoločnej metodiky vyšetrenia námorných nehôd a mimoriadnych udalostí vypracovanými podľa článku 2 písm. e) nariadenia (ES) č. 1406/2002. Komisia prijme alebo upraví túto metodiku na účely tejto smernice.

Uvedené opatrenie zamerané na zmenu nepodstatných prvkov tejto smernice okrem iného jej doplnením sa prijímú v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 18 ods. 3.

Komisia a členské štáty vypracujú usmernenia o procesoch a najlepších postupoch v oblasti bezpečnostného vyšetrenia, ktoré sa majú používať pri vykonávaní spoločnej metodiky. Tieto usmernenia sa pravidelne aktualizujú, aby sa zohľadnili skúsenosti získané pri vedení bezpečnostných vyšetrení.

5. Bezpečnostné vyšetrenie sa začne čo najskôr po námornej nehode alebo mimoriadnej udalosti.

Článok 6

Oznamovacia povinnosť

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

Článok 7

Vedenie bezpečnostných vyšetrení a účasť na nich

1. Členské štáty sa vyhnú vykonávaniu súbežných bezpečnostných vyšetrení tej istej námornej nehody alebo mimoriadnej udalosti. Neprijmú žiadne opatrenie, ktoré by mohlo neprimerane zamedziť, pozastaviť alebo oneskoriť priebeh bezpečnostného vyšetrenia patriaceho do rozsahu pôsobnosti tejto smernice.

V prípade bezpečnostných vyšetrovaní s účasťou dvoch alebo viacerých členských štátov dotknuté členské štáty spolupracujú s cieľom rýchlo sa dohodnúť, ktorý z nich bude vyšetrovanie viesť. Vynaložia všetko úsilie na to, aby sa dohodli na vyšetrovacích postupoch. V rámci tejto dohody majú iné štáty s podstatným záujmom rovnaké práva a prístup k svedkom a dôkazom ako členské štáty, ktoré bezpečnostné vyšetrovanie vykonávajú. Rovnako majú právo na zohľadnenie ich názoru zo strany vedúceho vyšetrojúceho členského štátu.

2. Bez ohľadu na odsek 1 každý členský štát zostáva zodpovedný za bezpečnostné vyšetrovanie a koordináciu s ostatnými členskými štátmi s podstatným záujmom až dovtedy, kým sa vzájomne nedohodnú, ktorý z nich má viesť vyšetrovanie.

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

4. Ak je na námornej nehode alebo mimoriadnej udalosti zúčastnená loď ro-ro alebo osobné vysokorychlostné plavidlo, postup bezpečnostného vyšetrovania začne ten členský štát, v ktorého teritoriálnych vodách a vnútorných vodách tak, ako ich definuje UNCLoS, sa nehoda alebo mimoriadna udalosť stala, alebo, ak sa stala v iných vodách, posledný členský štát, ktorý táto loď alebo plavidlo navštívila. Tento štát zostáva zodpovedný za bezpečnostné vyšetrovanie a koordináciu s ostatnými členskými štátmi s podstatným záujmom až dovtedy, kým sa vzájomne nedohodne, ktorý z nich má viesť vyšetrovanie.

Článok 8

Vyšetrovacie orgány

1. Členské štáty zabezpečia, aby zodpovednosť za výkon bezpečnostných vyšetrovaní mal nestranný stály vyšetrovací orgán a vyšetrovatelia s vhodnou kvalifikáciou, kvalifikovaní v záležitostiach týkajúcich sa námorných nehôd a mimoriadnych udalostí.

Aby vyšetrovací orgán vykonával bezpečnostné vyšetrovanie nezávisle, je nezávislý, pokiaľ ide o jeho organizáciu, právnu štruktúru a prijímanie rozhodnutí, od všetkých strán, ktorých záujmy by mohli byť v konflikte s jemu zverenými úlohami.

