

ДИРЕКТИВА 2009/18/ЕО НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА**от 23 април 2009 година****за определяне на основните принципи, които уреждат разследването на произшествия в областта на морския транспорт, и за изменение на Директива 1999/35/ЕО на Съвета и Директива 2002/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета****(текст от значение за ЕИП)**

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за създаване на Европейската общност, и по-специално член 80, параграф 2 от него,

като взеха предвид предложението на Комисията,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет ⁽¹⁾,като взеха предвид становището на Комитета на регионите ⁽²⁾,в съответствие с процедурата, предвидена в член 251 от Договора, предвид съвместния текст, одобрен от Помирнителния комитет на 3 февруари 2009 г. ⁽³⁾,

като имат предвид, че:

(1) Следва да се поддържа висока степен на безопасност в областта на морския транспорт в Европа и да се полагат всички усилия за намаляване на броя на морските произшествия и инциденти.

(2) Бързото провеждане на технически разследвания на морските произшествия подобрява безопасността на морския транспорт, като способства за предотвратяване на нови произшествия, причиняващи загуба на човешки живот, погиване на кораби и замърсяване на морската среда.

⁽¹⁾ ОВ С 318, 23.12.2006 г., стр. 195.

⁽²⁾ ОВ С 229, 22.9.2006 г., стр. 38.

⁽³⁾ Становище на Европейския парламент от 25 април 2007 г. (ОВ С 74 Е, 30.3.2008 г., стр. 546), Обща позиция на Съвета от 6 юни 2008 г. (ОВ С 184 Е, 22.7.2008 г., стр. 23), Позиция на Европейския парламент от 24 септември 2008 г. (все още не публикувана в Официален вестник), Решение на Съвета от 26 февруари 2009 г. и Законодателна резолюция на Европейския парламент от 11 март 2009 г. (все още не публикувана в Официален вестник).

(3) В резолюцията си от 21 април 2004 г. относно подобряването на морската безопасност ⁽⁴⁾ Европейският парламент прикани Комисията да представи предложение за директива относно разследването на произшествията в корабоплаването.

(4) Член 2 от Конвенцията на Организацията на обединените нации по морско право от 10 декември 1982 г. (наричана по-долу „UNCLOS“) установява правото на крайбрежните държави да разследват причините за морските произшествия, възникнали в рамките на териториалните им морета, които биха могли да представляват риск за живота или за околната среда, включват спасителните органи на крайбрежната държава или засягат по друг начин крайбрежната държава.

(5) Член 94 от UNCLOS постановява, че държавите на знамето започват разследване, провеждано от или пред лице или лица с необходимата квалификация, на определени произшествия или навигационни инциденти, възникнали по време на плаване в открито море.

(6) Правило I/21 от Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море от 1 ноември 1974 г. (наричана по-долу „SOLAS 74“), Международната конвенция за товарните водолинии от 5 април 1966 г. и Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби от 2 ноември 1973 г. установяват отговорностите на държавите на знамето по отношение на провеждането на разследвания на аварии и на предоставянето на съответните резултати на Международната морска организация (ММО).

(7) Кодексът за прилагането на задължителните инструменти на ММО, приложен към Резолюция А.996(25) на Асамблеята на ММО от 29 ноември 2007 г., припомня задължението на държавите на знамето да гарантират, че разследванията във връзка с морската безопасност се провеждат от лица с необходимата квалификация, компетентни по въпроси, отнасящи се до морски произшествия и инциденти. Този кодекс освен това изисква държавите на знамето да имат готовност да предоставят за тази цел квалифицирани лица за провеждане на разследването, независимо от местоположението на произшествието или инцидента.

⁽⁴⁾ ОВ С 104 Е, 30.4.2004 г., стр. 730.

