

PARLAMENT EUROPEJSKI

2004



2009

Dokument z posiedzenia

WERSJA OSTATECZNA
A6-0079/2007

27.3.2007

*****I**

SPRAWOZDANIE

w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającej podstawowe zasady regulujące postępowanie dochodzeniowe w sprawie wypadków w sektorze transportu morskiego i zmieniającej dyrektywy 1999/35/WE i 2002/59/WE
(COM(2005)0590 – C6-0056/2006 – 2005/0240(COD))

Komisja Transportu i Turystyki

Sprawozdawca: Jaromír Kohlíček

Objaśnienie używanych znaków

- * Procedura konsultacji
większość oddanych głosów
- **I Procedura współpracy (pierwsze czytanie)
większość oddanych głosów
- **II Procedura współpracy (drugie czytanie)
*większość oddanych głosów by zatwierdzić wspólne stanowisko
większość głosów ogólnej liczby posłów do PE by odrzucić lub
wprowadzić poprawki do wspólnego stanowiska*
- *** Procedura zgody
*większość głosów ogólnej liczby posłów do PE, za wyjątkiem
przypadków ujętych w art. 105, 107, 161 i 300 Traktatu WE oraz w
art. 7 Traktatu UE*
- ***I Procedura współdecyzji (pierwsze czytanie)
większość oddanych głosów
- ***II Procedura współdecyzji (drugie czytanie)
*większość oddanych głosów by zatwierdzić wspólne stanowisko
wymagana większość głosów ogólnej liczby posłów do PE by
odrzucić lub wprowadzić poprawki do wspólnego stanowiska*
- ***III Procedura współdecyzji (trzecie czytanie)
większość oddanych głosów by zatwierdzić wspólny projekt

(Wskazana procedura opiera się na podstawie prawnej zaproponowanej przez Komisję.)

Poprawki do tekstu legislacyjnego

W poprawkach Parlamentu zmiany zaznaczone są wytłuszczonym drukiem i kursywą. Oznaczenia zwykłą kursywą są wskazówką dla służb technicznych, że proponowana jest, w celu opracowania tekstu końcowego, korekta elementów tekstu legislacyjnego (np. elementów w oczywisty sposób błędnych lub brakujących w danej wersji językowej.) Sugestie korekty wymagają zgody właściwych służb technicznych.

SPIS TREŚCI

	Strona
REZOLUCJA LEGISLACYJNA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO	5
UZASADNIENIE	16
PROCEDURA	21

REZOLUCJA LEGISLACYJNA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO

w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającej podstawowe zasady regulujące postępowanie dochodzeniowe w sprawie wypadków w sektorze transportu morskiego i zmieniającej dyrektywy 1999/35/WE i 2002/59/WE

(COM(2005)0590 – C6-0056/2006 – 2005/0240(COD))

(Procedura współdecyzji: pierwsze czytanie)

Parlament Europejski,

- uwzględniając wniosek Komisji przedstawiony Parlamentowi Europejskiemu i Radzie (COM(2005)0590)¹,
 - uwzględniając art. 251 ust. 2 oraz art. 80 ust. 2 Traktatu WE, zgodnie z którymi wniosek został przedstawiony Parlamentowi przez Komisję (C6-0056/2006),
 - uwzględniając art. 51 Regulaminu,
 - uwzględniając sprawozdanie Komisji Transportu i Turystyki (A6-0079/2007),
1. zatwierdza wniosek Komisji po poprawkach;
 2. zwraca się do Komisji o ponowne przekazanie mu sprawy, jeśli uzna ona za stosowne wprowadzenie znaczących zmian do swojego wniosku lub zastąpienie go innym tekstem;
 3. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania stanowiska Parlamentu Radzie i Komisji.

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawki Parlamentu

Poprawka 1 PUNKT 11 PREAMBUŁY

(11) Dochodzenie w sprawie wypadków i **incydentów** z udziałem statków pełnomorskich lub innych statków w porcie lub innym ograniczonym obszarze morskim powinno być prowadzone pod kontrolą **niezależnego** organu lub podmiotu w celu zapobieżenia potencjalnym konfliktom interesów.

(11) Dochodzenie w sprawie wypadków i **zdarzeń** z udziałem statków pełnomorskich lub innych statków w porcie lub innym ograniczonym obszarze morskim powinno być prowadzone pod kontrolą organu lub podmiotu, **dysponującego na stałe uprawnieniami umożliwiającymi podejmowanie decyzji, które uzna za niezbędne**, w celu zapobieżenia

¹ Dotychczas nieopublikowany w Dzienniku Urzędowym.

potencjalnym konfliktem interesów, **przy czym za zasadnicze dla ustanowienia takiego organu lub podmiotu uznaje się kryterium niezależności.**

Uzasadnienie

Niezależność jest bez znaczenia w przypadku, gdy podmiot musi być odpowiedzialny przed wyznaczającym go organem lub gdy musi się z nim konsultować. Podmiot taki potrzebuje pełnomocnictw, by móc egzekwować swoje decyzje.

Celem jest zapewnienie niezależności organu lub podmiotu prowadzącego dochodzenie.

