

SKUPNO STALIŠČE (ES) št. 17/2008,**ki ga je sprejel Svet dne 6. junija 2008****z namenom sprejetja Direktive 2008/.../ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne ... o določitvi temeljnih načel za preiskovanje nesreč v sektorju pomorskega prometa in o spremembi direktiv 1999/35/ES in 2002/59/ES****(Besedilo velja za EGP)**

(2008/C 184 E/03)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti in zlasti člena 80(2) Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Komisije,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora ⁽¹⁾,ob upoštevanju mnenja Odbora regij ⁽²⁾,v skladu s postopkom, določenim v členu 251 Pogodbe ⁽³⁾,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) V pomorskem prometu v Evropi bi bilo treba vzdrževati visoko splošno raven varnosti in storiti vse potrebno za zmanjšanje števila pomorskih nesreč in nezgod.
- (2) Hitro izvajanje tehničnih preiskav pomorskih nesreč izboljšuje pomorsko varnost saj prispeva k preprečevanju ponovitve takšnih nesreč, katerih posledica so izguba življenj, izguba ladij in onesnaževanje morskega okolja.
- (3) Evropski parlament je v svoji resoluciji z dne 21. aprila 2004 o izboljšanju varnosti na morju ⁽⁴⁾ Komisijo pozval, naj pripravi predlog direktive o preiskovanju ladijskih nesreč.
- (4) Člen 2 Konvencije Združenih narodov o pomorskem mednarodnem pravu z dne 10. decembra 1982 (v nadaljnjem besedilu „UNCLOS“) določa pravice obalnih držav, da preučijo vzroke katere koli pomorske nesreče znotraj njihovega teritorialnega morja, ki bi lahko predstavljala tveganje za življenje in okolje, vključevala organe obalne države, pristojne za iskanje in reševanje, ali kako drugače zadevala obalno državo.
- (5) Člen 94 UNCLOS določa, da mora država zastave sprožiti preiskavo določenih nesreč ali nezgod plovbe na odprtem morju, ki jo izvede ustrezno usposobljena oseba ali osebe ali je izvedena v njeni/njihovi prisotnosti.

- (6) Pravilo I/21 Mednarodne konvencija o varstvu človeškega življenja na morju z dne 1. novembra 1974 (v nadaljnjem besedilu „SOLAS 74“), Mednarodna konvencija o tovornih črtah z dne 5. aprila 1966 in Mednarodna konvencija o preprečevanju onesnaženja morja z ladij z dne 2. novembra 1973 določajo obveznosti držav zastave, da izvedejo preiskave nezgod in Mednarodni pomorski organizaciji (IMO) sporočijo rezultate preiskave.
- (7) Kodeks za izvajanje obveznih instrumentov IMO, ki je priložen Resoluciji skupščine IMO A.973(24) z dne 1. decembra 2005, opozarja na obveznost držav zastave, da zagotovijo, da preiskave o pomorski varnosti vodijo ustrezno usposobljeni preiskovalci, pristojni za zadeve v zvezi s pomorskimi nesrečami in nezgodami. Navedeni kodeks nadalje od držav zastave zahteva, da so pripravljene na zagotavljanje usposobljenih preiskovalcev v ta namen, ne glede na kraj nesreče ali nezgode.
- (8) Treba bi bilo upoštevati Kodeks o preiskovanju pomorskih nesreč in nezgod, ki je priložen Resoluciji skupščine IMO A.849(20) z dne 27. novembra 1997 (v nadaljnjem besedilu „Kodeks IMO o preiskovanju pomorskih nesreč in nezgod“), ki določa izvajanje skupnega pristopa k preiskavam pomorskih nesreč in nezgod v zvezi z varnostjo ter sodelovanje med državami pri ugotavljanju dejavnikov, ki povzročajo pomorske nezgode in incidente. Prav tako bi bilo treba upoštevati resoluciji skupščine IMO A.861(20) z dne 27. novembra 1997 in Resolucijo MSC.163(78) Odbora za pomorsko varnost IMO z dne 17. maja 2004, ki navajata opredelitev pojma „zapisovanje podatkov o plovbi“.
- (9) Pri preiskovanju pomorskih nesreč in nezgod v zvezi z varnostjo bi morale države članice upoštevati „Smernice o pravičnem obravnavanju pomorščakov v primeru pomorskih nezgod“, priložene Resoluciji skupščine IMO in izvršilnega odbora Mednarodne organizacije dela A.987(24) z dne 1. decembra 2005 ali druga priporočila oziroma instrumente mednarodnih organizacij, ki se nanašajo na človeški dejavnik, v kolikor se uporabljajo za tehnične preiskave v zvezi z varnostjo.

⁽¹⁾ UL C 318, 23.12.2006, str. 195.⁽²⁾ UL C 229, 22.9.2006, str. 38.⁽³⁾ Mnenje Evropskega parlamenta z dne 25. aprila 2007 (še ni objavljeno v Uradnem listu), Skupno stališče Sveta z dne 6. junija 2008 in Stališče Evropskega parlamenta z dne ... (še ni objavljeno v Uradnem listu).⁽⁴⁾ UL C 104 E, 30.4.2004, str. 730.