- (8) Следва да се вземе предвид Кодексът за разследване на морски произшествия и инциденти, приложен към Резолюция А.849(20) от Асамблеята на ММО от 27 ноември 1997 г. (наричан по-долу „Кодекс на ММО за разследване на морски произшествия и инциденти“), който предвижда въвеждането на общ подход към разследването на безопасността при морските произшествия и инциденти и на сътрудничество между държавите при определяне на факторите, водещи до възникването на морски произшествия и инциденти. Също така следва да се вземат предвид Резолюция А.861(20) на Асамблеята на ММО от 27 ноември 1997 г. и Резолюция MSC.163(78) на Комитета по морска безопасност на ММО от 17 май 2004 г., които дават определение на „устройства за записване на данните от пътуване“.
- (9) Морските лица са признати за специална категория работници и като такива, предвид глобалния характер на търговското корабоплаване и различните юрисдикции, под които може да попаднат, те се нуждаят от специална закрила, особено при отношенията им с органите на публична власт. В интерес на повишената морска безопасност морските лица следва да могат да разчитат на справедливо отношение в случай на морско произшествие. Техните права на човека и достойнство следва да бъдат зачитани във всички случаи и всички разследвания за безопасност следва да бъдат провеждани справедливо и бързо. За тази цел държавите-членки следва, в съответствие с националните си законодателства, допълнително да отчетат съответните разпоредби на Насоките на ММО относно справедливото отношение към морските лица в случай на морско произшествие.
- (10) Държавите-членки, като действат в рамките на своите правни системи, следва да закрилят свидетелските показания след произшествия и да възпрепятстват тяхната употреба за цели, различни от тези на разследванията на безопасността, с цел избягване на възможността срещу свидетелите да бъдат взети каквито и да е дискриминационни или репресивни мерки поради тяхното участие в разследванията.
- (11) Директива 1999/35/ЕО на Съвета от 29 април 1999 г. относно система за задължителни прегледи за безопасна работа при редовни услуги от ро-ро фериботи и бързоходни пътнически плавателни съдове⁽¹⁾ изисква държавите-членки да определят, в рамките на съответните си правни системи, правен статут, който да даде възможност на тях и на други значително заинтересовани държави-членки да участват във, да си сътрудничат за или, въз основа на изискванията на Кодекса на ММО за разследвания на морски произшествия и инциденти, да провеждат разследвания на морски произшествия и инциденти, засягащи ро-ро фериботи и бързоходни пътнически плавателни съдове.
- (12) Директива 2002/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 27 юни 2002 г. относно създаване на система на Общността за контрол на движението на корабите и за информация⁽²⁾ изисква от държавите-членки да спазват Кодекса на ММО за разследване на морски произшествия и инциденти и да гарантират, че резултатите от разследванията на произшествията се публикуват възможно най-скоро след приключването им.
- (13) Провеждането на безпристрастни разследвания на безопасността при произшествия и инциденти, засягащи морски кораби или други плавателни съдове в пристанишни или други ограничени морски зони, е от изключително значение с оглед постигането на резултати при установяването на обстоятелствата и причините за такива произшествия или инциденти. Поради това подобни разследвания следва да се провеждат от квалифицирани лица под контрола на независим орган или образувание, притежавашо необходимите правомощия, за да се избегне всякакъв конфликт на интереси.
- (14) Държавите-членки, съгласно тяхното законодателство по отношение на правомощията на органите, отговарящи за съдебното следствие, и ако е уместно, в сътрудничество с тези органи, следва да гарантират, че на лицата, отговарящи за техническото разследване, се осигуряват възможно най-добри условия за изпълнение на задачите им.
- (15) Настоящата директива не следва да засяга разпоредбите на Директива 95/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 24 октомври 1995 г. за защита на физическите лица при обработването на лични данни и за свободното движение на тези данни⁽³⁾.
- (16) Държавите-членки следва да гарантират, че правните им системи дават възможност на тях и на други значително заинтересовани държави-членки да участват във или да провеждат разследвания на произшествия въз основа на разпоредбите на Кодекса на ММО за разследвания на морски произшествия и инциденти.
- (17) По принцип, всяко морско произшествие или инцидент следва да бъде предмет само на едно разследване, провеждано от една държава-членка или една водеща разследването държава-членка с участието на всички други значително заинтересовани държави. В изключителни, надлежно обосновани случаи, когато са засегнати две или повече държави-членки във връзка със знамето на засегнатия кораб, мястото на произшествието или националността на жертвите, би могло да се проведат паралелни разследвания.
- (18) Дадена държава-членка може да делегира на друга държава-членка задачата за провеждане на разследване на безопасността при морско произшествие или инцидент (наричано по-долу „разследване на безопасността“) или конкретни задачи по провеждането на такова разследване, при взаимна договореност.

(1) ОВ L 138, 1.6.1999 г., стр. 1.

(2) ОВ L 208, 5.8.2002 г., стр. 10.

(3) ОВ L 281, 23.11.1995 г., стр. 31.

- (19) Държавите-членки следва да полагат всички усилия да не налагат такси за разходите за потърсеното сътрудничество в рамката на разследванията на безопасността, включващи две или повече държави-членки. Когато се иска помощ от държава-членка, която не участва в разследването на безопасността, държавите-членки следва да се договорят за възстановяване на направените разходи.
- (20) Съгласно правило V/20 от SOLAS 74 пътническите кораби и други кораби, различни от пътническите с бруто тонаж от 3 000 тона и повече, построени на или след 1 юли 2002 г., трябва да имат устройства за записване на данните от пътуване за подпомагане на разследванията на произшествия. Предвид значението на такова оборудване при разработването на политика за предотвратяване на произшествия с кораби, следва систематично да се изисква такова оборудване на борда на корабите, изпълняващи национални или международни рейсове, които акостират в пристанища на Общността.
- (21) Данните, получени от системата за записване на данните от пътуване, както и от други електронни устройства, могат да се използват както след морско произшествие или инцидент за разследване на причините, така и превантивно — с цел придобиване на опит по отношение на обстоятелствата, които могат да доведат до подобни случаи. Държавите-членки следва да гарантират, че при наличието на такива данни те се използват правилно и в двата случая.
- (22) Регламент (ЕО) № 1406/2002 на Европейския парламент и на Съвета ⁽¹⁾ изисква Европейската агенция за морска безопасност (наричана по-долу „Агенцията“) да работи съвместно с държавите-членки за разработване на технически решения и предоставяне на техническа помощ, свързана с прилагането на законодателството на Общността. В областта на разследването на произшествия Агенцията има конкретната задача да подпомага сътрудничеството между държавите-членки и Комисията при разработването на обща методика за разследване на морски произшествия, съобразно договорените международни принципи, като надлежно отчита различните правни системи в държавите-членки.
- (23) В съответствие с Регламент (ЕО) № 1406/2002 Агенцията подпомага сътрудничеството при предоставянето на помощ, оказана от държавите-членки по отношение на дейности, свързани с разследвания и при анализиране на изготвени вече доклади от разследвания.
- (24) Всеки относим опит, натрупан при разследвания на произшествия, следва да бъде взет предвид при разработването или изменението на общата методика за разследване на морски произшествия и инциденти.
- (25) Държавите-членки и Общността следва надлежно да вземат под внимание препоръките за безопасност, произтичащи от разследването на безопасността.
- (26) Тъй като целта на техническото разследване е предотвратяване на морски произшествия и инциденти, заключенията и препоръките за безопасност не следва при никакви обстоятелства да се използват при определяне на отговорност или на вина.
- (27) Тъй като целта на настоящата директива, а именно подобряване на морската безопасност в Общността и съответно намаляване на риска от бъдещи морски произшествия, не може да бъде постигната в достатъчна степен от държавите-членки и следователно, поради мащаба или резултатите от действието, може да бъде постигната по-добре на общностно равнище, Общността може да приеме мерки съгласно принципа на субсидиарност, уреден в член 5 от Договора. В съответствие с принципа на пропорционалност, уреден в същия член, настоящата директива не надхвърля необходимото за постигане на тази цел.
- (28) Мерките, необходими за изпълнение на настоящата директива, следва да се приемат в съответствие с Решение 1999/468/ЕО на Съвета от 28 юни 1999 г. за установяване на условията и реда за упражняване на изпълнителните правомощия, предоставени на Комисията ⁽²⁾.
- (29) По-специално на Комисията следва да се предостави правомощието да изменя настоящата директива, за да прилага последващите изменения на международните конвенции, протоколи, кодекси и резолюции, свързани с нея и да приема или изменя общата методика за разследване на морски произшествия и инциденти. Тъй като тези мерки са от общ характер и са предназначени да изменят несъществени елементи на настоящата директива, включително чрез допълването ѝ с нови несъществени елементи, те трябва да бъдат приети в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, предвидена в член 5а от Решение 1999/468/ЕО.
- (30) В съответствие с точка 34 от Междунституционалното споразумение за по-добро законотворчество ⁽³⁾ държавите-членки се насърчават да изготвят, за себе си и в интерес на Общността, собствени таблици, които да показват, доколкото е възможно, съответствието между настоящата директива и мерките за въвеждането ѝ, както и да ги направят обществено достояние,

