

ЕВРОПЕЙСКИ ПАРЛАМЕНТ

2004



2009

Документ за разглеждане в заседание

ОКОНЧАТЕЛЕН
A6-0079/2007

27.3.2007

*****I**

ДОКЛАД

относно предложението за директива на Европейския парламент и на Съвета относно създаване на основни принципи при разследването на произшествия в областта на морския транспорт, изменяща Директиви 1999/35/ЕО и 2002/59/ЕО
(COM(2005)0590 – C6-0056/2006 – 2005/0240(COD))

Комисия по транспорт и туризъм

Докладчик: Jaromír Kohlíček

Легенда на използваните знаци

- * Процедура на консултация
мнозинство от подадените гласове
- **I Процедура на сътрудничество (първо четене)
мнозинство от подадените гласове
- **II Процедура на сътрудничество (второ четене)
мнозинство от подадените гласове за одобряване на общата позиция
мнозинство от всички членове на Парламента за отхвърляне или изменение на общата позиция
- *** Одобрение
мнозинство от всички членове на Парламента, освен в случаите по членове 105, 107, 161 и 300 от Договора за ЕО и член 7 от Договора за ЕС
- ***I Процедура на съвместно вземане на решение (първо четене)
мнозинство от подадените гласове
- ***II Процедура на съвместно вземане на решение (второ четене)
мнозинство от подадените гласове за одобряване на общата позиция
мнозинство от всички членове на Парламента за отхвърляне или изменение на общата позиция
- ***III Процедура на съвместно вземане на решение (трето четене)
мнозинство от подадените гласове за одобрение на съвместния проект

(Посочената процедура се базира на правното основание, предложено от Комисията.)

Изменения на законодателен текст

Измененията, внесени от Парламента, се обозначават в ***получер курсив***. Отбелязването в *курсив* е предназначено за съответните специализирани отдели и се отнася до частите от законодателния текст, за които е предложено изменение с цел изготвяне на окончателния текст (например очевидно грешни или липсващи части в дадена езикова версия). Поправките от този вид подлежат на съгласуване между съответните служби.

СЪДЪРЖАНИЕ

Страница

ПРОЕКТ НА ЗАКОНОДАТЕЛНА РЕЗОЛЮЦИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ .5	
EXPLANATORY STATEMENT	16
ПРОЦЕДУРА.....	20

ПРОЕКТ НА ЗАКОНОДАТЕЛНА РЕЗОЛЮЦИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ

относно предложението за директива на Европейския парламент и на Съвета относно създаване на основни принципи при разследването на произшествия в областта на морския транспорт, изменяща Директиви 1999/35/ЕО и 2002/59/ЕО (COM(2005)0590 – C6-0056/2006 – 2005/0240(COD))

(Процедура на съвместно вземане на решение: първо четене)

Европейският парламент,

- като взе предвид предложението на Комисията към Европейския парламент и към Съвета (COM(2005)0590)¹,
 - като взе предвид член 251, параграф 2 и член 80, параграф 2 от Договора за ЕО, съгласно които предложението му е представено от Комисията (C6-0056/2006),
 - като взе предвид член 51 от своя правилник,
 - като взе предвид доклада на комисия по транспорт и туризъм (A6-0079/2007),
1. одобрява предложението на Комисията във вида, в който е изменено;
 2. призовава Комисията да се отнесе до него отново, в случай че възнамерява да внесе съществени изменения в своето предложение или да го замени с друг текст;
 3. възлага на своя председател да предаде позицията на Парламента на Съвета и на Комисията.

Текст, предложен от Комисията

Изменения, внесени от Парламента

Изменение 1 СЪОБРАЖЕНИЕ 11

(11) Разследването на *авариите* и *произшествията* с морски плавателни съдове или с други плавателни съдове в пристанищна зона или други ограничени морски зони трябва да се извършва от или под контрола на *независим* орган или организация, така че да се избегне всякакъв конфликт на интереси.

(11) Разследването на *авариите* и *събитията* с морски плавателни съдове или с други плавателни съдове в пристанищна зона или други ограничени морски зони трябва да се извършва от или под контрола на независим орган или организация, *които трайно разполагат с правомощията да вземат*

¹ Все още непубликувано в ОВ.