- (10) Direktiva Sveta 1999/35/ES z dne 29. aprila 1999 o sistemu obveznih pregledov za varno izvajanje linijskih prevozov z ro-ro trajekti in visokohitrostnimi potniškimi plovili⁽¹⁾ od držav članic zahteva, da v okviru svojega pravnega reda opredelijo pravni status, ki bo njim in vsem drugim utemeljeno zainteresiranim državam članicam omogočal udeležbo, sodelovanje, ali kadar je to predvideno v Kodeksu IMO o preiskovanju pomorskih nesreč in nezgod, vodenje preiskave o pomorski nesreči ali nezgodi, ki vključuje ro-ro trajekt ali visokohitrostno potniško plovilo.
- (11) Direktiva 2002/59/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. junija 2002 o vzpostavitvi sistema spremljanja in obveščanja za ladijski promet⁽²⁾ zahteva, da države članice ravnajo v skladu s Kodeksom IMO o preiskovanju pomorskih nesreč in nezgod ter zagotovijo, da se rezultati preiskave nesreče objavijo po zaključku preiskave kakor hitro je mogoče.
- (12) Nepristransko preiskovanje nesreč in nezgod v zvezi z varnostjo, ki vključujejo morska plovila ali druga plovila v pristanišču ali drugih omejenih pomorskih območjih, je ključno za učinkovito opredelitev okoliščin in vzrokov za takšno nesrečo ali nezgodo. Takšno preiskavo bi zato morali opraviti usposobljeni preiskovalci pod nadzorom neodvisnega telesa ali subjekta, da bi se preprečilo morebitno navzkrižje interesov.
- (13) V zvezi s pooblastili organov, pristojnih za sodno preiskavo, bi morale države članice v skladu z nacionalno zakonodajo in po potrebi s sodelovanjem s temi organi zagotoviti, da lahko osebe, odgovorne za tehnično preiskavo, opravljajo svoje naloge pod najboljšimi mogočimi pogoji.
- (14) Države članice bi morale zagotoviti, da bo njihov pravni red njim in drugim utemeljeno zainteresiranim državam članicam omogočal udeležbo ali sodelovanje v preiskavi o nesrečah ali njeno vodenje na podlagi določb Kodeksa IMO o preiskovanju pomorskih nesreč in nezgod.
- (15) Država članica lahko nalogo vodenja preiskave pomorske nesreče ali nezgode v zvezi z varnostjo (v nadaljnjem besedilu „preiskava v zvezi z varnostjo“) oziroma posebne naloge takšne preiskave prenese na drugo državo članico, če o tem obstaja medsebojni dogovor.
- (16) Države članice bi morale storiti vse potrebno, da se izognejo zaračunavanju zagotavljanja pomoči, zahtevane v okviru preiskave v zvezi z varnostjo, v katero sta vključeni dve ali več držav članic. V primerih, ko se za pomoč zaprosi država članica, ki ni vključena v preiskavo v zvezi z varnostjo, naj se države članice dogovorijo o povračilu nastalih stroškov.
- (17) V skladu s pravilom V/20 SOLAS 74 morajo potniške ladje in druge ladje z bruto tonažo 3 000 in več in zgrajene po 1. juliju 2002 imeti zapisovalnike podatkov o plovbi, ki pomagajo pri preiskavah nesreč. Glede na njihovo pomembnost pri oblikovanju politike preprečevanja ladijskih nesreč bi bilo treba takšno opremo sistematično zahtevati na ladjah, ki opravljajo nacionalna in mednarodna potovanja in pristanejo v pristaniščih Skupnosti.
- (18) Podatki, posredovani prek sistema podatkov o plovbi ter prek drugih elektronskih naprav, se lahko uporabijo tako naknadno po pomorski nesreči ali nezgodi z namenom preiskave njenih vzrokov, kot tudi preventivno z namenom pridobitve izkušenj o okoliščinah, ki lahko privedejo do teh dogodkov. Države članice bi morale zagotoviti, da se takšni podatki, kadar so na voljo, ustrezno uporabijo v oba namena.
- (19) Uredba (ES) št. 1406/2002 Evropskega parlamenta in Sveta⁽³⁾ zahteva, da Evropska agencija za pomorsko varnost (v nadaljnjem besedilu „Agencija“) sodeluje z državami članicami za razvoj tehničnih rešitev in nudenje tehnične pomoči v zvezi z izvajanjem zakonodaje Skupnosti. Na področju preiskovanja nesreč ima Agencija posebno nalogo pospeševanja sodelovanja med državami članicami in Komisijo pri razvoju skupne metodologije za preiskovanje pomorskih nesreč v skladu z dogovorjenimi mednarodnimi načeli, ob upoštevanju različnih pravnih sistemov držav članic.
- (20) V skladu z Uredbo (ES) št. 1406/2002 Agencija spodbuja sodelovanje pri zagotavljanju pomoči držav članic v dejavnostih, ki zadevajo preiskave, in pri analiziranju obstoječih poročil o preiskavi nesreč.
- (21) Države članice bi morale ustrezno upoštevati varnostna priporočila, ki izhajajo iz preiskave v zvezi z varnostjo.
- (22) Ker je namen tehnične preiskave v zvezi z varnostjo preprečevanje pomorskih nesreč in nezgod, zaključki in varnostna priporočila v nobenem primeru ne bi smela biti namenjena ugotavljanju odgovornosti ali delitvi krivde.
- (23) Ker cilja te direktive, in sicer izboljšanja pomorske varnosti v Skupnosti in s tem zmanjšanja tveganja pomorskih nezgod v prihodnje, države članice ne morejo zadovoljivo doseči, in ker ta cilj zaradi obsega in učinkov predlaganega ukrepa lažje doseže Skupnost, lahko Skupnost sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe. V skladu z načelom sorazmernosti iz navedenega člena, ta direktiva ne prekoračuje okvirov, ki so potrebni za doseganje tega cilja.

⁽¹⁾ UL L 138, 1.6.1999, str. 1. Direktiva, kakor je bila spremenjena z Direktivo 2002/84/ES Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 324, 29.11.2002, str. 53).

⁽²⁾ UL L 208, 5.8.2002, str. 10.

⁽³⁾ UL L 208, 5.8.2002, str. 1. Uredba, kakor je bila nazadnje spremenjena z Uredbo (ES) št. 1891/2006 (UL L 394, 30.12.2006, str. 1).

- (24) Ukrepe, potrebne za izvajanje te direktive, bi bilo treba sprejeti v skladu s Sklepom Sveta 1999/468/ES z dne 28. junija 1999 o določitvi postopkov za izvajanje Komisiji podeljenih izvedbenih pooblastil⁽¹⁾.
- (25) Zlasti bi bilo treba Komisiji podeliti pooblastila za spremembo te direktive, da se bodo upoštevale nadaljnje spremembe mednarodnih konvencij, protokolov, kodeksov in resolucij povezanih s to direktivo, ter za prilagoditev ali spremembo skupne metodologije za preiskovanje pomorskih nesreč in nezgod. Ker so ti ukrepi splošnega obsega in so namenjeni spreminjanju nebitvenih določb te direktive, med drugim z njenim dopolnjevanjem z novimi nebitvenimi določbami, jih je treba sprejeti v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 5a Sklepa 1999/468/ES.
- (26) V skladu s točko 34 Medinstitucionalnega sporazuma o boljši pripravi zakonodaje⁽²⁾ se države članice spodbuja, da za svoje potrebe in v interesu Skupnosti izdelajo in objavijo lastne tabele, ki naj kolikor nazorno je to mogoče prikažejo korelacijo med to direktivo in ukrepi za prenos v nacionalno pravo –
- (a) v katere so vključene ladje, ki plujejo pod zastavo ene izmed držav članic;
 - (b) do katerih pride na teritorialnem morju in notranjih vodah države članice, kakor je določeno v UNCLOS; ali
 - (c) ki zadevajo druge pomembne interese držav članic.
2. Ta direktiva se ne uporablja za pomorske nesreče in nezgode, v katere so vključene samo:
- (a) vojaške ladje in ladje za prevoz čet ter druge ladje, ki so v lasti ali upravljanju države članice in se uporabljajo izključno v negospodarske vladne namene;
 - (b) ladje, ki jih ne poganjajo mehanska sredstva, preprosto grajene lesene ladje, jahte za prosti čas in športna plovila, ki se ne uporabljajo v pomorski trgovini, razen če imajo ali bodo imele posadko in več kot 12 potnikov za gospodarske namene;
 - (c) plovila celinske plovbe za plovbo po celinskih plovnih poteh;
 - (d) ribiška plovila, ki merijo v dolžino manj kot 15 metrov;
 - (e) stalne vrtalne enote na morju.