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

Член 1

Предмет

1. Целта на настоящата директива е подобряване на морската безопасност и предотвратяване на замърсяването от кораби, и по този начин намаляване на риска от бъдещи морски произшествия, посредством:

⁽¹⁾ ОВ L 184, 17.7.1999 г., стр. 23.

⁽²⁾ ОВ C 321, 31.12.2003 г., стр. 1.

⁽¹⁾ ОВ L 208, 5.8.2002 г., стр. 1.

а) улесняване на бързото провеждане на разследванията на безопасността и точен анализ на морските произшествия и инциденти, за да се определят причините за тях, както и

б) гарантиране на своевременно и точно докладване на резултатите от разследванията на безопасността и на предложенията за корективни мерки.

2. Разследванията по смисъла на настоящата директива нямат за цел определяне на отговорност или вина. Държавите-членки обаче гарантират, че разследващият орган или образувание (наричани по-долу „разследващият орган“) не се въздържа да докладва изцяло причините за морското произшествие или инцидента, в случай че от резултатите може да се направи заключение за вина или отговорност.

Член 2

Приложно поле

1. Настоящата директива се прилага за морски произшествия и инциденти, които:

- а) засягат кораби, плаващи под знамето на държава-членка;
- б) възникват в териториалните морета и вътрешните води на държавите-членки, определени в UNCLOS; или
- в) засягат други значими интереси на държавите-членки.

2. Настоящата директива не се прилага за морски произшествия и инциденти, които включват единствено:

- а) военни кораби или кораби, предназначени за превоз на войски, и други кораби, принадлежащи на държава-членка или експлоатирани от нея изключително за правителствени нетърговски цели;
- б) кораби, които не са задвижвани по механичен начин, дървени кораби с примитивна конструкция, яхти и плавателни съдове за развлекателни пътувания, използвани за нетърговски цели, освен ако са или ще бъдат снабдени с екипаж и превозват или ще превозват повече от 12 пътници с търговски цели;
- в) плавателни съдове по вътрешни водни пътища, които плават по вътрешни водни пътища;
- г) рибарски съдове с дължина до 15 метра;
- д) стационарни офшорни сондажни платформи.

Член 3

Определения

За целите на настоящата директива:

1. „Кодекс на ММО за разследване на морски произшествия и инциденти“ означава актуализираната версия на Кодекса за разследване на морски произшествия и инциденти,

приложен към Резолюция А.849(20) на Асамблеята на ММО от 27 ноември 1997 г.

2. Следните понятия се разбират в съответствие с определенията, съдържащи се в Кодекса на ММО за разследване на морски произшествия и инциденти:

- а) „морско произшествие“;
- б) „много тежко произшествие“;
- в) „морски инцидент“;
- г) „разследване на безопасността при морско произшествие или инцидент“;
- д) „водеща разследването държава“;
- е) „значително заинтересована държава“.

3. Понятието „тежко произшествие“ се разбира съгласно актуализираното определение, съдържащо се в Циркулярно писмо MSC-MEPC.3/Circ.3 на Комитета по морска безопасност на ММО и Комитета по опазване на морската среда от 18 декември 2008 г.

4. „Насоки на ММО относно справедливото отношение към морските лица в случай на морско произшествие“ означава насоките, приложени към Резолюция LEG.3(91) на Правния комитет на ММО от 27 април 2006 г. и одобрени от Управителния орган на Международната организация по труда на неговата 296-та сесия от 12—16 юни 2006 г.

5. Понятията „ро-ро ферибот“ и „бързоходен пътнически плавателен съд“ се разбират по смисъла на определенията, съдържащи се в член 2 от Директива 1999/35/ЕО.

6. „Устройство за записване на данните от пътуване“ (наричано по-долу „VDR“) се разбира в съответствие с определението, съдържащо се в Резолюция А.861(20) на Асамблеята на ММО и Резолюция MSC.163(78) на Комитета по морска безопасност на ММО.