преценените за целесъобразни решения, така че да се избегне всякакъв конфликт на интереси, като критерият за независимост на органа или организацията е от първостепенна важност при сформирането им.

Обосновка

Independence is meaningless if the entity has to be responsible to or consult the authority appointing it. It needs full powers to enforce its decisions.

The aim is to ensure the independence of the body or entity carrying out the investigation.

Изменение 2 СЪОБРАЖЕНИЕ 17

(17) Съгласно Регламент (ЕО) № 1406/2002 Агенцията трябва да улеснява сътрудничеството, като осигурява подкрепа на държавите-членки в дейности, които засягат разследвания, свързани със сериозни морски произшествия, и като извършва анализ на готовите доклади по разследваните произшествия.

(17) Съгласно Регламент (ЕО) № 1406/2002 Агенцията трябва да улеснява сътрудничеството, като осигурява подкрепа на държавите-членки в дейности, които засягат разследвания, свързани със сериозни морски произшествия, и като извършва анализ на готовите доклади по разследваните произшествия. **Агенцията трябва също така, в светлината на резултатите от анализите, да включи в съвместната методика всички елементи, които могат да бъдат от интерес за предотвратяването на нови катастрофи и подобряването на морската безопасност в ЕС.**

Обосновка

The development of a joint methodology for investigating maritime accidents, as attributed to the Agency by Regulation (EC) No 1406/2002, should enable it to incorporate the new elements obtained from the analysis of the conclusions of the investigations carried out, with potential positive implications for improving maritime safety.

Изменение 3 СЪОБРАЖЕНИЕ 17 А (ново)

(17а) Насоките на ИМО относно справедливото отношение към

**морския персонал при морски
произшествия нямат за цел
търсенето на наказателна
отговорност от капитана и екипажа.
Те могат да им вдъхнат повече
доверие в методите на разследване и
поради това следва да се използват от
държавите-членки.**

Обосновка

These guidelines adopted in June by the IMO (Circular 2711) could, in your rapporteur's view, provide a helpful complement to this directive. They were developed in view of the risk of increasing criminalisation of ships' crews after accidents. This directive is not immediately concerned with questions of liability and criminal responsibility, but the IMO guidelines also contain sensible principles for technical investigations.

Изменение 4
СЪОБРАЖЕНИЕ 18

(18) Препоръките относно безопасността, отправени вследствие разследване на авария или произшествие, трябва надлежно да бъдат взети предвид от държавите-членки.

(18) Препоръките относно безопасността, отправени вследствие разследване на авария или произшествие, трябва надлежно да бъдат взети предвид от държавите-членки **и от Общността.**

Обосновка

Legal clarification.

Изменение 5
ЧЛЕН 1, ПАРАГРАФ 2

Разследванията, извършени съгласно тази директива, нямат за цел търсене на отговорности и, **освен в степен, необходима за постигане целите на директивата**, приписването на вина.

Разследванията, извършени съгласно тази директива, нямат за цел търсене на отговорности и приписването на вина.

Обосновка

It is necessary to ensure a clear separation and distinction between technical and criminal investigations.

Optimal results of investigation could only be reached when there is a strict distinction between an independent investigation to improve the safety in the maritime sector or this

proposal on one hand and apportioning blame on the other hand.

Изменение 6
ЧЛЕН 2, ПАРАГРАФ 1, ВСТЪПИТЕЛНА ЧАСТ

1. **Настоящата** директива се прилага за морски аварии, произшествия и сигнали за тревога, които:

1. **Съобразно задълженията на държавите-членки по Конвенцията на ООН по морско право (UNCLOS), тази** директива се прилага за морски аварии, произшествия и сигнали за тревога, които:

Обосновка

The scope should emphasize the overall UN legal framework.

Изменение 7
ЧЛЕН 3, ПАРАГРАФ 8

8. "Препоръка относно безопасността" означава всяко предложение, направено от:

(а) разследващия орган на водещата или ръководещата разследването на морската авария или произшествие държава, въз основа информацията, получена при разследването или, когато е уместно;

(б) Комисията, въз основа сбит анализ на информацията.

8. "Препоръка относно безопасността" означава всяко **направено предложение, включително за целите на регистрирането и контрола**, от:

(а) разследващия орган на водещата или ръководещата разследването на морската авария или произшествие държава, въз основа информацията, получена при разследването или, когато е уместно;

(б) Комисията, **подпомагана от Агенцията**, въз основа сбит анализ на информацията **и резултатите от извършените разследвания**.