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

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

3. Činnosti zverené vyšetrovaciemu orgánu sa môžu rozšíriť na zhromažďovanie a analýzu údajov týkajúcich sa námornej bezpečnosti, najmä na účely prevencie, ak tieto činnosti nemajú vplyv na jeho nezávislosť, ani z nich nevyplýva zodpovednosť za regulačné, administratívne alebo normalizačné záležitosti.

4. Členské štáty konajúce v rámci svojich právnych poriadkov a prípadne v spolupráci s orgánmi zodpovednými za súdne vyšetrovanie zabezpečia, aby vyšetrovatelia ich vyšetrovacieho orgánu alebo akéhokoľvek iného vyšetrovacieho orgánu, na ktorý delegovali úlohu bezpečnostného vyšetrovania, boli oprávnení:

a) mať voľný prístup k príslušnej oblasti alebo miestu nehody, ako aj k akejkoľvek lodi, vraku alebo konštrukcii vrátane nákladu, zariadenia alebo trosiek;

b) zabezpečiť okamžitý súpis dôkazov a riadené pátranie po vraku, troskách alebo iných zložkách alebo látkach na preskúmanie alebo analýzu a ich odstránenie;

c) vyžadovať preskúmanie alebo analýzu položiek uvedených v písmene b) a mať voľný prístup k výsledkom tohto preskúmania alebo analýzy;

d) mať voľný prístup k príslušným informáciám a zaznamenaným údajom vrátane údajov z VDR, ktoré sa týkajú lode, plavby, nákladu, posádky alebo akejkoľvek inej osoby, predmetu, stavu alebo okolností, kopírovať ich a využívať ich;

e) mať voľný prístup k výsledkom preskúmania tiel obetí alebo skúšok vykonaných na vzorkách odobratých z tiel obetí;

f) vyžadovať a mať voľný prístup k výsledkom z vyšetrenia ľudí podieľajúcich sa na prevádzke lode alebo akejkoľvek inej príslušnej osoby alebo k výsledkom zo skúšok vykonaných na vzorkách, ktoré boli odobraté od uvedených osôb;

g) vypočúvať svedkov bez prítomnosti osoby, ktorej záujmy by sa mohli považovať za prekážku v bezpečnostnom vyšetrovaní;

h) získať záznamy z prehliadok a príslušné informácie, ktoré má vlajkový štát, majitelia, klasifikačné spoločnosti alebo akákoľvek iná príslušná strana, ak sú tieto strany alebo ich zástupcovia usadení v členskom štáte;

i) žiadať o pomoc príslušné orgány dotknutých štátov vrátane inšpektorov vlajkového štátu a prístavného štátu, členov pobrežnej kontroly, prevádzkovateľov lodnej dopravy, pátracích a záchranných tímov, lodivodov alebo iných prístavných alebo námorných pracovníkov.

5. Vyšetrovaciemu orgánu sa umožní bezodkladne reagovať, bez ohľadu na to kedy dostane oznámenie o nehode, a získať dostatočné zdroje na nezávislý výkon svojich funkcií. Jeho vyšetrovateľom sa poskytne postavenie, ktoré im dá potrebné záruky nezávislosti.

6. Vyšetrovací orgán môže spájať svoje úlohy podľa tejto smernice s prácou na vyšetrovaní iných udalostí ako námorné nehody za podmienky, že toto vyšetrovanie neohrozí jeho nezávislosť.

Článok 9

Dôverný charakter

Členské štáty konajúce v rámci svojich právnych poriadkov zabezpečia, aby sa nasledujúce záznamy neprístupnili na iné účely ako bezpečnostné vyšetrovanie, ak príslušný orgán v tom štáte nerozhodne, že záujem o ich prístupnosť prevýši nepriaznivý domáci a medzinárodný vplyv, ktorý môže takéto prístupnosť mať na toto bezpečnostné vyšetrovanie alebo na akékoľvek budúce vyšetrovanie:

- a) všetky svedecké dôkazy a iné výpovede, správy a oznámenia získané alebo prijaté vyšetrovacím orgánom počas bezpečnostného vyšetrovania;
- b) záznamy potvrdzujúce totožnosť osôb, ktoré poskytli dôkazy v rámci bezpečnostného vyšetrovania;
- c) informácie týkajúce sa zdravotného stavu alebo súkromia osôb zúčastnených na nehode alebo mimoriadnej udalosti.