7. „Препоръка за безопасност“ означава всяко предложение, включително за целите на регистрация или контрол, от:

а) разследващия орган на държавата, която провежда или ръководи разследването на безопасността въз основа на информацията, произтичаща от такова разследване; или, когато е уместно,

б) Комисията, действаща въз основа на абстрактен анализ на данни и на резултатите от проведени разследвания на безопасността.

Член 4

Статут на разследванията на безопасността

1. Държавите-членки определят, според правните си системи, правния статут на разследванията на безопасността по такъв начин, че такива разследвания да се извършват възможно най-ефективно и бързо.

Държавите-членки, в съответствие с тяхното законодателство и, където е уместно, в сътрудничество с отговарящите за съдебното следствие органи, гарантират, че разследванията на безопасността:

- a) са независими от наказателни или други паралелно провеждащи се разследвания за определяне на отговорност или вина; както и
- б) не са неправомерно възпрепятствани, спрени или забавени поради подобни разследвания.

2. Правилата, които държавите-членки установяват, включват, съгласно посочената в член 10 рамка за постоянно сътрудничество, разпоредби, които да позволяват:

- a) сътрудничество и взаимно подпомагане при разследвания на безопасността, провеждани от други държави-членки, или делегирането на друга държава-членка на задачата за ръководство на такова разследване съгласно член 7; както и
- б) координиране на дейностите на съответните разследващи органи до степента, необходима за постигане на целите на настоящата директива.

Член 5

Задължение за разследване

1. Всяка държава-членка гарантира, че се провежда разследване на безопасността от посочения в член 8 разследващ орган при много тежки морски произшествия:

- a) които засягат кораб, плаващ под нейно знаме, независимо от местоположението на произшествието;
- б) които са възникнали в нейните териториалните морета и вътрешни води, определени в UNCLOS, независимо под какво знаме плава(т) корабът(ите), засегнат(и) от произшествието; или
- в) които засягат значителен интерес на държавата-членка, независимо от местоположението на произшествието и знамето на засегнатия(те) кораб(и).

2. В допълнение, в случай на тежко произшествие разследващият орган извършва предварителна оценка, за да реши дали да предприеме или не разследване на безопасността. Когато

разследващият орган реши да не предприема разследване на безопасността, мотивите за това решение се отразяват и нотифицират в съответствие с член 17, параграф 3.

В случай на всяко друго морско произшествие или инцидент разследващият орган решава дали да бъде предприето или не разследване на безопасността.

В посочените в първа и втора алинея решения разследващият орган взема предвид сериозността на морското произшествие или инцидента, вида засегнат плавателен съд и/или товар и възможността резултатите от разследването на безопасността, да спомогнат за предотвратяване на бъдещи произшествия или инциденти.

3. Обхватът и практическите условия за провеждането на разследвания на безопасността се определят от разследващия орган на водещата разследването държава-членка в сътрудничество с разследващите органи на другите значително заинтересовани държави по най-резултатен за постигането на целите на настоящата директива начин и с оглед на предотвратяването на бъдещи произшествия и инциденти.

4. При провеждане на разследвания на безопасността разследващият орган следва принципите на общата методика за разследване на морски произшествия и инциденти, разработена съгласно член 2, буква д) от Регламент (ЕО) № 1406/2002. Разследващите лица може да се отклоняват от посочената методика в конкретни случаи, когато според тяхната професионална преценка може да бъде обоснована необходимостта за това и ако е нужно за постигане целите на разследването. Комисията приема или изменя методиката за целите на настоящата директива, като взема предвид всякакъв относителен опит, натрупан при разследвания на безопасността.

Тази мярка, предназначена да измени несъществени елементи от настоящата директива, включително чрез допълването ѝ, се приема в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 19, параграф 3.

5. Разследванията на безопасността започват възможно най-скоро след като настъпи морското произшествие или инцидента и във всички случаи не по-късно от два месеца след настъпването му.

Член 6

Задължение за известяване

Държавите-членки изискват, в рамките на правните си системи, разследващите им органи да бъдат незабавно известени от страна на отговорните органи и/или засегнатите страни относно възникването на всички произшествия и инциденти, попадащи в приложното поле на настоящата директива.

Член 7

Ръководство на или участие в разследвания на безопасността

1. По принцип, всяко морско произшествие или инцидент е предмет само на едно разследване, провеждано от една държава-членка или една водеща разследването държава-членка с участието на всички други значително заинтересовани държави-членки.

В случаи на разследвания на безопасността, които включват две или повече държави-членки, тези държави-членки следователно си сътрудничат с оглед на бързото постигане на съгласие коя от тях ще е водещата разследването държава-членка. Те полагат всички усилия да постигнат съгласие по процедурите на разследването. В рамките на това споразумение други значително заинтересовани държави имат еднакви права и достъп до свидетели и доказателствен материал като държавите-членки, провеждащи разследването на безопасността. Те също така имат право гледната им точка да бъде взета предвид от водещата разследването държава-членка.

Паралелни разследвания на безопасността за едно и също морско произшествие или инцидент се провеждат единствено в изключителни случаи. В такива случаи държавите-членки уведомяват Комисията за основанията за провеждане на такива паралелни разследвания. Държавите-членки, които провеждат паралелни разследвания си сътрудничат. По-специално, участващите разследващи органи обменят всяка информация от значение, събрана в хода на техните съответни разследвания, за да достигнат, доколкото е възможно, до общи заключения.

Държавите-членки се въздържат от всякакви мерки, които биха могли неправомерно да възпрепятстват, спрат или забавят провеждането на разследване на безопасността, което попада в приложното поле на настоящата директива.

2. Независимо от параграф 1, всяка държава-членка продължава да носи отговорност за разследването на безопасността и координацията заедно с други значително заинтересовани държави-членки до момента, когато се споразумеят коя от тях да е водеща разследването държава.