Poprawka 2 PUNKT 17 PREAMBUŁY

(17) Zgodnie z przepisami rozporządzenia (WE) nr 1406/2002 agencja musi ułatwiać współpracę w zakresie zapewniania pomocy państwom członkowskim w działaniach związanych z dochodzeniami w sprawie poważnych wypadków morskich oraz w analizowaniu istniejących sprawozdań z dochodzeń w sprawie wypadków morskich;

(17) Zgodnie z przepisami rozporządzenia (WE) nr 1406/2002 agencja musi ułatwiać współpracę w zakresie zapewniania pomocy państwom członkowskim w działaniach związanych z dochodzeniami w sprawie poważnych wypadków morskich oraz w analizowaniu istniejących sprawozdań z dochodzeń w sprawie wypadków morskich. ***Agencja musi również, w świetle wyników analiz, włączyć do wspólnej metodologii wszelkie wynikające z nich elementy, które mogą mieć znaczenie w zakresie zapobiegania nowym katastrofom oraz poprawy bezpieczeństwa na morzu w UE.***

Uzasadnienie

Opracowanie wspólnej metodologii dla celów prowadzenia dochodzeń w sprawie wypadków morskich, powierzone agencji w ramach rozporządzenia (WE) nr 1406/2002, powinno umożliwić jej włączenie nowych elementów, uzyskanych w wyniku analizy wniosków z przeprowadzonych dochodzeń, co mogłoby mieć potencjalne korzystne następstwa w zakresie poprawy bezpieczeństwa na morzu.

Poprawka 3 PUNKT 17 A PREAMBUŁY (nowy)

(17a) Wytoczne MOM w sprawie sprawiedliwego traktowania marynarzy w razie wypadku morskiego przeciwdziałają

**groźbie kryminalizacji kapitana i załogi.
Mogą one wzmocnić ich zaufanie do
metod dochodzeniowych i powinny być
stosowane przez państwa członkowskie.**

Uzasadnienie

Zdaniem sprawozdawcy wytyczne przyjęte przez MOM w czerwcu (pismo obiegowe 2711) mogą stanowić przydatne uzupełnienie niniejszej dyrektywy. Zostały one opracowane ze względu na groźbę wzrastającej kryminalizacji załóg statków na skutek wypadków. Wprawdzie niniejsza dyrektywa nie odnosi się do zagadnień odpowiedzialności cywilnej i karnej, jednak wytyczne MOM zawierają rozsądne zasady również w odniesieniu do dochodzeń technicznych.

Poprawka 4
PUNKT 18 PREAMBUŁY

(18) Zalecenia w sprawie bezpieczeństwa sformułowane na skutek dochodzenia w sprawie wypadku lub incydentu pod kątem bezpieczeństwa powinny zostać należycie uwzględnione przez państwa członkowskie.

(18) Zalecenia w sprawie bezpieczeństwa sformułowane na skutek dochodzenia w sprawie wypadku lub incydentu pod kątem bezpieczeństwa powinny zostać należycie uwzględnione przez państwa członkowskie **oraz Wspólnotę.**

Uzasadnienie

Wyjaśnienie prawne.

Poprawka 5
ARTYKUŁ 1 USTĘP 2

Dochodzenia prowadzone na mocy niniejszej dyrektywy nie zmierzają do ustalenia odpowiedzialności ani, **za wyjątkiem zakresu, w którym jest to konieczne do osiągnięcia celu dochodzenia,** do przypisania winy za zdarzenie.

Dochodzenia prowadzone na mocy niniejszej dyrektywy nie zmierzają do ustalenia odpowiedzialności ani do przypisania winy za zdarzenie.

Uzasadnienie

Należy zapewnić wyraźne oddzielenie i rozróżnienie pomiędzy dochodzeniem technicznym i kryminalnym.

Optymalne wyniki dochodzenia mogą zostać osiągnięte jedynie w sytuacji, gdy istnieje wyraźne rozróżnienie pomiędzy niezależnym dochodzeniem mającym na celu poprawę

bezpieczeństwa w sektorze morskim lub tym wnioskiem z jednej strony, a przypisywaniem winy z drugiej strony.

Poprawka 6
ARTYKUŁ 2 USTĘP 1, CZĘŚĆ WPROWADZAJĄCA

1. *Niniejsza* dyrektywa stosuje się do wypadków i incydentów morskich oraz alarmów o niebezpieczeństwie na morzu, które:

1. *Stosownie do zobowiązań państw członkowskich w ramach Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza (UNCLOS), niniejsza* dyrektywa stosuje się do wypadków i incydentów morskich oraz alarmów o niebezpieczeństwie na morzu, które:

Uzasadnienie

W zakresie dyrektywy należy podkreślić całkowite ramy prawne ONZ.

Poprawka 7
ARTYKUŁ 3 USTĘP 8

8. „Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa” oznaczają propozycje wystosowane:

- a) przez organ dochodzeniowy państwa prowadzącego dochodzenie dotyczące bezpieczeństwa w związku z wypadkiem lub incydemtem morskim lub kierującego takim dochodzeniem, w oparciu o informacje uzyskane w takim dochodzeniu, lub, zależnie od sytuacji,
- b) przez Komisję na podstawie analizy danych zbiorczych.