Článok 10

Rámec stálej spolupráce

1. Členské štáty zriadia v úzkej spolupráci s Komisiou rámec stálej spolupráce, ktorý ich príslušným vyšetrovacím orgánom umožní navzájom spolupracovať v rozsahu potrebnom na dosiahnutie cieľa tejto smernice.

2. O procedurálnych pravidlách rámca stálej spolupráce a požadovaných organizačných úpravách sa rozhodne v súlade s regulačným postupom uvedeným v článku 18 ods. 2.

3. V rámci stálej spolupráce sa vyšetrovacie orgány členských štátov dohodnú najmä na najlepších formách spolupráce s cieľom:

- a) umožniť vyšetrovacím orgánom spoločne využívať materiálne vybavenie a zariadenie na technické vyšetrovanie vrakov a zariadenia lodí a iných predmetov dôležitých pre bezpečnostné vyšetrovanie vrátane získania a vyhodnotenia informácií z VDR a iných elektronických zariadení;
- b) vzájomne si poskytovať technickú pomoc alebo odborné znalosti potrebné na realizáciu špecifických úloh;
- c) získavať a spoločne využívať informácie dôležité pre analýzu údajov o nehodách a pre vydávanie vhodných bezpečnostných odporúčaní na úrovni Spoločenstva;

d) vypracovať spoločné zásady ďalšieho sledovania bezpečnostných odporúčaní a úpravy vyšetrovacích metód v súlade s vedecko-technickým pokrokom;

e) vytvoriť pri dodržaní vnútroštátnych predpisov pravidiel o dôvernom charaktere pre spoločné využívanie svedeckých dôkazov a spracovanie údajov a iných záznamov uvedených v článku 9 vrátane tých vo vzťahu k tretím krajinám;

f) prípadne zorganizovať príslušnú odbornú prípravu pre jednotlivých vyšetrovateľov;

g) podporovať spoluprácu s vyšetrovacími orgánmi tretích krajín a s medzinárodnými organizáciami pre vyšetrovanie námorných nehôd v oblastiach patriacich do rozsahu pôsobnosti tejto smernice;

h) poskytovať vyšetrovacím orgánom vykonávajúcim bezpečnostné vyšetrovanie všetky relevantné informácie.

Článok 11

Náklady

1. V prípadoch bezpečnostného vyšetrovania s účasťou dvoch alebo viacerých členských štátov sú príslušné činnosti bezplatné.

2. Ak sa žiada pomoc členského štátu, ktorý sa na bezpečnostnom vyšetrovaní nezúčastňuje, členské štáty sa dohodnú na úhrade vzniknutých nákladov.

Článok 12

Spolupráca s tretími krajinami s podstatným záujmom

1. Členské štáty v najväčšej možnej miere spolupracujú pri bezpečnostnom vyšetrovaní s inými tretími krajinami s podstatným záujmom.

2. Tretím krajinám s podstatným záujmom sa na základe vzájomnej dohody umožní pripojiť sa v ktorejkoľvek etape vyšetrovania k bezpečnostnému vyšetrovaniu vedenému členským štátom podľa tejto smernice.

3. Spolupráca členského štátu pri bezpečnostnom vyšetrovaní vykonávanom treťou krajinou s podstatným záujmom nemá vplyv na povinnosť výkonu bezpečnostných vyšetrovaní podľa tejto smernice, ani na povinnosť podávania správ. Ak bezpečnostné vyšetrovanie vedie tretia krajina s podstatným záujmom s účasťou jedného alebo viacerých členských štátov, členské štáty môžu rozhodnúť o nevykonaní súbežného bezpečnostného vyšetrovania za predpokladu, že bezpečnostné vyšetrovanie vedené treťou krajinou sa vykonáva v súlade s Kódexom IMO o vyšetrovaní námorných nehôd a mimoriadnych udalostí.