3. Без да се засягат задълженията по настоящата директива и международното право, дадена държава-членка може, в зависимост от всеки конкретен случай, да делегира по взаимно съгласие на друга държава-членка задачата да ръководи разследване на безопасността или конкретните задачи по провеждането на такова разследване.

4. Когато при морско произшествие или инцидент има засегнат ро-ро ферибот или бързоходен пътнически плавателен съд, процедурата по разследването на безопасността се започва от държавата-членка, в чиито териториални морета или вътрешни води, както са определени в UNCLOS, възникне произшествието или инцидентът, или, ако е възникнал в други води, от последната държава-членка, в която е бил даденият ферибот или плавателен съд. Тази държава-членка продължава да носи отговорност за разследването на безопасността и за координацията с други значително заинтересовани държави-членки,

докато се споразумеят коя от тях да е водеща разследването държава.

Член 8

Разследващи органи

1. Държавите-членки гарантират, че разследванията на безопасността се провеждат под отговорността на безпристрастен постоянен разследващ орган, на когото са предоставени необходимите правомощия, и от разследващи лица с необходимата квалификация, компетентни по въпроси, отнасящи се до морски произшествия и инциденти.

За да проведе безпристрастно разследване на безопасността, разследващият орган е независим, по отношение на своето устройство, правна структура и процес на вземане на решение, от която и да е страна, чиито интереси биха могли да влязат в конфликт с поверената му задача.

Държавите-членки без излаз на море, които нямат нито кораби, нито други плавателни съдове, плаващи под тяхно знаме, ще определят независим координационен център за сътрудничество при разследването съгласно член 5, параграф 1, буква в).

2. Разследващият орган гарантира, че отделните лица, провеждащи разследвания, имат работни познания и практически опит в онези области, които спадат към обичайните им задължения при разследване. Освен това разследващият орган гарантира незабавен достъп до необходимите експертни ресурси, ако се наложи.

3. Поверените на разследващия орган дейности може да бъдат разширени до събирането и анализа на данни, свързани с морската безопасност, в частност за превантивни цели, доколкото тези дейности не засягат неговата независимост или не включват отговорност по регулаторни, административни или стандартизационни въпроси.

4. Държавите-членки, като действат в рамките на съответните си правни системи, гарантират, че на провеждащите разследванията лица от техния разследващ орган или от всеки друг разследващ орган, на който е делегирана задачата за разследване на безопасността, където е уместно и в сътрудничество с органите, отговарящи за съдебното следствие, се предоставя всяка информация от значение за провеждането на разследването на безопасността и те следователно имат право:

- а) да разполагат със свободен достъп до всяка съответна зона или местопроизшествие, както и до всеки кораб, аварирал плавателен съд или конструкция, в това число товар, оборудване или останки;
- б) да гарантират незабавното описване на доказателствения материал и контролираното претърсване за и изваждане на отломки, останки и други части или вещества за изследване или анализ;
- в) да изискат изследване или анализ на посочените в буква б) обекти и да имат свободен достъп до резултатите от такива изследвания или анализ;

- г) да разполагат със свободен достъп, да копират и използват всякаква необходима информация и записани данни, включително VDR данните, свързани с кораба, рейса, товара, екипажа или всяко друго лице, предмет, състояние или обстоятелство;
- д) да разполагат със свободен достъп до резултатите от изследването на телата на жертвите или от пробите, взети от телата на жертвите;
- е) да изискват и да разполагат със свободен достъп до резултатите от изследването или от пробите, взети от телата, свързани с експлоатацията на кораба, или друго съответно лице;
- ж) да разпитват свидетели в отсъствието на всяко лице, чиито интереси би могло да се счете, че възпрепятстват изследването на безопасността;
- з) да получават протоколи от посещенията и съответна информация от държавата на знамето, корабособствениците, класификационните организации и от всички други компетентни страни, когато тези страни или представителите им са установени в държавата-членка;
- и) да поискат съдействие от компетентните органи в съответните държави, включително инспектори от държавата на знамето и държавата на пристанището, бреговата охрана, службата по движението на корабите, екипи за търсене и спасяване, пилоти или друг пристанищен или корабен персонал.

5. Разследващият орган е в състояние да реагира незабавно при известие за произшествие и да получи необходимите ресурси за независимо изпълнение на функциите си. На неговите провеждащи разследвания лица се осигурява статус, който им дава необходимите гаранции за независимост.

6. Разследващият орган може да съчетае задачите, произтичащи от настоящата директива, с работата по разследване на случаи, които не са свързани с морски произшествия, при условие че подобни разследвания не застрашават независимостта му.

Член 9

Поверителност

Без да се засяга Директива 95/46/ЕО, държавите-членки, като действат в рамките на правните си системи, гарантират, че следните документи не се предоставят за други цели освен за разследване на безопасността, освен ако компетентният орган в тази държава-членка определи, че е налице първостепенен обществен интерес от разгласяването на:

- а) всички свидетелски и други показания, обяснения и бележки, взети или получени от разследващия орган в хода на разследването на безопасността;

- б) документи, разкриващи самоличността на лицата, дали показания по време на разследването на безопасността;

- в) информация, свързана с лицата, засегнати от морското произшествие или инцидент, която е от особено чувствително или лично естество, включително информацията относно тяхното здраве.

Член 10

Рамка за постоянно сътрудничество

1. Държавите-членки, в тясно сътрудничество с Комисията, установяват рамка за постоянно сътрудничество, която дава възможност на съответните им разследващи органи да сътрудничат помежду си до необходимата за постигането на целта на настоящата директива степен.

