

**Разследване на произшествия в областта на морския транспорт \*\*\*II**

**Законодателна резолюция на Европейския парламент от 24 септември 2008 г. относно Общата позиция, приета от Съвета с оглед приемането на директива на Европейския парламент и на Съвета относно определянето на основните принципи, които уреждат разследването на произшествия в областта на морския транспорт и за изменение на Директива 1999/35/ЕО и Директива 2002/59/ЕО (5721/5/2008 – С6-0226/2008 – 2005/0240(COD))**

**(Процедура на съвместно вземане на решение: второ четене)**

*Европейският парламент,*

- като взе предвид общата позиция на Съвета (5721/5/2008 – С6-0226/2008)<sup>1</sup>,
  - като взе предвид своята позиция на първо четене<sup>2</sup> относно предложението на Комисията до Европейския парламент и до Съвета (COM(2005)0590),
  - като взе предвид член 251, параграф 2 от Договора за ЕО,
  - като взе предвид член 62 от своя правилник,
  - като взе предвид препоръката за второ четене на Комисията по транспорт и туризъм (А6-0332/2008),
1. Одобрява общата позиция във вида, в който е изменена;
  2. Възлага на своя председател да предаде позицията на Парламента съответно на Съвета и на Комисията.

---

<sup>1</sup> ОВ С 184 Е, 22.7.2008 г., стр. 23.

<sup>2</sup> ОВ С 74 Е, 20.3.2008 г., стр. 546.

**Позиция на Европейския парламент приета на второ четене на 24 септември 2008 г. с оглед приемането на Директива 2008/.../ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно определянето на основните принципи, които уреждат разследването на произшествия в областта на морския транспорт и за изменение на Директива 1999/35/ЕС на Съвета и Директива 2002/59/ЕС 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<sup>1</sup>,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите<sup>2</sup>,

в съответствие с процедурата, предвидена в член 251 от Договора<sup>3</sup>,

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.
- (3) В резолюцията си от 21 април 2004 г. относно подобряването на морската безопасност<sup>4</sup>, 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. (|| „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 *издирващите и спасителни* органи на крайбрежната държава

---

<sup>1</sup> ОВ С 318, 23.12.2006 г., стр. 195.

<sup>2</sup> ОВ С 229, 22.9.2006 г., стр. 38 .

<sup>3</sup> Позиция на Европейския парламент от 25 април 2007 г. (ОВ С 74 Е, 20.3.2008 г., стр. 546), Обща позиция на Съвета от 6 юни 2008 г. (ОJ С 184Е, 22.7.2008 г., стр. 23) и Позиция на Европейския парламент от 24 септември 2008 г.

<sup>4</sup> ОВ С 104 Е, 30.4.2004 г., стр. 730.

или засягат по друг начин крайбрежната държава.

- (5) Член 94 от UNCLOS *предвижда*, че държавите на знамето започват разследване, провеждано от или пред лице или лица с необходимата квалификация, на определени нещастни случаи по море или навигационни произшествия произшествия, 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. (|| „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 резултатите от тях на Международната морска организация (ИМО).
- (7) Кодексът за прилагането на задължителните инструменти на ИМО, приложен към Резолюция А.973 (24) на Асамблеята на ИМО от 1 декември 2005 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.
- (8) Следва да се вземе предвид Кодексът за разследване на морски произшествия и инциденти, приложен към Резолюция А.849 (20) от Асамблеята на ИМО 27 ноември 1997 г. (*Кодекс за разследване на морски произшествия и инциденти на ИМО*), 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 Резолюцията А.861(20) на Асамблеята на ИМО от 27 ноември 1997 г. и Резолюция MSC.163(78) на Комитетът по морска безопасност на ИМО от 17 май 2004 г., които *установяват* определение на „устройствата за записване на данните от пътуване“.
- (9) При провеждане на разследвания на безопасността при морски произшествия и инциденти, държавите-членки следва да вземат предвид „Насоките относно справедливото отношение към морските лица при морски произшествия“, приложени към Резолюция LEG.3(91)) на Правния комитет на ИМО и Управителния орган на Международната организация на труда от 27 април 2006 г. ■ .
- (10) 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<sup>1</sup> изисква държавите-членки да определят, в рамките на съответните си правни системи, правен *статус*, 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 ИМО за *разследване* на морски произшествия и инциденти, да провеждат разследвания на морски произшествия и инциденти, засягащи ро-ро фериботи и бързоходни пътнически плавателни съдове.
- (11) 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

---

<sup>1</sup> ОВ L 138, 01.06.1999 г., стр. 1. ||

информация<sup>1</sup> изисква от държавите-членки да спазват Кодекса на ИМО за разследване на морски произшествия и инциденти и да гарантират, че резултатите от *разследването* се публикуват възможно най-скоро след приключването му.