Обосновка

Cooperation in the field of maritime safety between Member States improves the workings of the whole system, since the exchange of information and proposals brings greater flexibility and effectiveness to the controls of the flag state at the authorisation stage and of the state of arrival when the vessel docks.

The present directive should permit the full resumption of the corrective measures which are only possible on the basis of the analysis of the diverse investigations.

Изменение 8
ЧЛЕН 4, ПАРАГРАФ 1, БУКВА (А)

(а) са независими от криминални и други **паралелни** разследвания, които се провеждат за търсене на отговорност или за приписване на вината; и

(а) са независими от криминални и други разследвания, които се провеждат за търсене на отговорност или за приписване на вината, **така че единствено заключенията или препоръките от разследванията по тази директива да могат да допринесат за други паралелни разследвания; и**

Изменение 9
ЧЛЕН 4, ПАРАГРАФ 1, АЛИНЕЯ 2 (НОВА)

Нещо повече, държавите-членки следва да гарантират, че в хода на подобни разследвания изявленията или друга предоставена от свидетелите информация не се предоставят на органите на трета страна, така че тези изявления или информация да не могат да се използват при наказателни разследвания във въпросната страна.

Обосновка

Those persons giving evidence to technical accident investigations should be ensured of immunity from prosecution on the basis of their testimony. It is of considerable concern that a statement volunteered for a technical investigation may be used for a criminal investigation, thus undermining an individual's willingness to contribute useful information to the safety related investigation.

Изменение 10
ЧЛЕН 4, ПАРАГРАФ 2, БУКВА (БА) (НОВА)

(ба) мерки за бързо предупреждение при авария или произшествие.

Обосновка

The aim is to ensure that the investigations are more effective.

Изменение 11
ЧЛЕН 5, ПАРАГРАФ 4

4. Разследванията по безопасността следват общата методика за разследване на морски аварии и произшествия, разработена съгласно член 2, буква (д) на Регламент (ЕО) № 1406/2002. Приемането или изменението на въпросната методика за целите на настоящата директива се решават съгласно процедурата, залегнала в **член 18, параграф 2**.

4. Разследванията по безопасността следват общата методика за разследване на морски аварии и произшествия, разработена съгласно член 2, буква (д) на Регламент (ЕО) № 1406/2002. Приемането, **осъвременяването** или изменението на въпросната методика за целите на настоящата директива се решават съгласно процедурата, залегнала в **член 18, параграф 2а**.

Обосновка

The joint methodology should be regularly updated, incorporating the conclusions which, in the framework of accident research, are liable to improve maritime safety.

Изменение 12
ЧЛЕН 5, ПАРАГРАФ 5

5. Разследванията по безопасността започват възможно най-скоро след морската авария или произшествие.

5. Разследванията по безопасността започват възможно най-скоро след морската авария или произшествие **и не по-късно от два месеца след възникването на събитието**.

Обосновка

The aim is to ensure that the investigation begins within a given time-limit, thus increasing legal certainty in respect of the paragraph.

Изменение 13
ЧЛЕН 7, ПАРАГРАФ 1, АЛИНЕЯ 1

При случаи на сериозни и много сериозни аварии, които засягат съществен интерес на две или повече държави-членки, засегнатите държави-членки бързо се договарят за това, коя от тях да е водеща разследването държава-членка.

При случаи на сериозни и много сериозни аварии, които засягат съществен интерес на две или повече държави-членки, засегнатите държави-членки бързо се договарят за това, коя от тях да е водеща разследването държава-членка. **Ако държавите-членки не успеят да определят коя държава-членка да води разследването, те следва незабавно да приложат препоръката на Комисията**

по въпроса, която препоръка се основава на становището на Агенцията.

Обосновка

The aim is to suggest a solution where there is a disagreement over which Member State should lead the investigation, while ensuring the full effectiveness of the paragraph.

Изменение 14

ЧЛЕН 8, ПАРАГРАФ 1, АЛИНЕЯ 1

Държавите-членки гарантират, че разследванията по безопасността във връзка с морски аварии и произшествия се провеждат под отговорността на **постоянен независим** разследващ орган или организация (по-нататък наричан "разследващ орган") **и от съответно квалифицирани инспектори, компетентни** в областта на морските аварии и **произшествия**.