2. Процедурните правила на рамката за постоянно сътрудничество и необходимите дейности по организацията ѝ се определят съгласно процедурата по регулиране, посочена в член 19, параграф 2.

3. Съгласно рамката за постоянно сътрудничество, разследващите органи в държавите-членки се договарят по-конкретно при най-добрите условия на сътрудничество, за да:

- а) дадат възможност на разследващите органи да ползват съвместно инсталации, материални бази и оборудване за техническо разследване на останки и оборудване на кораби и други предмети, свързани с разследването на безопасността, включително извличането и оценката на информацията от VDR и други електронни устройства;

- б) си предоставят взаимно техническо сътрудничество или експертни ресурси, необходими за предприемането на конкретни задачи;

- в) придобиват и обменят информация, свързана с анализирането на данни за произшествието и с предоставянето на подходящи препоръки за безопасността на общностно равнище;

- г) разработват общи принципи за последващи действия, свързани с препоръките за безопасността, и за адаптирането на методите на разследване към техническите и научните постижения;

- д) управляват по подходящ начин ранните предупреждения, посочени в член 16;

- е) определят правилата на поверителност, спазвайки националните правила, при обмена на свидетелски показания и обработването на данни и други документи, посочени в член 9, включително по отношение на трети държави;

- ж) организират, където е уместно, необходимите дейности за обучение на отделни лица, провеждащи разследвания;

- з) развиват сътрудничеството с разследващите органи от трети държави и с международните организации за разследване на морски произшествия в областите, уредени от настоящата директива;
- и) предоставят всякаква уместна информация на разследващите органи, които провеждат разследвания на безопасността.

Член 11

Разходи

1. Когато разследвания на безопасността засягат две или повече държави-членки, съответните дейности не се заплащат.
2. Когато се иска помощ от държава-членка, която не участва в разследването на безопасността, държавите-членки се договарят за възстановяване на направените разходи.

Член 12

Сътрудничество със значително заинтересовани трети държави

1. При разследванията на безопасността държавите-членки си сътрудничат във възможно най-голяма степен с други значително заинтересовани трети държави.
2. Значително заинтересованите трети държави, по взаимно съгласие, се допускат до разследването на безопасността, ръководено от държава-членка, съгласно настоящата директива на който и да е етап от разследването.
3. Сътрудничеството на държава-членка при разследване на безопасността, провеждано от значително заинтересована трета държава, не засяга установените с настоящата директива изисквания за провеждане и докладване на разследвания на безопасността. Когато значително заинтересована трета държава ръководи разследване на безопасността, което засяга една или повече държави-членки, държавите-членки може да решат да не провеждат паралелно разследване на безопасността, стига разследването на безопасността, ръководено от третата държава, да се провежда съгласно Кодекса на ММО за разследване на морските произшествия и инциденти.

Член 13

Запазване на доказателствата

Държавите-членки приемат мерки, за да гарантират, че страните, засегнати при произшествия и инциденти, попадащи в приложното поле на настоящата директива, полагат всички усилия за да:

- а) запазят цялата информация от навигационни карти, корабни дневници, електронни и магнитни аудио и видеозаписи, включително информация от VDR и други електронни устройства, по отношение на периода преди, по време на и след произшествието;

- б) предотвратят записване върху или друга промяна на такава информация;
- в) предотвратят намеса чрез всякакво друго оборудване, за което може основателно да се смята, че има отношение към разследването на произшествието, когато се касае за разследване на безопасността;
- г) съберат и запазят бързо всички доказателства за целите на разследванията на безопасността.

Член 14

Докладване на произшествия

1. Разследванията на безопасността, провеждани съгласно настоящата директива, приключват с публикуването на доклад във формат, определен от компетентния разследващ орган и съгласно съответните раздели на приложение I.

Разследващите органи може да решат, че разследване на безопасността, което не засяга много сериозно или, според случая, сериозно морско произшествие и чиито констатации не биха спомогнали за предотвратяването на бъдещи произшествия и инциденти, приключва с опростен доклад, който се публикува.

2. Разследващите органи полагат всички усилия, за да направят обществено достъпен, и по-специално достъпен за морския сектор, посочения в параграф 1 доклад, включително неговите заключения и евентуални препоръки, в срок от 12 месеца от датата на произшествието. Ако не е възможно да се представи заключителен доклад в рамките на този срок, се публикува междинен доклад в срок от 12 месеца от датата на произшествието.

3. Разследващият орган на водещата разследването държава-членка изпраща копие на Комисията от заключителния, опростения или междинния доклад. Той взема предвид евентуалните технически забележки на Комисията по отношение на заключителните доклади, които не засягат констатациите по същество, с цел подобряване на качеството на доклада по най-резултатен за постигането на целите на настоящата директива начин.

Член 15

Препоръки за безопасност

1. Държавите-членки гарантират, че направените от разследващите органи препоръки за безопасност се вземат надлежно предвид от адресатите и, където е уместно, изпълнението им се проследява по съответния начин съгласно общностното и международното право.
2. Където е уместно, разследващият орган или Комисията дават препоръки за безопасност въз основа на абстрактния анализ на данни и от цялостните резултати от проведените разследвания на безопасността.
3. Препоръките за безопасност по никакъв начин не определят отговорността или вината за дадено произшествие.

Член 16

Система за ранно предупреждение

Без да се засяга правото на разследващия орган на дадена държава-членка да отправи ранно предупреждение, ако прещени, на който и да е етап от разследването на безопасността, че са необходими спешни действия на общностно равнище с цел предотвратяване на риска от нови произшествия, разследващият орган незабавно информира Комисията за необходимостта да се отправи ранно предупреждение.