Článok 13

Uchovávanie dôkazov

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

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

Článok 14

Správy z nehody

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

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

2. Vyšetrovacie orgány vynaložia všetko úsilie na sprístupnenie správ uvedených v odseku 1 verejnosti do 12 mesiacov od dátumu nehody. Ak nie je možné vypracovať záverečnú správu v tejto lehote, do 12 mesiacov od dátumu nehody sa uverejní predbežná správa.

3. Vyšetrovací orgán vedúceho vyšetrujúceho členského štátu zašle kópiu záverečnej, zjednodušenej alebo predbežnej správy Komisii. Zohľadní prípadné pripomienky Komisie k záverečným správam na účely zlepšenia redakčnej kvality spôsobom, ktorý najviac pomôže dosiahnutiu cieľa tejto smernice.

Článok 15

Bezpečnostné odporúčania

1. Členské štáty zabezpečia, aby adresáti riadne zohľadnili bezpečnostné odporúčania vyšetrovacích orgánov a aby sa

v náležitých prípadoch na ich základe prijali opatrenia v súlade s právom Spoločenstva a medzinárodným právom.

2. Vyšetrovací orgán alebo Komisia predložia podľa potreby bezpečnostné odporúčania na základe analýzy abstraktných údajov.

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

Článok 16

Systém skorého varovania

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

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

Článok 17

Európska databáza pre námorné nehody

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

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

3. Vyšetrovacie orgány členských štátov informujú Komisiu o námorných nehodách a mimoriadnych udalostiach v súlade s formátom v prílohe II. Poskytujú Komisii aj údaje vyplývajúce z bezpečnostného vyšetrovania v súlade so schémou databázy EMCIP.

4. Komisia a členské štáty vytvoria schému databázy a metódu oznamovania údajov v primeranej dobe.

Článok 18

Výbor

1. Komisii pomáha výbor pre bezpečnosť na mori a pre zabránenie znečisťovania z lodí (COSS) zriadený nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2099/2002⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Ú. v. ES L 324, 29.11.2002, s. 1. Nariadenie naposledy zmenené a doplnené nariadením Komisie (ES) č. 93/2007⁽¹⁾ (Ú. v. EÚ L 22, 31.1.2007, s. 12).

2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňujú sa články 5 a 7 rozhodnutia 1999/468/ES so zreteľom na ustanovenia jeho článku 8.

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

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

Článok 19

Právomoci na vykonávanie zmien a doplnení

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

Uvedené opatrenia zamerané na zmenu nepodstatných prvkov tejto smernice okrem iného jej doplnením sa prijímú v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 18 ods. 3.

Komisia môže podľa toho istého postupu meniť a dopĺňať aj prílohy.

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

Článok 20

Ďalšie opatrenia

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

Článok 21

Sankcie

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

Článok 22

Zmeny a doplnenia súčasných aktov

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

Článok 23

Transpozícia

1. Členské štáty uvedú do účinnosti zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou najneskôr do ... (*).

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

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

Článok 24

Nadobudnutie účinnosti

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

Článok 25

Adresáti

Táto smernica je určená členským štátom.

V ...

Za Európsky parlament
predseda

...

Za Radu
predseda

...

(*) 24 mesiacov od nadobudnutia účinnosti tejto smernice.

PRÍLOHA I

OBSAH SPRÁVY Z BEZPEČNOSTNÉHO VYŠETROVANIA

Predslov

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

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

1. Zhrnutie

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

2. Faktické informácie

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

Tieto oddiely obsahujú najmä tieto informácie:

2.1 Údaje o lodi

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

2.2 Údaje o ceste

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

2.3 Informácie o námornej nehode alebo mimoriadnej udalosti

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

2.4 Účasť pobrežných orgánov a záchranná akcia

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

3. Opis udalosti

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

4. Analýza

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

Tieto oddiely by mali venovať pozornosť otázkam ako napríklad:

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

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

5. Závery

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

6. Bezpečnostné odporúčania

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

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

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

7. Dodatky

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

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

PRÍLOHA II

OZNAMOVANÉ ÚDAJE O NÁMORNÝCH NEHODÁCH ALEBO MIMORIADNYCH UDALOSTIACH
(Súčasť Európskej informačnej platformy o námorných nehodách)