8. „Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa” oznaczają propozycje wystosowane, **również dla celów rejestracji i kontroli:**

- a) przez organ dochodzeniowy państwa prowadzącego dochodzenie dotyczące bezpieczeństwa w związku z wypadkiem lub incydemtem morskim lub kierującego takim dochodzeniem, w oparciu o informacje uzyskane w takim dochodzeniu, lub, zależnie od sytuacji,
- b) przez Komisję, **działającą we współpracy z Agencją, i** na podstawie analizy danych zbiorczych **oraz wyników przeprowadzonych dochodzeń.**

Uzasadnienie

Współpraca pomiędzy państwami członkowskimi w dziedzinie bezpieczeństwa na morzu usprawnia funkcjonowanie całego systemu, gdyż wymiana informacji i propozycji zapewnia większą elastyczność i efektywność mechanizmów kontrolnych państwa bandery na etapie udzielania zezwoleń, jak również państwa przybycia w czasie, gdy statek dokuje.

Przedmiotowa dyrektywa powinna zezwalać na całkowite wznowienie środków naprawczych,

które są możliwe jedynie w oparciu o analizę różnych dochodzeń.

Poprawka 8
ARTYKUŁ 4 USTĘP 1 LITERA A)

a) są niezależne od dochodzeń kryminalnych lub innych ***prowadzonych równolegle*** w celu ustalenia odpowiedzialności lub przypisania winy, oraz

a) są niezależne od dochodzeń kryminalnych lub innych w celu ustalenia odpowiedzialności lub przypisania winy, ***przy czym tylko wnioski lub zalecenia wynikające z dochodzeń wszczętych na mocy niniejszej dyrektywy mogą wnieść wkład w inne prowadzone równolegle dochodzenia;*** oraz

Poprawka 9
ARTYKUŁ 4 USTĘP 1 AKAPIT DRUGI (nowy)

Ponadto państwa członkowskie gwarantują, że w trakcie takich dochodzeń oświadczenia lub inne informacje dostarczone przez świadków nie zostaną ujawnione władzom państw trzecich, by w ten sposób zapobiec wykorzystaniu takich oświadczeń lub informacji w dochodzeniach kryminalnych w tych państwach.

Uzasadnienie

Osobom składającym zeznania w związku z technicznymi dochodzeniami w sprawie wypadków należy zagwarantować immunitet przed ściganiem sądowym wszczętym na podstawie ich zeznań. Istnieją poważne obawy, że dobrowolnie złożone oświadczenie w związku z dochodzeniem technicznym może zostać wykorzystane w ramach dochodzenia kryminalnego, co niekorzystnie wpłynie na gotowość osób do przekazywania użytecznych informacji dotyczących dochodzenia związanego z bezpieczeństwem.

Poprawka 10
ARTYKUŁ 4 USTĘP 2 LITERA B A) (nowa)

ba) wykorzystanie środków szybkiego ostrzeżenia w razie wypadku lub incydentu.

Uzasadnienie

Celem jest zapewnienie większej skuteczności dochodzeń.

Poprawka 11
ARTYKUŁ 5 USTĘP 4

4. Dochodzenia dotyczące bezpieczeństwa odbywają się zgodnie ze wspólną metodologią dochodzeń w sprawie wypadków i incydentów morskich opracowaną zgodnie z przepisami art. 2 lit. e) rozporządzenia (WE) nr 1406/2002. O przyjęciu lub zmianie takiej metodologii dla celów niniejszej dyrektywy decyduje się zgodnie z procedurą określoną w art. 18 ust. 2.

4. Dochodzenia dotyczące bezpieczeństwa odbywają się zgodnie ze wspólną metodologią dochodzeń w sprawie wypadków i incydentów morskich opracowaną zgodnie z przepisami art. 2 lit. e) rozporządzenia (WE) nr 1406/2002. O przyjęciu, **uaktualnieniu** lub zmianie takiej metodologii dla celów niniejszej dyrektywy decyduje się zgodnie z procedurą określoną w art. 18 ust. 2a.

Uzasadnienie

Wspólna metodologia powinna być regularnie aktualizowana, z uwzględnieniem wniosków, które – w ramach ustalania przyczyn wypadku – mogą przyczynić się do poprawy bezpieczeństwa na morzu.

Poprawka 12
ARTYKUŁ 5 USTĘP 5

5. Dochodzenie dotyczące bezpieczeństwa rozpoczyna się najszybciej jak to możliwe po wystąpieniu wypadku lub incydentu morskiego.

5. Dochodzenie dotyczące bezpieczeństwa rozpoczyna się najszybciej jak to możliwe po wystąpieniu wypadku lub incydentu morskiego **i nie później niż dwa miesiące po jego wystąpieniu.**

Uzasadnienie

Celem jest zapewnienie rozpoczęcia dochodzenia w ustalonym terminie, co zwiększy pewność prawną w odniesieniu do niniejszego ustępu.

Poprawka 13
ARTYKUŁ 7 USTĘP 1 AKAPIT PIERWSZY

W przypadku poważnych i bardzo poważnych wypadków obejmujących istotny interes dwóch lub więcej państw członkowskich, państwa te ustalają w trybie pilnym, które z nich będzie kierować dochodzeniem.