SPREJELA NASLEDNJO DIREKTIVO:

Člen 1

Vsebina

1. Namen te direktive je izboljšati pomorsko varnost, preprečevanje onesnaževanja z ladj in s tem zmanjšanje tveganja pomorskih nesreč v prihodnosti, in sicer:

- (a) s spodbujanjem hitrega izvajanja preiskav v zvezi z varnostjo in ustrezno analizo pomorskih nesreč in nezgod za opredelitev njihovih vzrokov ter
- (b) z zagotavljanjem pravočasnega in natančnega poročanja o preiskavah v zvezi z varnostjo ter predlogi za sanacijske ukrepe.

2. Preiskave v skladu s to direktivo niso namenjene ugotavljanju odgovornosti ali delitvi krivde. Vendar pa države članice zagotovijo, da preiskovalno telo ali subjekt (v nadaljnjem besedilu „preiskovalno telo“) ne opusti celovitega poročanja o vzrokih nesreč ali nezgod, saj se lahko krivda ali odgovornost sklene na podlagi ugotovitev.

Člen 2

Področje uporabe

1. Ta direktiva se uporablja za pomorske nesreče in nezgode:

⁽¹⁾ UL L 184, 17.7.1999, str. 23. Sklep, kakor je bil spremenjen s Sklepom 2006/512/ES (UL L 200, 22.7.2006, str. 11).

⁽²⁾ UL C 321, 31.12.2003, str. 1.

Člen 3

Opredelitev pojmov

Za namene te direktive:

1. „Kodeks IMO o preiskovanju pomorskih nesreč in nezgod“ pomeni Kodeks o preiskovanju pomorskih nesreč in nezgod, ki je priložen Resoluciji skupščine IMO A.849(20) z dne 27. novembra 1997, v posodobljeni različici.
2. Naslednji izrazi se razumejo v skladu z opredelitvami pojmov iz Kodeksa IMO o preiskovanju pomorskih nesreč in nezgod:
 - (a) „pomorska nesreča“,
 - (b) „zelo resna nesreča“,
 - (c) „pomorska nezgoda“,
 - (d) „preiskava pomorskih nesreč ali nezgod v zvezi z varnostjo“,
 - (e) „vodilna preiskovalna država“,
 - (f) „utemeljeno zainteresirana država“.
3. Izraza „ro-ro trajekt“ in „visokohitrostno potniško plovilo“ imata pomen v skladu z opredelitvami iz člena 2 Direktive 1999/35/ES.

4. „Zapisovalnik podatkov o plovbi“ (v nadaljnjem besedilu „VDR“) ima pomen v skladu z opredelitvijo iz Resolucij skupščine IMO A.861(20) in Resolucije MSC.163(78) Odbora za pomorsko varnost IMO.
5. „Varnostno priporočilo“ pomeni vsak predlog, ki ga da eden od naslednjih subjektov:
- (a) preiskovalno telo države, ki opravlja ali vodi preiskavo v zvezi z varnostjo, na podlagi podatkov, pridobljenih iz te preiskave; ali, kadar je to primerno,
- (b) Komisija, ki deluje na podlagi izvlečkov analiz podatkov.

Člen 4

Status preiskav v zvezi z varnostjo

1. Države članice v skladu s svojim pravnim redom določijo pravni status preiskav v zvezi z varnostjo na način, ki omogoča najbolj učinkovito in najhitrejšo izvedbo takšnih preiskav.

Glede preiskav v zvezi z varnostjo države članice v skladu z nacionalno zakonodajo in po potrebi v sodelovanju z organi, pristojnimi za sodno preiskavo, zagotovijo, da:

- (a) so te neodvisne od preiskav kaznivih dejanj ali drugih vzporednih preiskav, ki ugotavljajo odgovornost ali delitev krivde; in
- (b) te niso neupravičeno ovirane, začasno opuščene ali odložene zaradi takšnih preiskav.
2. Pravila, ki jih mora določiti država članica, v skladu s stalnim okvirom sodelovanja iz člena 10, vsebujejo določbe, ki omogočajo:
- (a) sodelovanje in vzajemno pomoč v preiskavah v zvezi z varnostjo, ki jih vodi druga država članica, ali pooblastilo drugi državi članici, da v skladu s členom 7 prevzame nalogo vodenja takšne preiskave; in
- (b) usklajevanje dejavnosti njihovih preiskovalnih teles v obsegu, ki je potreben za doseganje cilja te direktive.

Člen 5

Obveznost preiskave

1. Vsaka država članica zagotovi, da preiskavo v zvezi z varnostjo izvede preiskovalno telo iz člena 8 po zelo resni pomorski nesreči:
- (a) v katero je vključena ladja, ki pluje pod njeno zastavo, ne glede na kraj nesreče;
- (b) ki se pripeti na teritorialnem morju in notranjih morskih vodah države članice, kakor je določeno v UNCLOS, ne glede na zastavo ladje ali ladij, vključenih v nezgodo; ali

- (c) ki zadeva pomemben interes države članice, ne glede na kraj nesreče in zastave vpletene ladje ali ladij.

2. Poleg tega preiskovalno telo odloča tudi o tem, ali se izvede preiskava v zvezi z varnostjo katere koli druge pomorske nesreče ali nezgode.

Pri svoji odločitvi preiskovalno telo upošteva resnost nesreče ali nezgode, vrsto zadevnega plovila in/ali tovora, ter možnosti za ugotovitve preiskave v zvezi z varnostjo, na podlagi katerih bi lahko preprečili prihodnje nesreče in nezgode.

3. Področje uporabe in praktične ureditve za vodenje preiskav v zvezi z varnostjo določi preiskovalno telo vodilne preiskovalne države članice v sodelovanju z ustreznimi telesi ostalih utemeljeno zainteresiranih držav na način, ki se mu zdi najbolj primeren za doseganje cilja te direktive, in z namenom preprečevanja prihodnjih nesreč in nezgod.

4. Preiskave v zvezi z varnostjo sledijo načelom skupne metodologije za preiskovanje pomorskih nesreč in nezgod, razvitim v skladu s členom 2(e) Uredbe (ES) št. 1406/2002. Komisija prilagodi ali spremeni to metodologijo za namene te direktive.

Ta ukrep, namenjen spreminjanju nebitvenih določb te direktive, med drugim z njenim dopolnjevanjem, se sprejme v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 18(3).

Komisija in države članice razvijejo smernice o postopkih in najboljši praksi na področju preiskav v zvezi z varnostjo, ki se bodo uporabljale pri izvajanju skupne metodologije. Te smernice se redno posodablajo na podlagi izkušenj, pridobljenih v preiskavah v zvezi z varnostjo.

5. Preiskava v zvezi z varnostjo se začne takoj, ko je to mogoče po pomorski nesreči ali nezgodi.

Člen 6

Obveznost obveščanja

Država članica v okviru svojega pravnega sistema zahteva, da pristojno telo in/ali udeležene strani nemudoma obvestijo njeno preiskovalno telo o nastopu vseh nesreč in nezgod, ki spadajo na področje uporabe te direktive.

Člen 7

Vodenje in sodelovanje v preiskavah v zvezi z varnostjo

1. Države članice se izogonejo vodenju vzporednih preiskav v zvezi z varnostjo iste pomorske nesreče ali nezgode. Prav tako se vzdržijo kakršnega koli ukrepa, ki bi lahko neupravičeno oviral, začasno opustil ali odložil vodenje preiskave v zvezi z varnostjo, ki spada na področje uporabe te direktive.