Държавите-членки гарантират, че разследванията по безопасността във връзка с морски аварии и произшествия се провеждат под отговорността на разследващ орган или организация (по-нататък наричан "разследващ орган"), **трайно разполагащи с необходимите правомощия и съставени от съответно квалифицирани инспектори** в областта на морските аварии и **събития**.

Обосновка

Impartiality is meaningless if the entity has to be responsible to or consult the authority appointing it. It needs full powers to enforce its decisions.

Изменение 15

ЧЛЕН 8, ПАРАГРАФ 1, АЛИНЕЯ 2

Въпросният разследващ орган е функционално независим, най-вече от националните органи, отговорни за плавателността, сертифицирането, контрола, комплектоването на екипажа, безопасността на плаването, поддръжката, контрола на морския трафик, държавния пристанищен контрол, експлоатацията на морските пристанища и, като цяло, от всякакви други страни, чиито интереси може да са засегнати от възложената му задача.

Въпросният разследващ орган е функционално независим, най-вече от националните органи, отговорни за плавателността, сертифицирането, контрола, комплектоването на екипажа, безопасността на плаването, поддръжката, контрола на морския трафик, държавния пристанищен контрол, експлоатацията на морските пристанища, **от органи, водещи разследвания с цел търсене на отговорност или прилагане на закона** и, като цяло, от всякакви други страни, чиито интереси може да са засегнати от

възложената му задача.

Обосновка

Those persons giving evidence to technical accident investigations should be ensured of immunity from prosecution on the basis of their testimony. It is of considerable concern that a statement volunteered for a technical investigation may be used for a criminal investigation, thus undermining an individual's willingness to contribute useful information to the safety related investigation.

Изменение 16
ЧЛЕН 9, ВСТЪПИТЕЛНА ЧАСТ

Държавите-членки гарантират, че следната информация няма да бъде предоставяна за други цели извън разследването по безопасността, **освен ако отговорният съдебен орган на съответната държава не реши, че интересът от разкриване на информацията е по-голям от неблагоприятните последици на национално и международно равнище, които тези действия могат да имат за текущото разследване или за бъдещи разследвания:**

Държавите-членки гарантират, че следната информация няма да бъде предоставяна за други цели извън разследването по безопасността:

Обосновка

The records mentioned above should only be used for the purpose of safety investigation. When the records are used for judicial purpose this could harm investigations in the future.

Изменение 17
ЧЛЕН 14, ПАРАГРАФ 2

2. Разследващите органи предприемат всички необходими действия за публикуване на доклада в рамките на срок от 12 месеца, считано от деня на произшествието. Ако изготвянето на окончателен доклад в този срок не е възможно, в срок от 12 месеца, считано от датата на произшествието се публикува междинен доклад.

2. Разследващите органи предприемат всички необходими действия за публикуване на доклада **и по-специално за целия сектор, който следва при необходимост да получава специфични заключения и препоръки** в рамките на срок от 12 месеца, считано от деня на произшествието. Ако изготвянето на окончателен доклад в този срок не е възможно, в срок от 12 месеца, считано от датата на произшествието се

публикува междинен доклад.

Обосновка

If it is important that the reports arising from the investigations should be available to the public, it is even more so that they should be made available to the maritime sector, which will have to implement their recommendations.

Изменение 18

ЧЛЕН 14, ПАРАГРАФ 3 А (нов)

За. Комисията следва да предоставя на всеки три години информация на Европейския парламент под формата на доклад, в който да се посочва степента на прилагане и на спазване на настоящата директива, както и следващите стъпки, счестени за необходими с оглед препоръките, изложени в доклада.

Обосновка

The EP is mentioned in the explanatory statement as the guiding force behind the proposal for a directive, but is not referred to again after that.

Изменение 19

ЧЛЕН 15, ПАРАГРАФ 1

1. Държавите-членки следят за това препоръките по безопасността, дадени от разследващите органи, да се вземат надлежно предвид от адресатите, и където е целесъобразно, да се прилагат в съответствие с общностното и международното право.