W przypadku poważnych i bardzo poważnych wypadków obejmujących istotny interes dwóch lub więcej państw członkowskich, państwa te ustalają w trybie pilnym, które z nich będzie kierować dochodzeniem. **W przypadku gdy**

zainteresowane państwa członkowskie nie określą, które z nich będzie kierować dochodzeniem, przyjmują one automatycznie zalecenie Komisji w tej sprawie na podstawie opinii wydanej przez Agencję.

Uzasadnienie

Celem jest zaproponowanie rozwiązania w sytuacji wystąpienia niezgodności co do tego, które państwo członkowskie powinno kierować dochodzeniem, przy jednoczesnym zapewnieniu pełnej skuteczności niniejszego ustępu.

Poprawka 14 ARTYKUŁ 8 USTĘP 1 AKAPIT PIERWSZY

Państwa członkowskie zapewniają, aby dochodzenia dotyczące bezpieczeństwa w sprawie wypadków lub incydentów morskich były prowadzone pod nadzorem **bezstronnego stałego** organu lub podmiotu dochodzeniowego (dalej zwanego „organem dochodzeniowym”) **przez odpowiednio wykwalifikowanych inspektorów, którzy znają zagadnienia związane** z wypadkami i **incydentami** morskimi.

Państwa członkowskie zapewniają, aby dochodzenia dotyczące bezpieczeństwa w sprawie wypadków lub incydentów morskich były prowadzone pod nadzorem organu lub podmiotu dochodzeniowego (dalej zwanego „organem dochodzeniowym”), **dysponującego na stałe niezbędnymi uprawnieniami, w skład którego wchodzi inspektorzy odpowiednio wykwalifikowani w zakresie zagadnień związanych** z wypadkami i **zdarzeniami** morskimi.

Uzasadnienie

Bezstronność jest bez znaczenia w przypadku, gdy podmiot musi być odpowiedzialny przed wyznaczającym go organem lub się z nim konsultować. Podmiot taki potrzebuje pełnomocnictw, by móc egzekwować swoje decyzje.

Poprawka 15 ARTYKUŁ 8 USTĘP 1 AKAPIT DRUGI

Organ dochodzeniowy jest funkcjonalnie niezależny od, w szczególności, władz krajowych odpowiedzialnych za zdolność do żeglugi, certyfikację, inspekcje, zatrudnienie, bezpieczną nawigację, konserwację i stan techniczny urządzeń, kontrolę ruchu morskiego, kontrolę służb

Organ dochodzeniowy jest funkcjonalnie niezależny od, w szczególności, władz krajowych odpowiedzialnych za zdolność do żeglugi, certyfikację, inspekcje, zatrudnienie, bezpieczną nawigację, konserwację i stan techniczny urządzeń, kontrolę ruchu morskiego, kontrolę służb

portu, działanie portów morskich oraz od wszystkich innych podmiotów, których interesy mogłyby stać w sprzeczności z zadaniem powierzonym temu organowi.

portu *i* działanie portów morskich, **od organów podejmujących dochodzenia w celu ustalenia odpowiedzialności za zdarzenie lub egzekwowania prawa** oraz od wszystkich innych podmiotów, których interesy mogłyby stać w sprzeczności z zadaniem powierzonym temu organowi.

Uzasadnienie

Osobom składającym zeznania w związku z technicznymi dochodzeniami w sprawie wypadków należy zagwarantować immunitet przed ściganiem sądowym wszczętym na podstawie ich zeznań. Istnieją poważne obawy, że dobrowolnie złożone oświadczenie w związku z dochodzeniem technicznym może zostać wykorzystane w ramach dochodzenia kryminalnego, co niekorzystnie wpłynie na gotowość osób do przekazywania użytecznych informacji dotyczących dochodzenia związanego z bezpieczeństwem.

Poprawka 16 ARTYKUŁ 9, CZĘŚĆ WPROWADZAJĄCA

Państwa członkowskie, zapewniają nieujawnianie dla celów innych niż dochodzenie dotyczące bezpieczeństwa niżej wymienionych informacji, ***chyba że odpowiednie władze sądowe tego państwa uznają, że korzyści z ich ujawnienia przeważają niekorzystny krajowy lub międzynarodowy wpływ, jaki takie działania mogą wyrzucić na prowadzone w danej chwili lub przyszłe dochodzenia.***

Państwa członkowskie zapewniają nieujawnianie dla celów innych niż dochodzenie dotyczące bezpieczeństwa niżej wymienionych informacji:

Uzasadnienie

Wspomniane wyżej informacje powinny być wykorzystywane jedynie dla celów dochodzenia dotyczącego bezpieczeństwa. Gdyby informacje te były wykorzystywane dla celów sądowych, mogłyby to mieć negatywny wpływ na przyszłe dochodzenia.

Poprawka 17 ARTYKUŁ 14 USTĘP 2

2. Organy dochodzeniowe dokładają wszelkich starań, aby udostępnić sprawozdanie do wiadomości publicznej w ciągu 12 miesięcy od daty wypadku lub incydentu. Jeżeli przygotowanie

2. Organy dochodzeniowe dokładają wszelkich starań, aby udostępnić sprawozdanie do wiadomości publicznej, ***a zwłaszcza całemu sektorowi morskemu, który otrzymuje, w razie potrzeby, specjalne***

sprawozdania końcowego w tym terminie jest niemożliwe, w okresie 12 miesięcy od daty wypadku lub incydentu publikuje się sprawozdanie okresowe.

wnioski i zalecenia, w ciągu 12 miesięcy od daty wypadku lub incydentu. Jeżeli przygotowanie sprawozdania końcowego w tym terminie jest niemożliwe, w okresie 12 miesięcy od daty wypadku lub incydentu publikuje się sprawozdanie okresowe.