V primeru preiskav v zvezi z varnostjo, v katere sta vključeni dve ali več držav članic, zadevne države članice sodelujejo, da bi se čim prej sporazumele o tem, katera od držav članic bo vodila preiskavo. Čim bolj si prizadevajo za dogovor o postopkih preiskovanja. V okviru tega dogovora imajo ostale utemeljeno zainteresirane države enake pravice in dostop do prič in dokazov kot države članice, ki opravljajo preiskavo v zvezi z varnostjo. Prav tako imajo pravico, da država članica, ki vodi preiskavo, upošteva njihovo mnenje.

2. Ne glede na odstavek 1 vsaka država članica ostane pristojna za preiskavo v zvezi z varnostjo in usklajevanje z ostalimi utemeljeno zainteresiranimi državami članicami, dokler se medsebojno ne sporazumejo, katera država bo vodila preiskavo.

3. Brez poseganja v njene obveznosti v skladu s to direktivo in mednarodnim pravom, lahko država članica glede na posamezni primer z medsebojnim dogovorom nalogo vodenja v preiskavi v zvezi z varnostjo ali posebne naloge, povezane z izvedbo takšne preiskave, prenese na drugo državo članico.

4. Kadar je v pomorsko nesrečo ali nezgodo vpleten ro-ro trajekt ali visokohitrostno potniško plovilo, sproži preiskovalni postopek v zvezi z varnostjo država članica, v katere teritorialnih vodah ali notranjih morskih vodah, kakor so opredeljene v UNCLOS, se je nesreča ali nezgoda zgodila ali, če se je zgodila v drugih vodah, država članica, ki jo je trajekt ali plovilo nazadnje obiskalo. Ta država ostane pristojna za preiskavo v zvezi z varnostjo in usklajevanje z ostalimi utemeljeno zainteresiranimi državami članicami, dokler se medsebojno ne sporazumejo, katera izmed njih bo vodilna preiskovalna država.

Člen 8

Preiskovalna telesa

1. Države članice zagotovijo, da je za vodenje preiskav v zvezi z varnostjo pristojno neodvisno stalno preiskovalno telo in ustrezno usposobljeni preiskovalci, pristojni za pomorske nesreče in nezgode.

Za nepristransko izvajanje preiskave v zvezi z varnostjo je preiskovalno telo organizacijsko, pravno in pri odločanju neodvisno od strani, katere interesi bi lahko bili v navzkrižju z nalogo, ki mu je bila zaupana.

Neobalne države članice, ki nimajo ladij oziroma plovil pod svojo zastavo, bodo določile neodvisno kontaktno točko za sodelovanje v preiskavah v skladu s členom 5(1)(c).

2. Preiskovalno telo zagotovi, da imajo posamezni preiskovalci zadostno znanje in praktične izkušnje na področjih, ki se nanašajo na njihove običajne preiskovalne dolžnosti. Poleg tega preiskovalno telo po potrebi zagotovi hiter dostop do ustreznega strokovnega znanja.

3. Dejavnosti preiskovalnega telesa se lahko razširijo na zbiranje in analizo podatkov o pomorski varnosti, zlasti za preprečevanje nesreč in nezgod, v kolikor te dejavnosti ne vplivajo na njegovo neodvisnost ali ne prinašajo nobenih zakonskih in upravnih pristojnosti ali pristojnosti glede standardizacije.

4. Države članice, ki delujejo v okviru svojega pravnega sistema, zagotovijo, da so preiskovalci njihovih preiskovalnih teles ali katerega koli drugega preiskovalnega telesa, pooblaščenega za izvedbo preiskave v zvezi z varnostjo, in po potrebi s sodelovanjem z organi, pristojnimi za sodno preiskavo, pooblaščen, da:

- (a) imajo prost dostop do vseh relevantnih območij ali kraja nesreče, kakor tudi vseh ladij, razbitin ali objektov, vključno s tovorom, opremo ali naplavinami;
- (b) zagotovijo takojšen popis dokazov in nadzorovano iskanje in odstranitev razbitin, naplavin ali drugih sestavnih delov ali snovi za pregled ali analizo;
- (c) zahtevajo preiskavo ali analizo predmetov iz točke (b) in imajo prost dostop do rezultatov takšnih preiskav ali analiz;
- (d) imajo prost dostop do, kopijo in uporabo katere koli pomembne informacije in posnetih podatkov, vključno z VDR, podatkov, ki zadevajo ladjo, plovo, tovor, posadko ali katere koli druge osebe, predmete, pogoje ali okoliščine;
- (e) imajo prost dostop do rezultatov preiskav trupel žrtev ali preskusov na vzorcih, vzeti iz trupel žrtev;
- (f) zahtevajo in imajo prost dostop do rezultatov preiskav ali preskusov na vzorcih, vzeti iz ljudi, vključenih v delovanje ladje, ali katerih koli drugih ustreznih ljudi;
- (g) zaslišijo pričë v odsotnosti oseb, katerih interes bi lahko oviral preiskavo v zvezi z varnostjo;
- (h) pridobijo dokumentacijo in ustrezne informacije, ki jih imajo država zastave, lastniki, klasifikacijski zavodi ali katere koli druge pomembne strani, kadar imajo te strani ali njihovi predstavniki sedež v državi članici;
- (i) zaprosijo za pomoč pristojne organe v zadevnih državah, vključno z nadzorniki države zastave in pomorskimi inšpektorji, obalnimi stražami, upravljavci sistemov nadzora plovbe, iskalnimi in reševalnimi ekipami, operaterji službe za ladijski promet, piloti ali ostalim pristaniškim ali pomorskim osebjem.

5. Preiskovalnemu telesu se omogoči, da ima možnost ukrepati takoj, ko dobi obvestilo o nesreči, in pridobiti zadostna sredstva za neodvisno izvedbo svojih nalog. Njegovi preiskovalci pridobijo položaj, ki jim daje potrebna jamstva neodvisnosti.

6. Preiskovalno telo lahko po tej direktivi svoje naloge kombinira z delom preiskovanja drugih dogodkov, ki niso pomorske nesreče, pod pogojem, da takšne preiskave ne ogrožajo njegove neodvisnosti.

Člen 9

Zaupnost

Države članice v okviru svojega pravnega sistema zagotovijo, da so naslednje evidence na voljo izključno za namene preiskave v zvezi z varnostjo, razen če pristojni organ v zadevni državi določi, da interes razkritja prevlada nad škodljivim domačim in mednarodnim vplivom, ki bi ga takšno dejanje lahko imelo na zadevno preiskavo v zvezi z varnostjo ali preiskave v prihodnosti:

- (a) vsa pričevanja prič in druge izjave, poročila in zapiski, ki jih je preiskovalno telo zabeležilo ali prejelo v času preiskave v zvezi z varnostjo;
- (b) evidence, ki razkrivajo identiteto oseb, ki so pričale v okviru preiskave v zvezi z varnostjo;
- (c) zdravstveni ali osebni podatki v zvezi z osebami, vpletenimi v nesrečo ali nezgodo.