Ако е необходимо, Комисията издава предупреждение към отговорните власти във всички други държави-членки, представителите от сектора на корабоплаването и всички други заинтересовани страни.

Член 17

Европейска база данни за морски произшествия

1. Информацията за морските произшествия и инциденти се съхранява и анализира посредством европейска електронна база данни, създадена от Комисията, наречена Европейска информационна платформа за морски произшествия (EMCIP).

2. Държавите-членки нотифицират Комисията относно упълномощените органи, които ще имат достъп до базата данни.

3. Разследващите органи на държавите-членки нотифицират Комисията относно морските произшествия и инциденти в съответствие с формата в приложение II. Също така те предоставят на Комисията данни, получени от разследванията на безопасността съгласно схемата на базата данни на EMCIP.

4. Комисията и държавите-членки разработват схемата на базата данни и метод за нотификация на данните в рамките на подходящия срок.

Член 18

Справедливо отношение към морските лица

В съответствие с националното си право държавите-членки вземат предвид съответните разпоредби от Насоките на ММО относно справедливото отношение към морските лица в случай на морски произшествия във водите под тяхна юрисдикция.

Член 19

Комитет

1. Комисията се подпомага от Комитета по морската безопасност и предотвратяването на замърсяването от кораби (КМБПЗК), създаден с Регламент (ЕО) № 2099/2002 на Европейския парламент и на Съвета ⁽¹⁾.

2. При позоваване на настоящия параграф се прилагат членове 5 и 7 от Решение 1999/468/ЕО, като се вземат предвид разпоредбите на член 8 от него.

⁽¹⁾ ОВ L 324, 29.11.2002 г., стр. 1.

Срокът, предвиден в член 5, параграф 6 от Решение 1999/468/ЕО, се определя на два месеца.

3. При позоваване на настоящия параграф се прилагат член 5а, параграфи 1—4 и член 7 от Решение 1999/468/ЕО, като се вземат предвид разпоредбите на член 8 от него.

Член 20

Правомощия за изменение

Комисията може да актуализира определенията в настоящата директива и позоваванията на актове на Общността и инструменти на ММО, за да ги приведе в съответствие с влезлите в сила мерки на Общността или на ММО, при спазване на ограниченията на настоящата директива.

Тези мерки, предназначени да изменят несъществени елементи на настоящата директива, включително чрез допълването ѝ, се приемат в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 19, параграф 3.

Съгласно същата процедура Комисията също така може да изменя приложенията.

Съгласно член 5 от Регламент (ЕО) № 2099/2002 измененията в Кодекса на ММО за разследване на морски произшествия и инциденти може да бъдат изключени от приложното поле на настоящата директива.

Член 21

Допълнителни мерки

Разпоредбите на настоящата директива не възпрепятстват държавите-членки да предприемат допълнителни мерки за морска безопасност, които не са обхванати от нея, стига такива мерки да не са в нарушение на настоящата директива или по никакъв начин да не възпрепятстват постигането на нейната цел, нито да заплашват осъществяването на нейната цел.

Член 22

Санкции

Държавите-членки установяват правила относно санкциите, приложими спрямо нарушения на националните разпоредби, приети в съответствие с настоящата директива, и предприемат всички необходими мерки за гарантиране на тяхното изпълнение. Предвидените санкции трябва да бъдат ефективни, пропорционални и възпиращи.

Член 23

Доклад за изпълнението

На всеки пет години Комисията представя доклад на Европейския парламент и на Съвета за изпълнението и спазването на настоящата директива и, ако е необходимо, предлага последващи мерки с оглед на препоръките, изложени в него.

Член 24

Изменения на съществуващи актове

1. Член 12 от Директива 1999/35/ЕО се заличава.
2. Член 11 от Директива 2002/59/ЕО се заличава.

Член 25

Транспониране

1. Държавите-членки привеждат в сила законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими, за да се съобразят с настоящата директива, най-късно до 17 юни 2011 година.

Когато държавите-членки приемат тези мерки, в тях се съдържа позоваване на настоящата директива или то се извършва при официалното им публикуване. Условиата и редът на позоваване се определят от държавите-членки.

2. Държавите-членки съобщават на Комисията текста на основните разпоредби от националното си законодателство, които приемат в областта, уредена с настоящата директива.

Член 26

Влизане в сила

Настоящата директива влиза в сила на двадесетия ден след публикуването ѝ в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Член 27

Адресати

Адресати на настоящата директива са държавите-членки.

Съставено в Страсбург на 23 април 2009 година.

За Европейския парламент

Председател

H.-G. PÖTTERING

За Съвета

Председател

P. NEČAS

ПРИЛОЖЕНИЕ I

Съдържание на доклада от разследването на безопасността

Предговор

Тук се определя единствената цел на разследването на безопасността и се посочва, че препоръката за безопасност в никакъв случай не поражда презумпция за отговорност или вина и, по отношение на съдържанието и стила, докладът не е изготвен с цел използването му в съдебно производство.

(Докладът следва да не се позовава на свидетелски показания, нито да свързва лице, посочено в доклада, с лице, дало показания в хода на разследването на безопасността.)

1. РЕЗЮМЕ

В тази част се описват основните факти, свързани с морското произшествие или инцидент: какво се е случило, кога, къде и как се е случило; описва се също така дали в резултат на това са възникнали смъртни случаи, телесни повреди, щети по кораба, товара, трети страни или околната среда.

2. ФАКТИЧЕСКА ИНФОРМАЦИЯ

В тази част се включват няколко отделни раздела, в които се предоставя достатъчно информация, която разследващият орган определя като фактическа, потвърждава анализа и улеснява разбирането.