Uzasadnienie

O ile ważne jest, aby sprawozdania z dochodzeń były udostępniane do wiadomości publicznej, to jeszcze ważniejsze jest, aby były one udostępniane sektorowi morskemu, który będzie zobowiązany do wdrożenia zawartych w nich zaleceń.

Poprawka 18 ARTYKUŁ 14 USTĘP 3 A (nowy)

3a. Co trzy lata Komisja przekazuje Parlamentowi Europejskiemu informacje w formie sprawozdania określającego stopień realizacji oraz zgodności z niniejszą dyrektywą oraz dalsze kroki uznane za niezbędne w świetle zaleceń określonych w sprawozdaniu.

Uzasadnienie

O PE mówi się w uzasadnieniu jako o wiodącej sile stojącej za wnioskiem dotyczącym dyrektywy, lecz w dalszej części już się o nim nie wspomina.

Poprawka 19 ARTYKUŁ 15 USTĘP 1

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby zalecenia dotyczące bezpieczeństwa przedstawione przez organy dochodzeniowe były należycie uwzględniane przez ich adresatów oraz, tam gdzie jest to stosowne, wprowadzane w życie zgodnie z przepisami prawa wspólnotowego i międzynarodowego.

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby zalecenia dotyczące bezpieczeństwa przedstawione przez organy dochodzeniowe były należycie uwzględniane przez ich adresatów oraz, tam gdzie jest to stosowne, wprowadzane w życie zgodnie z przepisami prawa wspólnotowego i międzynarodowego.
Komisja, działając we współpracy z Agencją, włącza do wspólnej metodologii wnioski ze sprawozdań z dochodzenia w sprawie wypadku oraz zawarte w nich zalecenia w sprawie bezpieczeństwa.

Uzasadnienie

Konieczne jest przypomnienie roli Komisji, działającej za pośrednictwem Europejskiej Agencji ds. Bezpieczeństwa na Morzu, w opracowywaniu wspólnej metodologii (która wymaga uaktualniania).

Poprawka 20 ARTYKUŁ 15 USTĘP 2

2. Tam, gdzie ma to zastosowanie, organ dochodzeniowy lub Komisja wystawiają zalecenia dotyczące bezpieczeństwa na podstawie analizy danych zbiorczych.

2. Tam, gdzie ma to zastosowanie, organ dochodzeniowy lub Komisja, ***działająca we współpracy z Agencją***, wystawiają zalecenia dotyczące bezpieczeństwa na podstawie analizy danych zbiorczych ***oraz wyników przeprowadzonych dochodzeń***.

Uzasadnienie

Przedmiotowa dyrektywa powinna zezwalać na całkowite wznowienie środków naprawczych, które są możliwe jedynie w oparciu o analizę różnych dochodzeń. Środki te powinny, logicznie rzecz biorąc, być sprawą Komisji działającej za pośrednictwem agencji.

Poprawka 21 ARTYKUŁ 15 USTĘP 2

2. Tam, gdzie ma to zastosowanie, organ dochodzeniowy lub Komisja wystawiają zalecenia dotyczące bezpieczeństwa na podstawie analizy danych zbiorczych.

Poprawka nie dotyczy wersji polskiej.

Poprawka 22 ARTYKUŁ 17 A (nowy)

Artykuł 17 a

***Sprawiedliwe traktowanie marynarzy
Państwa członkowskie przestrzegają
wytycznych MOM w sprawie
sprawiedliwego traktowania marynarzy w
razie wypadku w transporcie morskim.***

Uzasadnienie

Zdaniem sprawozdawcy wytyczne przyjęte przez MOM w czerwcu (pismo obiegowe 2711)

mogą stanowić przydatne uzupełnienie niniejszej dyrektywy. Zostały one opracowane ze względu na groźbę wzrastającej kryminalizacji załóg statków na skutek wypadków. Wprawdzie niniejsza dyrektywa nie odnosi się do zagadnień odpowiedzialności cywilnej i karnej, jednakże wytyczne MOM zawierają rozsądne zasady również w odniesieniu do dochodzeń technicznych.

Poprawka 23
ARTYKUŁ 18 USTĘP 2 A (nowy)

2a. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5a ust. 1-4 i art. 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem przepisów jej art. 8.

Poprawka 24
ARTYKUŁ 20

Żadne przepisy niniejszej dyrektywy nie stanowią przeszkody dla państwa członkowskiego w podejmowaniu dodatkowych środków związanych z bezpieczeństwem na morzu, które nie są ujęte w niniejszej dyrektywie, pod warunkiem, że takie środki nie naruszają przepisów niniejszej dyrektywy lub w inny sposób nie wpływają niekorzystnie na realizację określonych w niej celów.