1. Държавите-членки следят за това препоръките по безопасността, дадени от разследващите органи, да се вземат надлежно предвид от адресатите, и където е целесъобразно, да се прилагат в съответствие с общностното и международното право. ***Комисията, подпомагана от Агенцията, следва да включи в съвместната методика заключенията от докладите по произшествията и препоръките за безопасност, съдържащи се в тях.***

Обосновка

It is vital to recall the role of the Commission, acting through the European Maritime Safety Agency, in the designing of the joint methodology (which itself needs to be updated).

Изменение 20
ЧЛЕН 15, ПАРАГРАФ 2

2. Където е целесъобразно, разследващ орган или Комисията отправят препоръки по безопасността въз основа сбит анализ на данните.

2. Където е целесъобразно, разследващ орган или Комисията, **подпомагани от Агенцията**, отправят препоръки по безопасността въз основа сбит анализ на данните **и резултатите от всички извършени разследвания**.

Обосновка

The present directive should permit the full resumption of the corrective measures which are only possible on the basis of the analysis of the diverse investigations. These measures should logically be a matter for the Commission, acting through the Agency.

Изменение 21
ЧЛЕН 15, ПАРАГРАФ 2

2. Където е целесъобразно, разследващ орган или Комисията отправят препоръки по безопасността въз основа сбит анализ на данните.

(не засяга българската версия)

Обосновка

(Does not affect English version.)

Изменение 22
ЧЛЕН 17 А (нов)

Член 17 а

Справедливо отношение към морския персонал

Държавите-членки се придържат към насоките на ИМО относно справедливото отношение към морския персонал при морски произшествия.

Обосновка

These guidelines adopted in June by the IMO (Circular 2711) could, in your rapporteur's

view, provide a helpful complement to this directive. They were developed in view of the risk of increasing criminalisation of ships' crews after accidents. This directive is not immediately concerned with questions of liability and criminal responsibility, but the IMO guidelines also contain sensible principles for technical investigations.

Изменение 23
ЧЛЕН 18, ПАРАГРАФ 2А (НОВ)

2а. При позоваване на настоящия параграф се прилагат членове 5а, параграф 1 до 4 и член 7 от Решение 1999/468/ЕО, като се спазват разпоредбите на член 8 от него.

Изменение 24
ЧЛЕН 20

Никоя разпоредба на настоящата директива *не* може да възпрепятства държава-членка да предприеме допълнителни мерки в областта на морската безопасност, които не са предвидени в настоящата директива, при условие, че тези мерки не накърняват разпоредбите на настоящата директива или не въздействат неблагоприятно по друг начин върху нейното прилагане.

Никоя разпоредба на настоящата директива *не* може да възпрепятства държава-членка да предприеме допълнителни мерки в областта на морската безопасност, които не са предвидени в настоящата директива, при условие, че тези мерки не накърняват разпоредбите на настоящата директива или не въздействат неблагоприятно по друг начин върху нейното прилагане, ***или не застрашават изпълнението на целите на Съюза.***

Обосновка

Legal clarification.

EXPLANATORY STATEMENT

1. Preliminary remarks and background

This proposal is part of the third package of legislative measures on improving maritime safety. The directive aims to lay down guidelines at Community level on technical investigations and exchange of experience after serious incidents at sea.

The Commission White Paper on ‘European transport policy for 2010: time to decide’ had already pointed out the need to carry out independent technical investigations for all modes of transport. The Commission took the view that such investigations should be initiated by an individual Member State but follow a European model: they should be based first on an analysis of the causes of the accident and secondly the results should focus on risk prevention and improving the legal framework.

With regard to maritime transport, recent accidents have clearly shown up the need for action. Member States do not always automatically and rapidly conduct technical investigations of serious accidents at sea and produce clear and usable results.

After the Prestige disaster the European Parliament set up the Temporary Committee on Improving Safety at Sea (the ‘MARE’ Committee). In its resolution Parliament underlined the need for a Commission proposal on investigating accidents at sea.

Parliament also called for the Commission proposal to introduce a system to ensure optimal exchange of the results of investigations between Member States, the Commission and the EMSA, as well as the independence of the investigation.

Existing legislation in this area

At EU level there are already some legal ‘building blocks’ on investigating accidents.

Directive 1999/35/EC lays down principles on investigating accidents and incidents at sea involving ro-ro passenger ferries or high-speed passenger craft.