Тези раздели включват по-конкретно следната информация:

2.1. Данни за кораба

Знаме /регистър,

Идентификационни данни,

Основни характеристики,

Собственост и управление,

Информация за конструкцията,

Минимално комплектоване с екипаж за сигурност,

Разрешен товар.

2.2. Информация за рейса

Посетени пристанища,

Вид на рейса,

Информация за товара,

Екипаж.

2.3. Информация за морското произшествие или инцидент

Вид морско произшествие или инцидент,

Дата и час,

Координати и местоположение на морското произшествие или инцидент,

Външни и вътрешни условия,

Експлоатация на кораба и участък от рейса,

Място на борда,

Информация за човешкия фактор,

Последници (за хората, кораба, товара, околната среда, други).

2.4. Участие на бреговите органи и действия при аварийната ситуация

Кой е участвал,

Какви средства са използвани,

Колко бързо се е реагирало,
Какви действия са предприети,
Какви резултати са постигнати.

3. ОПИСАНИЕ

В тази част морското произшествие или инцидент се възстановява последователно, в хронологичен ред на събитията преди, по време на и след морското произшествие или инцидент и участието на всеки фактор (т.е. лице, материал, среда, оборудване или външен фактор). Периодът, обхванат от описанието, зависи от развитието във времето на онези конкретни аварийни събития, които непосредствено са допринесли за морското произшествие или инцидент. В тази част също така се включва всякаква подробна информация, засягаща проведеното разследване, в това число и резултатите от изследванията или пробите.

4. АНАЛИЗ

В тази част се включват няколко отделни раздела, в които се предоставя анализ на всяко аварийно събитие, с коментар за резултатите от всякакви свързани изследвания или проби, извършени в хода на разследването на безопасността, и на всякакви действия по безопасността, които може вече да са били предприети с цел предотвратяване на морски произшествия.

Тези раздели следва да включват въпроси като:

- контекст и среда на аварийното събитие,
- човешки грешки и пропуски, случаи, които включват опасни материали, последици за околната среда, отказ на оборудването и влияние на външни фактори,
- фактори, оказали влияние, които включват функции, свързани с хора, дейности на борда на кораба, брегово управление или регулаторно влияние.

Анализът и коментарът позволяват докладът да стигне до логични заключения, като се установят всички фактори, оказали влияние, включително свързаните с рискове, за които съществуващите предпазни средства, целящи предотвратяване на аварийното събитие, и/или онези, насочени към отстраняване или намаляване на последиците от него, се оказват неадекватни или липсват.

5. ЗАКЛЮЧЕНИЯ

В тази част се обобщават установените фактори, оказали влияние, и липсващите или неадекватни предпазни средства (материални, оперативни, символични или процедурни), за които следва да се предприемат действия по безопасност с цел предотвратяване на морски произшествия.

6. ПРЕПОРЪКИ ЗА БЕЗОПАСНОСТ

Когато е уместно, в тази част от доклада се включват препоръки за безопасност, произтичащи от анализа и заключенията и свързани с конкретни области, като законодателство, проектиране, процедури, проверка, управление, здравеопазване и безопасност на работното място, обучение, ремонтна дейност, поддръжка, брегова помощ и действия при аварийна ситуация.

Препоръките за безопасност са адресирани към онези, които са компетентни да ги приложат, като корабособственици, ръководители, признати организации, морски власти, служби по движението на корабите, органи за реагиране при аварийни ситуации, международни морски организации и европейски институции, с цел предотвратяване на морски произшествия.

Този част също съдържа междинни препоръки за безопасност, които евентуално са били направени, и всякакви мерки за безопасност, предприети в хода на разследването на безопасността.

7. ДОПЪЛНЕНИЯ

Когато е целесъобразно, към доклада, на хартиено копие и/или в електронна форма, се прилага следният неизчерпателен списък с информация:

- снимки, видеоизображения, аудиозаписи, навигационни карти, чертежи,
 - приложими стандарти,
 - използвани технически термини и съкращения,
 - специални проучвания на безопасността,
 - друга информация.
-

ПРИЛОЖЕНИЕ II

ДАННИ ПРИ ИЗВЕСТИЯВАНЕ ОТНОСНО МОРСКО ПРОИЗШЕСТВИЕ ИЛИ ИНЦИДЕНТ

(Част от Европейската информационна платформа за морски произшествия)

Бележка: Подчертаните точки означават, че следва да се предоставят данни за всеки кораб, ако в морското произшествие или инцидент участва повече от един кораб.

01. Отговорна държава-членка/лице за контакт
02. Провеждащо разследването лице от държавата-членка
03. Роля на държавата-членка
04. Засегната брегова държава
05. Брой значително заинтересовани държави
06. Значително заинтересовани държави
07. Известяващ орган
08. Час на известяване
09. Дата на известяване
10. Име на кораба
11. Номер по ММО/позивни
12. Знаме на кораба
13. Вид морско произшествие или инцидент
14. Вид на кораба
15. Дата на морското произшествие или инцидент
16. Час на морското произшествие или инцидент
17. Координати — географска ширина
18. Координати — географска дължина
19. Местоположение на морското произшествие или инцидент
20. Пристанище на отплаване
21. Пристанище на местоназначение
22. Система за разделно движение на кораби
23. Участък от рейса
24. Експлоатация на кораба
25. Място на борда
26. Човешки жертви:
 - Екипаж
 - Пътници
 - Други
27. Тежки телесни повреди:
 - Екипаж
 - Пътници
 - Други

-
28. Замърсяване
 29. Щети по кораба
 30. Щети по товара
 31. Други щети
 32. Кратко описание на морското произшествие или инцидент
 33. Кратко описание на причините да не бъде предприето разследване на безопасността.
-