Żadne przepisy niniejszej dyrektywy nie stanowią przeszkody dla państwa członkowskiego w podejmowaniu dodatkowych środków związanych z bezpieczeństwem na morzu, które nie są ujęte w niniejszej dyrektywie, pod warunkiem, że takie środki nie naruszają przepisów niniejszej dyrektywy lub w inny sposób nie wpływają niekorzystnie na realizację określonych w niej celów ***ani nie zagrażają realizacji celów Unii.***

Uzasadnienie

Wyjaśnienie prawne.

UZASADNIENIE

1. Uwagi wstępne i kontekst

Niniejszy wniosek jest częścią trzeciego pakietu środków legislacyjnych służących poprawie bezpieczeństwa w sektorze transportu morskiego. Zadaniem dyrektywy jest określenie na poziomie wspólnotowym wytycznych dotyczących dochodzeń technicznych i wymiany doświadczeń po poważnych wypadkach morskich.

Już w białej księdze na temat „Europejska polityka transportowa do 2010 r.: czas wyborów” Komisja wskazała na konieczność przeprowadzania niezależnych dochodzeń technicznych w odniesieniu do wszystkich środków transportu. Zdaniem Komisji takie dochodzenia powinny być prowadzone na szczeblu krajowym, jednakże zgodnie z europejską metodyką: po pierwsze powinny opierać się na analizie przyczyn wypadku, a po drugie ich rezultaty powinny być ukierunkowane na eliminację zagrożenia i poprawę ram legislacyjnych.

W odniesieniu do sektora transportu morskiego awarie, które wystąpiły w ostatnim okresie, uwidocznily potrzebę podjęcia działań. Dla państw członkowskich nie zawsze oczywista jest konieczność szybkiego przeprowadzenia badania technicznego po wystąpieniu poważnych wypadków morskich i doprowadzenia do jasnych i dających się wykorzystać rezultatów.

Po katastrofie PRESTIGE Parlament Europejski powołał tymczasową komisję ds. poprawy bezpieczeństwa transportu morskiego (komisja „MARE”). Parlament podkreślił w swojej rezolucji potrzebę opracowania przez Komisję wniosku w sprawie dochodzeń dotyczących wypadków morskich.

Zdaniem Parlamentu wniosek Komisji powinien wprowadzać system, który zapewniałby optymalną wymianę wyników dochodzeń między państwami członkowskimi, Komisją i Europejską Agencją ds. Bezpieczeństwa na Morzu (EMSA) oraz gwarantowałby niezależność dochodzenia.

Istniejące przepisy w tej dziedzinie

Na poziomie UE istnieją już pierwsze „kamienie węgielne” w sprawie dochodzeń dotyczących wypadków:

Dyrektywa 1999/35/WE określa zasady prowadzenia dochodzeń dotyczących wypadków i incydentów morskich, w których uczestniczą promy ro-ro oraz szybkie statki pasażerskie.

Dyrektywa 2002/59/WE ustanawiająca wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków zawiera uregulowania dotyczące wykorzystywania okrętowych systemów rejestrowania przebiegu podróży.

Rozporządzenie (WE) nr 1406/2002 ustanawiające Europejską Agencję ds. Bezpieczeństwa na Morzu przekazuje Agencji niektóre zadania związane z wypadkamiorskimi, w szczególności:

- wspieranie współpracy między państwami członkowskimi a Komisją w odniesieniu do opracowania metodyki prowadzenia dochodzeń w sprawach wypadków morskich;
- wspieranie państw członkowskich w prowadzeniu dochodzeń dotyczących poważnych wypadków morskich;
- analizę już dostępnych sprawozdań z dochodzeń dotyczących wypadków.

W 1997 r. MOM przyjęła rezolucję (A.849(20)) w sprawie kodeksu dotyczącego prowadzenia dochodzeń w sprawie wypadków i incydentów morskich. Zawiera on jednak wyłącznie zalecenia dla państw bandery.

Podczas gdy poza wymienionymi uregulowaniami jak dotąd w sektorze transportu morskiego nie istnieją żadne inne wiążące uregulowania międzynarodowe, zobowiązujące do przeprowadzenia dochodzeń w sprawie poważnych wypadków, od 1994 r. Wspólnota dysponuje uregulowaniami dotyczącymi odpowiednich procedur w sektorze transportu lotniczego: dyrektywa 94/56 ustanawiająca podstawowe zasady regulujące postępowanie w dochodzeniu przyczyn wypadków i zdarzeń w lotnictwie cywilnym określa zasady, które znajdują odzwierciedlenie również w niniejszym wniosku.

W odniesieniu do sektora transportu kolejowego dyrektywa 2004/49/WE w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych zawiera w rozdziale V przepisy podobne do niniejszego wniosku Komisji w sprawie transportu morskiego.

2. Treść wniosku

Na wstępie konieczne jest podkreślenie, że celem dochodzeń, o których mowa w niniejszym wniosku, nie jest określenie odpowiedzialności cywilnej lub karnej. Przedmiotem wniosku dotyczącego dyrektywy są raczej dochodzenia techniczne, których celem jest wyjaśnienie przyczyn wypadków morskich, co umożliwi wyciągnięcie wniosków na przyszłość.