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

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

ODÔVODNENÉ STANOVISKO RADY

I. ÚVOD

V rámci spolurozhodovacieho postupu (článok 251 ZES) Rada 7. júna 2007 dosiahla politickú dohodu o návrhu smernice, ktorou sa ustanovujú základné zásady upravujúce vyšetrowanie nehôd v sektore námornej dopravy a ktorou sa menia a dopĺňajú smernice 1999/35/ES a 2002/59/ES⁽¹⁾. Rada prijala svoju spoločnú pozíciu 6. júna 2008 po jej revízii právnikmi lingvistami.

Rada vo svojom stanovisku zohľadnila stanovisko Európskeho parlamentu v prvom čítaní 25. apríla 2007⁽²⁾, ako aj stanovisko Hospodárskeho a sociálneho výboru⁽³⁾ a Výboru regiónov⁽⁴⁾. Okrem toho Rada v rámci preskúmania návrhu smernice zväžila aj štúdiu o vplyve, ktorú vypracovala Komisia.

Cieľom tohto návrhu smernice je zlepšiť bezpečnosť stanovením jasných pravidiel pre celé Spoločenstvo v oblasti nezávislého technického vyšetrowania, ktoré sa má viesť po námorných nehodách a mimoriadnych udalostiach. Cieľom tohto technického vyšetrowania nie je určenie občianskoprávnej alebo trestnoprávnej zodpovednosti, ale zistenie okolností a príčin námorných nehôd alebo mimoriadnych udalostí s cieľom vziať si z nich čo najväčšie ponaučenie. Návrh sa vypracoval v súlade s pravidlami medzinárodného námorného práva a v súlade s definíciami a odporúčaniami uvedenými v Kódexe IMO o vyšetrowaní námorných nehôd a mimoriadnych udalostí.

II. ANALÝZA SPOLOČNEJ POZÍCIE

Rada súhlasí s cieľom a s väčšinou hlavných prvkov návrhu Komisie, ktorými sa vytvára primeraný mechanizmus na zabezpečenie toho, aby sa z nehôd a mimoriadnych udalostí získavali vhodné skúsenosti na zabránenie ďalším nehodám. Vzhľadom na prístup Rady však bolo potrebné znenie upraviť, a to najmä preto, aby sa vyšetrovaciemu orgánu zabezpečila nezávislosť a diskrečná právomoc.

Pri skúmaní návrhu smernice považovali orgány Rady za najdôležitejšie nasledujúce body, ktoré premietli do spoločnej pozície Rady.

Rada zastáva názor, že členské štáty, a obzvlášť ich vyšetrovacie orgány, by si v súlade s povahou právneho aktu mali zachovať určitú pružnosť a diskrečnú právomoc v súvislosti s vedením bezpečnostného vyšetrowania. Na rozdiel od pôvodného návrhu, ktorým sa ustanovovalo povinné bezpečnostné vyšetrowanie v prípade každej veľmi vážnej a vážnej námornej nehody a mimoriadnej udalosti, znením, na ktorom sa dohodla Rada, sa povinnosť viesť bezpečnostné vyšetrowanie obmedzuje na veľmi vážne námorné nehody alebo mimoriadne udalosti, pričom sa od vyšetrovacieho orgánu vyžaduje, aby vo všetkých ostatných prípadoch námornej nehody alebo mimoriadnej udalosti rozhodol, či sa bezpečnostné vyšetrowanie má viesť alebo nie, pričom sa berie do úvahy predovšetkým závažnosť nehody alebo mimoriadnej udalosti a možné ponaučenie. Podľa Rady ďalej nie je potrebné rozlišovať núdzové varovania ako špecifickú kategóriu mimoriadnych udalostí, ktorá si vyžaduje bezpečnostné vyšetrowanie.