Directive 2002/59/EC establishing a Community vessel traffic monitoring and information system focuses on the use of ‘maritime black boxes’.

Regulation (EC) No 1406/2002 establishing the European Maritime Safety Agency gave it several tasks related to maritime accidents, such as:

- facilitating cooperation between the Member States and the Commission in developing a common methodology for investigating maritime accidents,
- supporting the Member States in investigations into serious maritime accidents,
- analysing existing accident investigation reports.

At IMO level a resolution (A.849(20)) on a code for investigating marine casualties and incidents was adopted in 1997. This includes only recommendations to the flag States.

While, apart from these regulations, there are at present no binding international maritime transport rules on investigating serious incidents, since 1994 the Community has had rules for similar action in air transport: Regulation 94/56 establishing the fundamental principles governing the investigation of civil aviation accidents and incidents builds on principles which are also included in this proposal.

For the railway sector, Chapter V of Directive 2004/49/EC on railway safety includes similar provisions to those on maritime transport in this Commission proposal.

2. Content of the proposal

It is important first to state that the investigations referred to in this proposal are not concerned with determining civil liability or criminal responsibility. The draft directive is concerned rather with technical investigations to determine the causes of accidents at sea so that lessons can be learned.

The proposal should contribute to improving maritime transport safety by establishing a framework to ensure

- rapid safety investigations
- careful analysis of accidents and incidents at sea
- appropriate reporting and proposals to remedy any shortcomings.

Field of application

The directive applies not only to accidents and incidents at sea involving ships flying the flag of a Member State, but also to accidents and incidents in the territorial waters of a Member State (Article 2).

The key part of the proposal is Articles 4 and 5, which provide that Member States must lay down rules for the conduct of marine casualty or incident safety investigations, independently of any criminal or civil liability investigations, which must not hinder or delay them. Member States must also ensure that an investigation is carried out by an investigative body after serious or very serious marine casualties. This applies not only when the incident involves a ship flying that country's flag, but also if it occurs in its territorial waters or involves a substantial interest of that country.

Investigative bodies (Article 8)

The directive establishes the Member States' duty to ensure that the investigations are carried out under the responsibility of an impartial permanent investigative body. This body must be functionally independent of authorities responsible for seaworthiness, certification, port state control, etc. A report on the results of the investigation, in accordance with guidelines included in the directive, must be published within 12 months of the incident (Article 14).

Cooperation aspects

The directive includes several guidelines on cooperation. It lays down principles for cooperation between Member States in the event of (very) serious accidents (Art. 7) and also

calls for a framework for permanent cooperation between Member States (Art. 10). It also states clearly that the Member States must cooperate with third countries and enable them also to take part in investigations (Art. 12).

Article 9 of the directive covers the use of information that has been collected in the course of an investigation. This as a general rule must not be used for other purposes than the safety investigation. Relevant data must be preserved in accordance with Article 13.

The Commission will set up a European electronic database known as the 'European Marine Casualty Information Platform' (Art. 17), to which the Member States' investigative bodies will report maritime accidents and projects in a standardised format.

The Member States are of course not prevented from taking additional measures on maritime safety, as long as such measures do not conflict with the proposal. They must lay down effective and proportionate penalties for infringements of national provisions adopted pursuant to this proposal.

3. Rapporteur's comments

Your rapporteur considers that the thrust of the proposal is sensible and that most elements are immediately clear.

The following points seem particularly important.

- Even though the understandable public reaction to an accident at sea is to ask who was responsible, from a safety point of view the proposal's separation of safety from criminal investigations is an essential element, if we are to learn lessons from incidents. Your rapporteur certainly takes the view that the Commission in Article 1 has found an appropriate formulation of the concept that investigations under this proposal will not be concerned with determining liability or apportioning blame, except so far as is necessary to achieve the objective of the investigation. Completely ruling out this possibility, as suggested by the European Community Shipowners' Association (ECSA) and the International Chamber of Shipping (ICS), would in your rapporteur's view go too far and restrict the investigative bodies too much.