Člen 10

Stalni okvir sodelovanja

1. Države članice v tesnem sodelovanju s Komisijo ustanovijo stalni okvir sodelovanja, ki njihovim preiskovalnim telesom omogoča medsebojno sodelovanje v obsegu, ki je potreben za doseganje cilja te direktive.

2. Poslovnik stalnega okvira sodelovanja in njegova zahtevana organizacijska ureditev se določita v skladu z regulativnim postopkom iz člena 18(2).

3. Znotraj stalnega okvira sodelovanja se preiskovalna telesa v državah članicah dogovorijo zlasti o najboljših načinih sodelovanja z namenom:

- (a) preiskovalnim telesom omogočiti skupno uporabo naprav, objektov in opreme za tehnično preiskavo razbitin in ladijske opreme ter drugih predmetov, pomembnih za preiskavo v zvezi z varnostjo, vključno s pridobivanjem in vrednotenjem zapisov iz VDR ter drugih elektronskih naprav;
- (b) drug drugemu zagotoviti tehnično sodelovanje ali strokovno znanje, potrebno za izvajanje posebnih nalog;
- (c) pridobivati in skupno uporabljati informacije, ki so potrebne za analizo podatkov o nesreči in pripravo ustreznih varnostnih priporočil na ravni Skupnosti;

- (d) pripraviti skupna načela za poznejša varnostna priporočila in prilagoditi preiskovalne metode razvoju tehnološkega in znanstvenega napredka;
- (e) oblikovati pravila o zaupnosti, ob upoštevanju nacionalnih predpisov, za skupno uporabo pričevanj prič in obdelavo podatkov in drugih evidenc iz člena 9, med drugim v zvezi s tretjimi državami;
- (f) organizirati ustrezne dejavnosti za usposabljanje posameznih preiskovalcev, kadar je to primerno;
- (g) spodbujati sodelovanje s preiskovalnimi telesi tretjih držav in z mednarodnimi organizacijami za preiskavo pomorskih nesreč na področjih, ki jih ureja ta direktiva;
- (h) zagotavljati pomembnih informacij preiskovalnim telesom, ki opravljajo preiskavo v zvezi z varnostjo.

Člen 11

Stroški

1. V primeru preiskav v zvezi z varnostjo, v katere sta vključeni dve ali več držav članic, so ustrezne dejavnosti brezplačne.

2. V primerih, ko se za pomoč zaprosi država članica, ki ni vključena v preiskavo v zvezi z varnostjo, se države članice dogovorijo o povračilu nastalih stroškov.

Člen 12

Sodelovanje z utemeljeno zainteresiranimi tretjimi državami

1. Države članice pri preiskavah v zvezi z varnostjo v največji možni meri sodelujejo z utemeljeno zainteresiranimi tretjimi državami.

2. Utemeljeno zainteresirane tretje države se lahko na podlagi skupnega dogovora vključijo v preiskavo v zvezi z varnostjo, ki jo vodi država članica v skladu s to direktivo, v kateri koli fazi preiskave.

3. Sodelovanje države članice v preiskavi v zvezi z varnostjo, ki jo vodi utemeljeno zainteresirana tretja država, ne posega za zahteve glede vodenja in poročanja o preiskavah v zvezi z varnostjo po tej direktivi. Če utemeljeno zainteresirana tretja država vodi preiskavo v zvezi z varnostjo, ki vključuje eno ali več držav članic, lahko države članice sklenejo, da ne bodo izvedle vzporedne preiskave v zvezi z varnostjo, pod pogojem, da se preiskava v zvezi z varnostjo, ki jo vodi tretja država, izvaja v skladu s Kodeksom IMO o preiskovanju pomorskih nesreč in nezgod.

Člen 13**Zavarovanje dokazov**

Države članice sprejmejo ukrepe za zagotovitev, da strani, ki jih zadevajo nesreče in nezgode, ki spadajo na področje te direktive, storijo vse, kar je v njihovi moči, za:

- (a) zaščito vseh informacij s kart, ladijskih dnevnikov, elektronskih in magnetnih zapisov ter video trakov, vključno z informacijami iz VDR in drugih elektronskih naprav, ki se nanašajo na obdobje pred, med in po nesreči;
- (b) preprečitev popraviljanja ali drugačnega spreminjanja takšnih informacij;
- (c) preprečitev motenja kakršne koli druge opreme, ki bi se lahko štela za pomembno pri preiskavi nesreče z vidika varnosti;
- (d) hitro in spretno zbiranje in zaščito vseh dokaznih sredstev za namene preiskav v zvezi z varnostjo.

Člen 14**Poročila o nesrečah**

1. Preiskave v zvezi z varnostjo, izvedene v skladu s to direktivo, se zaključijo z objavo poročila, ki se predstavi v obliki, ki jo določi pristojno preiskovalno telo, in v skladu z ustreznimi oddelki Priloge I.

Preiskovalna telesa lahko sklenejo, da se preiskava v zvezi z varnostjo, ki ne zadeva zelo resne pomorske nesreče, in ugotovitve katere ne morejo prispevati k preprečitvi prihodnjih nesreč in nezgod, zaključijo s poenostavljenim poročilom, ki se objavi.

2. Preiskovalna telesa naredijo vse, kar je v njihovi moči, da je poročilo iz odstavka 1 javnosti dostopno v dvanajstih mesecih od dneva nesreče. V kolikor končnega poročila ni možno pripraviti v tem času, se v dvanajstih mesecih od dneva nesreče objavi vmesno poročilo.

3. Preiskovalno telo vodilne preiskovalne države članice pošlje Komisiji kopijo končnega, poenostavljenega ali vmesnega poročila. Morebitne pripombe Komisije na končna poročila za izboljšanje redakcijske kakovosti upošteva na način, ki najbolje prispeva k doseganju cilja te direktive.

Člen 15**Varnostna priporočila**

1. Države članice zagotovijo, da naslovniki ustrezno upoštevajo varnostna priporočila preiskovalnih teles in da se na

podlagi teh priporočil po potrebi sprejmejo nadaljnji ukrepi v skladu s pravom Skupnosti ter mednarodnim pravom.

2. Kadar je to primerno, preiskovalno telo ali Komisija pripravi varnostna priporočila na podlagi izvlečkov analize podatkov.

3. Varnostno priporočilo v nobenem primeru ne povzroči določitve odgovornosti ali delitve krivde za nesrečo.

Člen 16**Sistem zgodnjega opozarjanja**

Brez poseganja v njegovo pravico do zgodnjega opozarjanja preiskovalno telo države članice v kateri koli fazi preiskave v zvezi z varnostjo, če meni, da je za preprečitev nevarnosti novih nesreč potrebno takojšnje ukrepanje na ravni Skupnosti, nemudoma obvesti Komisijo o potrebi po zgodnjem opozorilu.

Komisija po potrebi izda opozorilo, namenjeno pristojnim organom v vseh državah članicah, sektorju pomorskih prevozov in vsem ostalim zadevnim stranem.