Wniosek powinien przyczynić się do poprawy bezpieczeństwa w transporcie morskim poprzez ustanowienie ram, które

- wspierają szybkie przeprowadzenie dochodzeń w dziedzinie bezpieczeństwa;
- wspierają staranną analizę wypadków/incydentów morskich; oraz
- zapewniają odpowiednie raportowanie i projekty zmian służących wyeliminowaniu niewłaściwych rozwiązań.

Zakres zastosowania:

Dyrektywa dotyczy nie tylko wypadków/incydentów morskich, w których uczestniczą statki pływające pod banderą jednego z państw członkowskich, ale również takich, które mają miejsce na wodach terytorialnych jednego z państw członkowskich (art. 2).

Głównymi elementami wniosku są art. 4 i 5:

Zgodnie z nimi państwa członkowskie mają obowiązek wydania przepisów dotyczących przeprowadzania dochodzeń w dziedzinie bezpieczeństwa w odniesieniu do wypadków lub incydentów morskich. Powinny być one przeprowadzane niezależnie od dochodzeń karnych lub ukierunkowanych na kwestie odpowiedzialności cywilnej i karnej oraz nie mogą być blokowane lub opóźniane przez takie dochodzenia. Ponadto państwo członkowskie powinno zapewnić, że w następstwie poważnych lub bardzo poważnych wypadków morskich organ

dochodzeniowy przeprowadzi dochodzenie. Dotyczy to nie tylko przypadków, w których uczestniczy statek pływający pod banderą danego państwa, ale również wtedy, kiedy wypadek ma miejsce na jego wodach terytorialnych lub gdy istnieje uzasadniony interes danego państwa członkowskiego.

Organ dochodzeniowy (art. 8):

Dyrektywa zobowiązuje państwa członkowskie do zagwarantowania, że stosowne dochodzenia są przeprowadzane pod nadzorem bezstronnego stałego organu dochodzeniowego. Niniejszy organ powinien być funkcjonalnie niezależny od organów odpowiedzialnych za zdolność żeglugową, zezwolenia, państwową kontrolę portów itp. W okresie 12 miesięcy od incydentu należy udostępnić opinii publicznej sprawozdanie dotyczące wyników dochodzenia, mające formę określoną w dyrektywie (art. 14).

Kwestie współpracy:

W kilku miejscach dyrektywa zawiera przepisy dotyczące współpracy: w ten sposób definiuje się zasady współpracy państw członkowskich w razie (bardzo) poważnych wypadków (art. 7); ponadto stawia ona również wymóg ustanowienia ram stałej współpracy państw członkowskich (art. 10). Dyrektywa stanowi również, że państwa członkowskie powinny współpracować z krajami trzecimi i umożliwić im udział w dochodzeniach (art. 12).

Art. 9 reguluje kwestię wykorzystania informacji zdobytych w trakcie dochodzeń. Zasadniczo nie powinny one być udostępniane do innych celów niż dochodzenia w dziedzinie bezpieczeństwa. Odpowiednie dane są przechowywane zgodnie z art. 13.

Komisja ustanowi europejską elektroniczną bazę danych, zwaną „Europejską platformą informacyjną w sprawie wypadków morskich” (art. 17), którą organy dochodzeniowe państw członkowskich powiadają o wypadkach i incydentach morskich zgodnie ze standardowym wzorem.

Państwa członkowskie oczywiście mają prawo do przyjęcia dodatkowych środków dotyczących bezpieczeństwa w sektorze transportu morskiego pod warunkiem, że takie środki nie są sprzeczne z niniejszym wnioskiem. Powinny one określać skuteczne i właściwe sankcje za naruszenia przepisów krajowych, wydanych na podstawie niniejszego wniosku.

3. Uwagi sprawozdawcy

Zdaniem sprawozdawcy wniosek zmierza we właściwym kierunku, a większość elementów jest jednoznacznie słuszna.

W opinii sprawozdawcy znaczenie mają w szczególności następujące punkty:

- Chociaż zrozumiałą reakcją opinii publicznej na wypadek morski jest stawianie pytania o odpowiedzialność, z punktu widzenia bezpieczeństwa niezbędnym elementem jest istniejące we wniosku oddzielenie dochodzeń w sprawach karnych, jeżeli dąży się do wyciągnięcia z incydentów wniosków na przyszłość. Zdaniem sprawozdawcy Komisji udało się w art. 1 opracować właściwe sformułowanie, zgodnie z którym przedmiotowe dochodzenia mogą dotyczyć kwestii odpowiedzialności cywilnej i karnej tylko wtedy, gdy jest to w interesie osiągnięcia celów niniejszej dyrektywy. Całkowite skreślenie tej możliwości, co zaproponowały Stowarzyszenie Armatorów Wspólnoty Europejskiej

(ECSA) i Międzynarodowa Izba Żeglugi (ICS), byłyby zdaniem sprawozdawcy zbyt restrykcyjne i prowadziłyby do zbytniego ograniczenia organów dochodzeniowych.

To samo dotyczy art. 9 (nieujawnianie informacji), zgodnie z którym wymienione w nim informacje mogą być udostępnione do innych celów niż tylko służące dochodzeniom w dziedzinie bezpieczeństwa jedynie w przypadkach, kiedy właściwy organ sądowiczy danego państwa uzna, że korzyści wynikające z ich ujawnienia przewyższają straty wynikające dla tego i przyszłych dochodzeń. Również w tym przypadku ECSA i ICS opowiadają się za skreśleniem tego zastrzeżenia. Sprawozdawca nie zgadza się z ich zastrzeżeniami odnoszącymi się do możliwej decyzji sądu; zapis zaproponowany przez Komisję oznacza właściwe zrównoważenie interesów.