Na základe príkladu zo sektora železničnej dopravy⁽⁵⁾ Rada okrem toho považuje za vhodné zdôrazniť, že vyšetrovací orgán musí byť nezávislý, pokiaľ ide o jeho organizáciu, právnu štruktúru a prijímanie rozhodnutí, od všetkých strán, ktorých záujmy by mohli byť v konflikte s jemu zverenými úlohami, aby mohol vykonávať objektívne bezpečnostné vyšetrowanie. Malo by byť zrejmé, že každý členský štát v súlade so svojou administratívnu organizáciou zriaďuje vyšetrovací orgán ako verejnú štruktúru s čo najväčšou autonómiou v zmysle vnútorného fungovania. Medzi touto štruktúrou a väčším subjektom, ako je ministerstvo alebo správa, môže existovať prepojenie, musia ju avšak upravovať ustanovenia

⁽¹⁾ Komisia zaslala svoj návrh 13. februára 2006.

⁽²⁾ Dokument 8724/07 CODEC 389 MAR 28 ENV 206 (ešte neuverejnený v úradnom vestníku).

⁽³⁾ Dokument CESE 1177/2006 z 13. septembra 2006 (Ú. v. EÚ C 318, 23.12.2006, s. 195 – 201).

⁽⁴⁾ Dokument CdR 43/2006 z 15. júna 2006 (Ú. v. EÚ C 229, 22.9.2006, s. 38).

⁽⁵⁾ Článok 21 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2004/49/ES z 29. apríla 2004 o bezpečnosti železníc Spoločenstva a o zmene a doplnení smernice Rady 95/18/ES o udeľovaní licencií železničným podnikom a smernice 2001/14/ES o pridelovaní kapacity železničnej infraštruktúry, vyberaní poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry a bezpečnostnej certifikácii (Smernica o bezpečnosti železníc) (Ú. v. EÚ L 164, 30.4.2004).

zaručujúce jej nezávislosť, a to najmä od iných správnych orgánov, ktoré by sa mohli zaujímať o akúkoľvek námornú nehodu. Členské štáty, ktoré nemajú ani lode, ani plavidlá, ktoré sa plavia pod ich vlajkou, určia z dôvodu proporcionality nezávislý ústredný bod na účely spolupráce pri bezpečnostnom vyšetrowaní, na ktorom majú tieto členské štáty podstatný záujem.

V súlade s požiadavkami na bezpečnostné vyšetrowanie v sektore leteckej a železničnej dopravy, ktoré sú ustanovené v práve Spoločenstva, Rada súhlasí s Európskym parlamentom, že bezpečnostné vyšetrowanie musí byť odlišené od vyšetrowania trestných činov alebo iných postupov, ktorých cieľom je určiť zodpovednosť a mieru zavinenia. V znení spoločnej pozície sa uvádza, že jediným cieľom vyšetrowania vedného podľa tejto smernice je určenie príčiny nehody. V súlade s Kódexom IMO o vyšetrowaní námorných nehôd a mimoriadnych udalostí sa v znení zároveň uvádza, že vyšetrovací orgán by mal na tento účel odovzdať správu s úplnými informáciami, pretože tieto závery by mohli umožniť vyvodenie zavinenia alebo zodpovednosti. V prípade, že vo vnútroštátnom práve nie je bezpečnostné vyšetrowanie jasne oddelené od vyšetrowania trestných činov alebo iných druhov administratívneho vyšetrowania, členské štáty musia prostredníctvom zadefinovania právneho štatútu bezpečnostného vyšetrowania zabezpečiť, aby sa bezpečnostné vyšetrowanie mohlo viesť čo najefektívnejšie a najrýchlejšie a aby nebolo neprímerane zamedzené ani pozastavené inými vyšetrowaniami.