Člen 17**Evropska podatkovna baza za pomorske nesreče**

1. Podatki o pomorskih nesrečah in nezgodah se shranjujejo in analizirajo s pomočjo evropske elektronske podatkovne baze, ki jo ustanovi Komisija in nosi ime Evropska informacijska platforma za pomorske nesreče (European Marine Casualty Information Platform – EMCIP).

2. Države članice obvestijo Komisijo o pristojnih organih, ki bodo imeli dostop do podatkovne baze.

3. Preiskovalna telesa držav članic obvestijo Komisijo o pomorskih nesrečah in nezgodah v skladu z obrazcem iz Priloge II. Prav tako Komisiji posredujejo podatke, pridobljene s preiskavami v zvezi z varnostjo, v skladu s sistemom podatkovne baze EMCIP.

4. Komisija in države članice razvijejo sistem podatkovne baze in metodo za uradno obveščanje o podatkih v ustreznem časovnem okviru.

Člen 18**Odbor**

1. Komisiji pomaga Odbor za varnost na morju in preprečevanje onesnaževanja z ladij (COSS), ustanovljen z Uredbo (ES) št. 2099/2002 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ UL L 324, 29.11.2002, str. 1. Uredba, kakor je bila nazadnje spremenjena z Uredbo Komisije (ES) št. 93/2007 (UL L 22, 31.1.2007, str. 12).

2. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporabljata člena 5 in 7 Sklepa 1999/468/ES, ob upoštevanju določb člena 8 Sklepa.

Rok iz člena 5(6) Sklepa 1999/468/ES je dva meseca.

3. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporabljata člen 5a(1) do (4) in člen 7 Sklepa 1999/468/ES, ob upoštevanju določb člena 8 Sklepa.

Člen 19

Pristojnosti spreminjanja

Ob upoštevanju omejitev te direktive lahko Komisija posodobi opredelitve pojmov te direktive in sklicevanja na akte Skupnosti in instrumente IMO, da bi jih uskladila z ukrepi Skupnosti in IMO, ki že veljajo.

Ti ukrepi, namenjeni spreminjanju nebitvenih določb te direktive, med drugim z njenim dopolnjevanjem, se sprejmejo v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 18(3).

V skladu z istim postopkom lahko Komisija spremeni tudi priloge.

Spremembe Kodeksa IMO o preiskovanju pomorskih nesreč in nezgod se lahko v skladu s členom 5 Uredbe (ES) št. 2099/2002 izključijo iz področja uporabe te direktive.

Člen 20

Dodatni ukrepi

Nobena določba te direktive ne preprečuje državi članici, da sprejme dodatne ukrepe o pomorski varnosti, ki niso zajeti v tej direktivi, pod pogojem, da takšni ukrepi ne posegajo v to direktivo ali na kakršen koli način negativno vplivajo na doseganje njenega cilja.

Člen 21

Kazni

Države članice določijo pravila o kaznih, ki se uporabljajo pri kršitvah nacionalnih določb, sprejetih v skladu s to direktivo, in sprejmejo vse ukrepe, ki so potrebni za zagotovitev njihovega izvajanja. Predvidene kazni morajo biti učinkovite, sorazmerne in odvračilne.

Člen 22

Spremembi obstoječih aktov

1. Člen 12 Direktive 1999/35/ES se črta.
2. Člen 11 Direktive 2002/59/ES se črta.

Člen 23

Prenos

1. Države članice sprejmejo zakone in druge predpise, potrebne za usklajitev s to direktivo, do ... (*).

Države članice se v sprejetih predpisih sklicujejo na to direktivo ali pa sklic nanjo navedejo ob njihovi uradni objavi. Način sklicevanja določijo države članice.

2. Države članice Komisiji sporočijo besedila temeljnih predpisov nacionalne zakonodaje, sprejetih na področju, ki ga ureja ta direktiva.

Člen 24

Začetek veljavnosti

Ta direktiva začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Člen 25

Naslovniki

Ta direktiva je naslovljena na države članice.

V ...

Za Evropski parlament
Predsednik

...

Za Svet
Predsednik

...

(*) 24 mesecev po dnevu začetka veljavnosti te direktive.

PRILOGA I

VSEBINA POROČILA PREISKAVE V ZVEZI Z VARNOSTJO

Predgovor

V tem delu je opredeljen edini cilj preiskave v zvezi z varnostjo ter navedeno, da varnostno priporočilo v nobenem primeru ne sme spodbuditi domneve o krivdi ali odgovornosti za nezgodo ali incident in da poročilo, kar zadeva slog in vsebino, ni bilo napisano z namenom uporabe v sodnih postopkih.

(Poročilo se ne sme sklicevati na pričevanja prič niti povezati nikogar, ki je omenjen v poročilu, z osebo, ki je pričala med preiskavo v zvezi z varnostjo.)

1. Povzetek

V tem delu so opisana glavna dejstva o pomorski nesreči ali nezgodi: kaj, kdaj, kje in kako se je zgodilo. Navesti je treba tudi, ali je posledično prišlo do smrtnih žrtev, poškodb, poškodovanja ladje, tovora, tretje strani ali okolja.

2. Dejanske informacije

Ta del vključuje številna ločena poglavja, ki zagotavljajo zadosti informacij, ki jih preiskovalno telo razlaga kot dejanske, s katerimi se utemelji analiza in olajša razumevanje.

Ti oddelki vključujejo zlasti naslednje informacije:

2.1 Podatki o ladji

zastava/register;
identifikacija;
glavne značilnosti;
lastništvo in upravljanje;
podrobnosti konstrukcije;
najmanjše število posadke, potrebno za varno plovbo;
odobren tovor.

2.2 Podrobnosti o potovanju

pristanišča postanka;
vrsta potovanja;
podatki o tovoru;
število članov ladijske posadke.

2.3 Informacije o pomorski nesreči ali nezgodi

vrsta pomorske nesreče ali nezgode;
datum in čas;
položaj in kraj pomorske nesreče ali nezgode;
zunanje in notranje okolje;
plovba ladje in del potovanja;
prostor na krovu;
podatki o človeških dejavnikih;
posledice (za ljudi, ladjo, tovor, okolje, ostalo).

2.4 Vpletenost obalnih organov in ukrepanje ob nesreči

kdo je bil vpleten;
uporabljeni sredstva;
hitrost odziva;
sprejeti ukrepi;
doseženi rezultati.

3. Opis

V tem delu je obnovljena pomorska nesreča ali nezgoda z zaporedjem dogodkov v kronološkem vrstnem redu pred, med in po pomorski nesreči ali nezgodi ter vpletenost vsakega od akterjev (tj. osebe, materiala, okolja, opreme ali zunanjega vpliva). Obdobje, ki ga opis zajema, je odvisen od časa posameznih nezgodnih dogodkov, ki so neposredno prispevali k povzročitvi pomorske nesreče ali nezgode. Ta del vključuje tudi pomembne podrobnosti o opravljeni preiskavi v zvezi z varnostjo, med drugim tudi rezultate preiskav ali preskusov.