The same is true for Article 9 (Non-disclosure of records) which states that information can only be made available for purposes other than the safety investigation if the appropriate judicial authority in that State determines that the advantage of disclosure outweighs the adverse impact on that investigation or on any future investigations. The ECSA and ICS are also in favour of deleting this exclusion. Your rapporteur does not share these doubts about a possible decision by the judicial authorities; the Commission proposal represents a sensible balance of interests.

- The second key point is the establishment of a permanent investigative body and its separation from authorities with other responsibilities in the maritime area. It seems obvious that speedy and reliable results can only be ensured by a permanent body; in many cases ad hoc intervention would not be sufficient. It is also undoubtedly logical that this body should be strictly functionally independent.

Your rapporteur considers that the technical investigation of accidents in all areas of industry and transport is essential, he therefore points out that appropriate rules are also needed for transport on inland waterways.

In his efforts to gain a comprehensive picture of all aspects of the Commission proposal, your rapporteur has made contact with bodies including the EMSA and a number of Member States. The EMSA also underlines the need for this draft directive.

With regard to the Member States, your rapporteur gained the impression that they are still forming their opinions on this proposal. He did not receive any specific comments from them on the Commission proposal. Possibly this is because other parts of the maritime safety package currently take priority, as also in the Council. It is understandable that the Member States cannot consider all of the seven proposals in the maritime package simultaneously with the same intensity. Nevertheless your rapporteur hopes that the proposal on investigation of accidents at sea will not always be ranked lower than the other proposals. The Finnish and German Council Presidencies should take up this dossier.

Your rapporteur considers that somewhat more time for consultation of those affected would have been useful. Nevertheless he considers it important that this Commission proposal is discussed at the same time as the other components of the maritime package. Your rapporteur is therefore tabling this report now and with only a few amendments, as he has so far not discovered any major shortcomings in the Commission proposal.

The amendments are concerned on the one hand with the field of application: your rapporteur does not consider it advisable, as proposed by the Commission, to exclude fishing vessels of less than 24 metres length and offshore drilling facilities - fishing is dangerous and accidents are quite common - see Amendments 2 and 3.

Your rapporteur has also tabled two amendments on the recently-adopted IMO guidelines on the fair treatment of crews in the event of maritime accidents. These recommendations for coastal and flag States, shipowners etc contain important principles for technical investigations as well and can increase the confidence of seafarers in such investigations and thus facilitate cooperation between investigative bodies and crews (see Amendments 1 and 4).

Your rapporteur will continue his consultations and does not rule out tabling further amendments at a later date.

ПРОЦЕДУРА

Позовавания	COM(2005)0590 - C6-0056/2006 - 2005/0240(COD)			
Дата на представяне на ЕП	23.11.2005			
Водеща комисия Дата на обявяване в заседание	TRAN 16.2.2006			
Подпомагаща комисия Дата на обявяване в заседание	ENVI 16.2.2006			
Неизказано становище Дата на решението	ENVI 21.2.2006			
Докладчик(ци) Дата на назначаване	Jaromír Kohlíček 21.3.2006			
Разглеждане в комисия	19.4.2006	10.10.2006	22.11.2006	27.2.2007
Дата на приемане	27.2.2007			
Резултат от окончателното гласуване	+: 43 -: 0 0: 1			
Членове, присъстващи на окончателното гласуване	Gabriele Albertini, Inés Ayala Sender, Etelka Barsi-Pataky, Paolo Costa, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Arūnas Degutis, Christine De Veyrac, Petr Duchoň, Saïd El Khadraoui, Robert Evans, Emanuel Jardim Fernandes, Mathieu Grosch, Georg Jarzembowski, Stanisław Jałowiecki, Timothy Kirkhope, Dieter-Lebrecht Koch, Jaromír Kohlíček, Rodi Kratsa-Tsagaropoulou, Sepp Kussstatscher, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Erik Meijer, Seán Ó Neachtain, Josu Ortuondo Larrea, Willi Piecyk, Luís Queiró, Luca Romagnoli, Gilles Savary, Brian Simpson, Renate Sommer, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Silvia-Adriana Țicău, Georgios Toussas, Lars Wohlin, Roberts Zile			
Заместник(ци), присъстващ(и) на окончателното гласуване	Johannes Blokland, Philip Bradbourn, Jeanine Hennis-Plasschaert, Anne E. Jensen, Rosa Miguélez Ramos, Corien Wortmann-Kool			
Дата на внасяне	27.3.2007			