Pokiaľ ide o rozsah pôsobnosti smernice, Rada do svojej spoločnej pozície zahŕňa malé rybárske plavidlá s dĺžkou viac ako 15 metrov, a nie len plavidlá s dĺžkou viac ako 24 metrov, ako je to v pôvodnom návrhu. Urobila tak z dôvodu konzistentnosti so spoločnou pozíciou Rady k návrhu smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa mení a dopĺňa smernica 2002/59/ES, ktorou sa zriaďuje monitorovací a informačný systém Spoločenstva pre lodnú dopravu. Podľa tohto návrhu smernice musia byť tieto plavidlá vybavené systémom automatickej identifikácie na účely zlepšenia možností ich monitorovania a zvýšenia ich bezpečnosti pri plavbe v obmedzenom priestore. Mala by sa na ne preto vzťahovať aj smernica o vyšetrowaní nehôd.

Pokiaľ ide o metodiku vyšetrowania námorných nehôd a mimoriadnych udalostí, Rada považuje za vhodné ustanoviť väčšiu pružnosť a vytvára priestor pre nepretržitú výmenu skúseností. V porovnaní s pôvodným návrhom majú členské štáty väčšiu voľnosť konania pri vykonávaní zásad spoločnej metodiky vytvorenej s pomocou Európskej námornej bezpečnostnej agentúry a prijatej v súlade s regulačným postupom s kontrolou. Komisia a členské štáty zároveň vypracujú na základe skúseností, ktoré získali pri vedení bezpečnostného vyšetrowania, usmernenia o procesoch a najlepších postupoch, ktoré sa majú používať pri vykonávaní spoločnej metodiky.

III. POZMEŇUJÚCE A DOPLŇUJÚCE NÁVRHY

Rada pri prijímaní spoločnej pozície zobrala na vedomie stanovisko Európskeho parlamentu z prvého čítania návrhu. V spoločnej pozícii sa čiastočne alebo v zásade zohľadnili tieto prvky stanoviska EP: pozmeňujúce a doplňujúce návrhy 3, 9, 10, 11, 22 a 23.

Viacere ďalšie pozmeňujúce a doplňujúce návrhy však neboli pre Radu akceptovateľné. Pokiaľ ide o pozmeňujúce a doplňujúce návrhy 2 a 19, Rada je presvedčená, že spoločná metodika by sa nemala zaoberať zisteniami bezpečnostného vyšetrowania, ale skôr zamerať na procedurálne aspekty. Pozmeňujúce a doplňujúce návrhy 5 a 8 nie sú podľa Rady zlučiteľné s jej prístupom k zásade rozlišovania medzi vyšetrowaním trestného činu a technickým vyšetrowaním. Rada nemohla akceptovať pozmeňujúce a doplňujúce návrhy 7 a 20, pretože je presvedčená, že nie je vhodné špecifikovať v tejto smernici právomoci Európskej námornej bezpečnostnej agentúry. Pozmeňujúcimi a doplňujúcimi návrhmi 12 a 13 by sa obmedzili pracovné metódy vyšetrovacieho orgánu alebo sú príliš preskriptívne. Rada nemohla akceptovať pozmeňujúce a doplňujúce návrhy 14 a 26, pretože za najdôležitejšiu považuje zásadu nestrannosti vyšetrovacieho orgánu a zastáva názor, že každý členský štát má zriadiť tento orgán v súlade so svojou vlastnou správou štruktúrou. Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 16 nie je zlučiteľný s potrebou rešpektovať vnútroštátne právo.

Rada zamietla súbor ďalších pozmeňujúcich a doplňujúcich návrhov (4, 6, 15, 17, 18 a 24) buď preto, lebo neboli úplne jasné, alebo sa nezhodovali so zámerom Rady vytvoriť stručný text.

IV. ZÁVER

Rada sa domnieva, že znenie jej spoločnej pozície je primerané a vyvážené. Súhlasí so zámerom Európskeho parlamentu vytvoriť rámec, ktorý by zabezpečoval rýchle bezpečnostné vyšetrenie námorných nehôd a mimoriadnych udalostí. V spoločnej pozícii sú zahrnuté niektoré pozmeňujúce a doplňujúce návrhy EP, ktoré prijal v prvom čítaní.

Rada opätovne potvrdzuje svoje odhodlanie začať rokovania s Európskym parlamentom o tomto znení s cieľom čo najskôr dosiahnuť dohodu.