4. Analiza

Ta del vključuje številna ločena poglavja, analizo vsakega nezgodnega dogodka s pripombami v zvezi z rezultati vseh pomembnih preiskav ali preskusov, ki so bili opravljeni v času preiskave v zvezi z varnostjo, in v zvezi z vsemi varnostnimi ukrepi, ki so morda že bili sprejeti za preprečitev pomorskih nesreč v prihodnje.

Ti oddelki bi morali zajemati:

- kontekst in okolje nezgodnih dogodkov;
- napačna človeška dejanja in opustitve, dogodke, ki vključujejo nevarne snovi, vplive na okolje, odpovedi opreme in zunanje vplive;
- prispevajoče dejavnike, ki vključujejo funkcije, povezane z ljudmi, delovanje na ladji, obalno upravljanje ali regulativni vpliv.

S pomočjo analize in pripomb se v poročilu izoblikujejo logični zaključki, ki vključujejo vse prispevajoče dejavnike, vključno z dejavniki tveganja, za katere so zaščita, namenjena preprečevanju nezgodnih dogodkov, in/ali dejavniki, namenjenimi odpravljanju ali zmanjšanju njihovih posledic, ocenjeni kot neustrezni ali manjkajoči.

5. Sklepi

V tem delu so povzeti ugotovljeni prispevajoči dejavniki in manjkajoča ali neustrezna zaščita (materialna, funkcionalna, simbolična ali postopkovna), za katere je treba razviti varnostne ukrepe za preprečitev pomorskih nesreč v prihodnje.

6. Varnostna priporočila

Kadar je to primerno, ta del poročila vsebuje varnostna priporočila, izpeljana iz analize in zaključkov ter vezana na posamezna področja, kot so zakonodaja, zasnova, postopki, inšpekcija, upravljanje, zdravje in varnost pri delu, usposabljanje, popravila, vzdrževanje, obalna pomoč in ukrepanje ob nesreči.

Varnostna priporočila so naslovljena na tiste, ki so najbolj primerni, da jih izvedejo, kot so ladjarji, upravitelji, priznane organizacije, pomorski organi, službe za nadzor plovbe, organi za nujno ukrepanje, mednarodne pomorske organizacije in evropske institucije, z namenom preprečevanja pomorskih nesreč.

Ta del vključuje tudi začasna varnostna priporočila, ki so bila morda pripravljena, ali morebitne varnostne ukrepe, sprejete med preiskavo v zvezi z varnostjo.

7. Priloge

Kadar je to primerno, se na papirju in/ali v elektronski obliki priporočilo priloži naslednje (nepopoln seznam):

- fotografije, video posnetki, zvočni zapisi, preglednice, risbe;
 - veljavni standardi;
 - tehnični izrazi in uporabljene okrajšave;
 - posebne varnostne študije;
 - druge informacije.
-

PRILOGA II

PODATKI, KI JIH MORA VSEBOVATI OBVESTILO O POMORSKI NEZGODI ALI INCIDENTU

(Del Evropske informacijske platforme za pomorske nezgode)

Opomba: Podčrtane številke pomenijo, da je treba v primeru, ko je v pomorsko nesrečo ali nezgodo vpletena več kot ena ladja, priskrbeti podatke za vsako ladjo.

01. pristojna država članica/kontaktna oseba
02. država članica, zadolžena za preiskavo
03. vloga države članice
04. prizadeta obalna država
05. število utemeljeno zainteresiranih držav
06. utemeljeno zainteresirane države
07. subjekt obvestila
08. čas obvestila
09. datum obvestila
10. ime ladje
11. številka IMO/razpoznavne črke
12. zastava ladje
13. vrsta pomorske nesreče ali nezgode
14. vrsta ladje
15. datum pomorske nesreče ali nezgode
16. čas pomorske nesreče ali nezgode
17. položaj – zemljepisna širina
18. položaj – zemljepisna dolžina
19. kraj pomorske nesreče ali nezgode
20. pristanišče izplutja
21. namembno pristanišče
22. shema ločene plovbe
23. del potovanja
24. plovba ladje
25. prostor na krovu
26. izguba življenj:
 - posadka
 - potniki
 - Drugo
27. resne poškodbe:
 - posadka
 - potniki
 - Drugo
28. onesnaževanje
29. škoda na ladji
30. škoda na tovoru
31. ostala škoda
32. Kratek opis pomorske nesreče ali nezgode

UTEMELJITEV SVETA

I. UVOD

V okviru postopka soodločanja (člen 251 PES) je Svet 7. junija 2007 dosegel politični dogovor o predlogu direktive o določitvi temeljnih načel za vodenje preiskav nesreč v sektorju pomorskega prometa in o spremembi direktiv 1999/35/ES in 2002/59/ES ⁽¹⁾. Po pravnem/jezikovnem pregledu je Svet 6. junij 2008 sprejel skupno stališče.

Pri sprejetju stališča je Svet upošteval mnenje Evropskega parlamenta s prve obravnave 25. aprila 2007 ⁽²⁾ in mnenji Ekonomsko-socialnega odbora ⁽³⁾ ter Odbora regij ⁽⁴⁾. Poleg tega je obravnaval presojo vplivov, ki jo je opravila Komisija med preučevanjem predloga direktive.

Cilj predloga je, da se za celotno Skupnost oblikujejo jasni predpisi za neodvisne tehnične preiskave po pomorskih nezgodah in incidentih in se tako izboljša varnost v pomorskem prometu. Namen teh tehničnih preiskav ni ugotavljanje civilne ali kazenske odgovornosti, temveč okoliščin in vzrokov pomorskih nezgod ali incidentov, da bi se iz njih lahko kar največ naučili. Predlog je pripravljen v skladu s predpisi mednarodnega pomorskega prava ter opredelitvami in priporočili iz Kodeksa IMO o preiskovanju pomorskih nezgod in incidentov.

II. ANALIZA SKUPNEGA STALIŠČA

Svet se strinja s ciljem in večino glavnih elementov predloga Komisije, ki predstavljajo ustrezen mehanizem za zagotavljanje izmenjave izkušenj po nesrečah in incidentih, da se preprečijo druge nezgode. Vendar pa so zaradi pristopa, ki ga je zavzel Svet, bile potrebne nekatere spremembe besedila, zlasti zaradi zagotovitve neodvisnosti in diskrecijskih pooblastil preiskovalnih organov.

V skupnem stališču Sveta so navedena vprašanja, ki so jim pri pregledu predlagane direktive organi Sveta dali velik pomen, in sicer:

Svet meni, da bi zaradi narave pravnega akta države članice, zlasti pa njihovi preiskovalni organi, morali ohraniti določeno prožnost in diskrecijo pri varnostnih preiskavah. V nasprotju s prvotnim predlogom, ki uvaja obvezne varnostne preiskave v primeru zelo hudih in hujših pomorskih nezgod in incidentov, besedilo Sveta določa obvezne preiskave le v primeru zelo hudih nezgod in incidentov; ob drugih pomorskih nezgodah in incidentih bo o tem, ali naj se opravi varnostna preiskava, odločal preiskovalni organ, pri čemer bo upošteval zlasti resnost nezgode ali incidenta in pridobitev morebitnih koristnih izkušenj. Poleg tega Svet meni, da ni potrebno izrecno omenjati klicev v sili kot posebne kategorije incidentov, za katere so potrebne varnostne preiskave.