- Drugim głównym elementem jest ustanowienie stałego organu dochodzeniowego i oddzielenie go od organów mających inne właściwości w sektorze morskim. Zdaniem sprawozdawcy jest oczywiste, że jedynie stały organ może zapewnić osiągnięcie szybkich i wiarygodnych rezultatów; w wielu przypadkach jednostka powołana ad hoc byłaby niewystarczająca. Zdaniem sprawozdawcy niezależność funkcjonalna tego organu nie budzi wątpliwości.

Zdaniem sprawozdawcy dochodzenia techniczne dotyczące wypadków są niezbędne we wszystkich gałęziach przemysłu i transportu, z tego względu sprawozdawca zwraca uwagę, że odpowiednie uregulowania są potrzebne również w żegludze śródlądowej.

Starając się uzyskać dokładny obraz aspektów wniosku Komisji, sprawozdawca skontaktował się między innymi z EMSA i szeregiem państw członkowskich. Również EMSA podkreśla, iż przedmiotowy projekt dyrektywy jest potrzebny.

W odniesieniu do państw członkowskich sprawozdawca odniósł wrażenie, że proces formułowania stanowiska w sprawie niniejszego wniosku jeszcze się nie zakończył. Państwa członkowskie nie przekazały sprawozdawcy swoich opinii w sprawie wniosku Komisji. Być może przyczyną tego jest fakt, że obecnie przyznano pierwszeństwo innym częściom pakietu dotyczącego bezpieczeństwa morskiego, podobnie jak ma to miejsce w Radzie. To zrozumiałe, że nie jest możliwe równoległe intensywne opracowywanie przez państwa członkowskie wszystkich siedmiu wniosków wchodzących w skład pakietu morskiego. Jednakże sprawozdawca wyraża nadzieję, że nie spowoduje to sytuacji, w której wniosek dotyczący dochodzeń w sprawach wypadków morskich będzie zawsze traktowany mniej priorytetowo niż inne wnioski. Byłoby korzystne, gdyby przewodnicząca Radzie Finlandia i Niemcy podjęły prace nad tą sprawą.

Zdaniem sprawozdawcy korzystne byłoby przeznaczenie większej ilości czasu na konsultacje z zainteresowanymi środowiskami. Jednakże sprawozdawca uważa również, że wniosek Komisji powinien być omawiany równocześnie z pozostałymi składnikami pakietu morskiego. Z tego względu sprawozdawca przedkłada swoje sprawozdanie jedynie z niewielkimi poprawkami, ponieważ jak dotąd nie dopatrywał się żadnych zasadniczych słabych punktów we wniosku Komisji.

Poprawki dotyczą z jednej strony zakresu zastosowania: zdaniem sprawozdawcy nie jest wskazane, aby zgodnie z propozycją Komisji wyłączyć statki rybackie o długości nieprzekraczającej 24 metrów oraz przybrzeżne jednostki wiertnicze; rybołówstwo jest

szczególnie niebezpieczne, a wypadki nie są rzadkością (patrz poprawki 2 i 3).

Ponadto sprawozdawca składa dwie poprawki dotyczące niedawno przyjętych wytycznych MOM w sprawie sprawiedliwego traktowania załóg w razie wypadków morskich. Wytyczne skierowane do państw przybrzeżnych, państw bandery, armatorów itp. zawierają ważne zasady również w odniesieniu do dochodzeń technicznych i mogą zwiększyć zaufanie marynarzy do takich dochodzeń, ułatwiając współpracę między organami dochodzeniowymi a załogami (patrz poprawki 1 i 4).

Sprawozdawca będzie kontynuował prowadzone przez siebie konsultacje i nie wyklucza złożenia dalszych poprawek w późniejszym terminie.

PROCEDURA

Tytuł	Postępowanie dochodzeniowe w sprawie wypadków w sektorze transportu morskiego			
Odsyłacze	COM(2005)0590 - C6-0056/2006 - 2005/0240(COD)			
Data przedstawienia w PE	23.11.2005			
Komisja przedmiotowo właściwa Data ogłoszenia na posiedzeniu	TRAN 16.2.2006			
Komisja(e) wyznaczona(e) do wydania opinii Data ogłoszenia na posiedzeniu	ENVI 16.2.2006			
Opinia niewydana Data decyzji	ENVI 21.2.2006			
Sprawozdawca(y) Data powołania	Jaromír Kohlíček 21.3.2006			
Rozpatrzenie w komisji	19.4.2006	10.10.2006	22.11.2006	27.2.2007
Data przyjęcia	27.2.2007			
Wynik głosowania końcowego	+: 43	–: 0	0: 1	
Posłowie obecni podczas głosowania końcowego	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 Kusstatscher, 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			
Zastępca(y) obecny(i) podczas głosowania końcowego	Johannes Blokland, Philip Bradbourn, Jeanine Hennis-Plasschaert, Anne E. Jensen, Rosa Miguélez Ramos, Corien Wortmann-Kool			