Po zgledu železniškega sektorja ⁽⁵⁾ se Svetu zdi primerno poudariti, da je preiskovalni organ glede svoje organizacije, pravne oblike in sprejemanja odločitev neodvisen od strani, katerih interesi bi lahko bili v navzkrižju z nalogami, ki so mu bile poverjene za nepristransko izvajanje varnostnih preiskav. Vsaka država članica v skladu s svojim administrativnim sistemom ustanovi preiskovalni organ kot javno telo z največjo možno stopnjo samostojnosti pri notranjem delovanju. To telo je lahko vezano na večji subjekt, kot je ministrstvo ali drugi upravni organ, vendar mora biti vodeno v skladu z določili, ki zagotavljajo njegovo neodvisnost, zlasti od drugih administrativnih organov, ki imajo interese na področju pomorskih

⁽¹⁾ Komisija je svoj predlog poslala 13. februarja 2006.

⁽²⁾ dok. 8724/07 CODEC 389 MAR 28 ENV 206 (še ni objavljen v Uradnem listu).

⁽³⁾ CESE 1177/2006, 13.9.2006 (UL C 318, 23.12.2006, str. 195–201).

⁽⁴⁾ CdR 43/2006, 15.6.2006 (UL C 229, 22.9.2006, str. 38).

⁽⁵⁾ Člen 21 Direktive 2004/49/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2004 o varnosti na železnicah Skupnosti ter o spremembi Direktive Sveta 95/18/ES o izdaji licence prevoznikom v železniškem prometu in Direktive 2001/14/ES o dodeljevanju železniških infrastrukturnih zmogljivosti, naložitvi uporabnin za uporabo železniške infrastrukture in podeljevanju varnostnega spričevala (Direktiva o varnosti na železnici) (UL L 164, 30.4.2004).

nesreč. Zaradi sorazmernosti bodo države članice, ki nimajo ladij oziroma plovil pod svojo zastavo, določile neodvisno kontaktno točko za sodelovanje pri varnostnih preiskavah, pri katerih imajo te države članice pomemben interes.

V skladu z zahtevami prava Skupnosti za varnostne preiskave v sektorju zračnega prometa in železniškem sektorju se Svet strinja z Evropskim parlamentom, da je treba varnostne preiskave razlikovati od kazenskih preiskav ali drugih postopkov, namenjenih ugotavljanju odgovornosti ali določevanju krivde. Besedilo skupnega stališča določa, da preiskave v skladu s to direktivo nimajo drugega cilja kot to, da ugotovijo razlog nezgod. Vendar pa v skladu s Kodeksom IMO o preiskovanju pomorskih nezgod in incidentov skupno stališče tudi določa, da se preiskovalni organ ne bi smel izogibati izčrpnemu poročanju, saj se lahko krivda ali odgovornost pojasni na podlagi ugotovitev. Če v nacionalnem pravu ni določene jasne ločitve med varnostnimi preiskavami ter kazenskimi ali drugimi upravnimi preiskavami, morajo države članice z opredelitvijo pravnega statusa varnostnih preiskav omogočiti najučinkovitejšo in najhitrejšo izvedbo varnostnih preiskav ter poskrbeti, da te niso neupravičeno ovirane ali opuščene zaradi drugih preiskav.

Glede področja uporabe direktive Svet v svojem skupnem stališču vključuje majhna ribiška plovila, daljša od 15 metrov, in ne le plovil, daljših od 24 metrov, kakor je določeno v prvotnem predlogu. Do tega je prišlo zaradi uskladitve s skupnim stališčem Sveta glede osnutka direktive Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Direktive 2002/59/ES o vzpostavitvi sistema spremljanja in obveščanja za ladijski promet. V skladu z navedenim osnutkom direktive morajo ta plovila biti opremljena s sistemom za samodejno prepoznavanje (Automatic Identification System – AIS) zaradi večje možnosti spremljanja teh ladij in njihove večje varnosti v primeru bližnje plovbe. Ta plovila morajo zato biti zajeta tudi v direktivi o preiskovanju nesreč.

Svetu se v zvezi z metodologijo za preiskovanje pomorskih nezgod in incidentov zdi primerno zagotoviti več prožnosti ter oblikovati osnovo za stalno izmenjavo izkušenj. V primerjavi s prvotnim predlogom imajo države članice več maneverskega prostora pri izvajanju načel skupne metodologije, ki se razvija s pomočjo Evropske agencije za pomorsko varnost in sprejema v skladu z regulativnim postopkom s pregledom. Na podlagi izkušenj, pridobljenih v varnostnih preiskavah, bodo Komisija in države članice razvile smernice za postopke in najboljše prakse, ki se bodo uporabljale pri izvajanju skupne metodologije.

III. SPREMEMBE

Pri sprejemanju skupnega stališča je Svet upošteval stališče Evropskega parlamenta v prvi obravnavi predloga. V skupnem stališču so upoštevani naslednji elementi iz mnenja Evropskega parlamenta (nekateri delno ali načeloma): spremembe 3, 9, 10, 11, 22 in 23.

Več sprememb pa za Svet ni bilo sprejemljivih. Glede sprememb 2 in 19 Svet meni, da se skupna metodologija ne bi smela ukvarjati z ugotovitvami varnostnih preiskav, ampak bi se morala osredotočiti na postopkovne vidike. Po mnenju Sveta spremembi 5 in 8 nista skladni z načelom razlikovanja med kazenskimi in tehničnimi preiskavami. Spremembi 7 in 20 nista bili sprejemljivi, ker Svet meni, da ta direktiva ni ustrezna za natančno določitev pristojnosti Evropske agencije za pomorsko varnost (EMSA). Spremembi 12 in 13 bi omejili delovne metode preiskovalnega organa, oziroma sta preveč normativni. Spremembi 14 in 26 nista bili sprejemljivi, saj Svet pripisuje velik pomen načelu nepristranskosti preiskovalnega organa in meni, da bi morala vsaka država članica ustanoviti ta organ v skladu s svojo administrativno strukturo. Sprememba 16 ni skladna s potrebo po spoštovanju nacionalnega prava.

Niz drugih sprememb (4, 6, 15, 17, 18 in 24) ni bil sprejet, ker bodisi niso bile dovolj jasne, bodisi ne ustrezajo stališču Sveta glede jedrnatosti besedila.

IV. SKLEP

Svet meni, da je besedilo skupnega stališča ustrezno in uravnoteženo. Strinja se s ciljem Evropskega parlamenta, da se vzpostavi okvir, ki bo zagotavljal hitre varnostne preiskave pomorskih nezgod in incidentov. V skupnem stališču so vključene nekatere spremembe EP, ki so bile sprejete v prvi obravnavi.

Svet ponovno potrjuje svojo pripravljenost za začetek pogajanj z Evropskim parlamentom o tem besedilu, da bi čimprej dosegli dogovor.