- (12) Провеждането на *разследвания* на безопасността || при произшествия и инциденти, засягащи морски кораби или други плавателни съдове в пристанищни или други ограничени морски зони, е от изключително значение за 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 образование, **на които са предоставени трайни правомощия за вземане на решения**, за да се избегне всякакъв конфликт на интереси.
- (13) Държавите-членки, съгласно тяхното законодателство по отношение на правомощията на органите, отговарящи за съдебното следствие, и по възможност 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.
- (14) Държавите-членки следва да гарантират, че правните им системи дават възможност на тях и на други значително заинтересовани държави-членки да участват във или провеждат разследвания на произшествия въз основа на разпоредбите от Кодекса на ИМО за *разследване* на морски произшествия и инциденти.
- (15) Дадена държава-членка може да делегира на друга държава-членка задачата за провеждане на разследване на безопасността, при морско произшествие или инцидент (|| „разследване на безопасността“) или конкретни задачи по провеждането на такова разследване, при взаимна договореност.
- (16) Държавите-членки следва да положат всички усилия да не таксуват 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 се договарят за възстановяване на направените разходи.
- (17) 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 създаването 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.
- (18) 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 целесъобразно и в двата случая.
- (19) **Сигнали за бедствие, подадени от кораб, или информация от всякакъв друг източник за това, че даден кораб или хора на или от кораб са в опасност, или че**

---

<sup>1</sup> ОВ L 208, 5.8.2002 г., стр. 10.

*вследствие на събитие, свързано с функционирането на кораб, съществува сериозен потенциален риск от нанасяне на щети на хората, на структурата на кораба или на околната среда, следва да бъдат разследвани или проучени по друг начин.*

- (20) Регламент (ЕО) № 1406/2002 на Европейския парламент и на Съвета<sup>1</sup> изисква Европейската агенция за морска безопасност („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 *разследванията на безопасността* 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.
- (21) В съответствие с Регламент (ЕО) № 1406/2002 Агенцията трябва да подпомага сътрудничеството при предоставянето на помощ, *оказвана на държавите-членки по отношение на дейности, свързани с разследвания и при анализиране на изготвени вече доклади по разследвани произшествия.*
- (22) *Всички заключения, направени въз основа на анализите на готови доклади по разследвани произшествия, които могат да бъдат от полза за предотвратяването на бъдещи катастрофи и подобряването на морската безопасност в Европейския съюз, следва да бъдат взети предвид при разработването или изменението на общата методология за разследване на морски произшествия.*
- (23) Държавите-членки **и Общността** следва надлежно да вземат под внимание препоръките за безопасност, произтичащи от разследването на безопасността.
- (24) Тъй като целта на *разследването на безопасността* е предотвратяване на морски произшествия и инциденти, *неговите* заключения и препоръки за безопасност не следва || при никакви обстоятелства || да се използват при определяне на отговорност или на вина.
- (25) Тъй като *целите* на настоящата *директива*, а именно подобряване на морската безопасност в Общността и съответно намаляване на риска от бъдещи морски произшествия, не могат да бъдат постигнати в достатъчна степен от държавите-членки и следователно, поради мащаба или резултатите от *настоящата директива*, могат да бъдат постигнати по-добре на общностно равнище, Общността може да приема 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 *тези цели*.
- (26) Мерките, необходими за изпълнението на настоящата директива, следва да се приемат в съответствие с Решение 1999/468/ЕО на Съвета от 28 юни 1999 г относно установяване на условията и реда за упражняване на изпълнителните правомощия, предоставени на Комисията<sup>2</sup>.
- (27) По-специално на Комисията следва да се предостави правомощието да изменя настоящата директива, за да приложи последващите изменения на международните

---

<sup>1</sup> ОВ L 208, 5.8.2002 г., стр. 1. ||

<sup>2</sup> ОВ L 184, 17.7.1999 г., стр. 23. ||

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.

## ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

### Член 1 Предмет

1. Целта на настоящата директива е подобряване на морската безопасност и предотвратяване на замърсяването от кораби, както и намаляване на риска от бъдещи морски произшествия, посредством:
  - а) подпомагане 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 превантивни мерки.
2. Разследванията *на безопасността, предприети* по смисъла на настоящата директива нямат за цел определяне на отговорност или вина. Държавите-членки обаче гарантират, че разследващият орган или образувание (|| „разследващ орган”) не се въздържа да докладва изцяло причините за произшествието или инцидента, в случай че от резултатите може да се направи заключение за вина или отговорност.

### Член 2 Обхват

1. Настоящата директива се прилага за морски произшествия, инциденти **и сигнали за бедствие**, 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, инциденти **и сигнали за бедствие**, 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 ще превозват повече от дванадесет пътници с търговски цели;

- в) плавателни съдове по вътрешни водни пътища, които плават по вътрешни водни пътища;
- г) рибарски съдове с дължина под 15 метра;
- д) стационарни офшорни сондажни платформи.

### Член 3 Определения

За целите на настоящата директива:

1. „Кодекс на ИМО за разследване на морски произшествия и инциденти“ означава *актуализирана* версия на Кодекса за разследване на морски произшествия и инциденти, приложен към Резолюция А.849(20) на Асамблеята на ИМО от 27 ноември 1997 г.
2. Следните понятия се разбират в съответствие с определенията, съдържащи се в Кодекса на ИМО 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. **Термините „тежко произшествие“ и „по-леко произшествие“ се разбират съгласно актуализираните определения, съдържащи се в Циркулярно писмо 953 на Комитета по морска безопасност на ИМО.**
4. Термините „ро-ро ферибот“ и „бързоходен пътнически плавателен съд“ се разбират по смисъла на определенията, съдържащи се в член 2 от Директива 1999/35/ЕО.
5. „Устройство за записване на данните от пътуване“ (|| „VDR“) се разбира в съответствие с определението, съдържащо се в Резолюция А.861 (20) на Асамблеята на ИМО и Резолюция MSC.163 (78) на Комитета по морска безопасност на ИМО.
6. **„Сигнал за бедствие“ означава сигнал, подаден от кораб или информация от всякакъв друг източник за това, че даден кораб или хора на или от кораб са в опасност по море.**
7. „Препоръка за безопасност“ означава всяко предложение, **включително за целите на регистрацията и контрола**, направено 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, от
- б) Комисията, *подпомагана от Агенцията и* действаща въз основа на абстрактен анализ на данни *и резултатите от извършените разследвания на безопасността.*

#### Член 4

##### Статус на разследванията на безопасността

1. Държавите-членки определят, според правните си системи, правния *статус* на разследванията на безопасността по такъв начин, че *те* 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 са:

- а) независими от наказателни или други паралелно провеждащи се разследвания за определяне на отговорност или вина, *така че единствено заключенията или препоръките в резултат от разследванията на безопасността, предприети съгласно настоящата директива, да се използват в съдебни разследвания;* 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:
    - а) сътрудничество и взаимно подпомагане при разследвания във връзка с безопасността, провеждани от други държави-членки, или делегирането на друга държава-членка на задачата за провеждане на такова разследване съгласно член 7; както и
    - б) координиране на дейностите на съответните разследващи органи до необходимата за постигане на целите на настоящата директива степен.

#### Член 5

##### Задължение за разследване

1. Всяка държава-членка гарантира, че се провежда разследване на безопасността от посочения в член 8 разследващ орган при *тежки или* много тежки морски произшествия:
  - а) 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 *към разследването на тежки и много тежки произшествия*, разследващият орган, *посочен в член 8, след като е установил първоначалните обстоятелства по конкретния случай*, решава дали да се проведе или не разследване на безопасността при *по-леко произшествие, морски инцидент или сигнал за бедствие*.

В своето *решение разследващият орган взема* предвид сериозността на произшествието или инцидента, вида *на плавателния съд и/или на товара, засегнати от сигнала за бедствие*, и *всяко искане на издирващите и спасителни органи*.

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 *начин, който е най-резултатен за постигането на целите на настоящата директива според този разследващ орган*, и с оглед на предотвратяването на бъдещи произшествия и инциденти.

4. Разследванията на безопасността, следват **■** общата методика за разследване на морски произшествия и инциденти, разработена съгласно член 2, буква д), от Регламент (ЕО) № 1406/2002. Комисията приема или изменя тази методика за целите на настоящата директива.

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.

Комисията *взема предвид заключенията от докладите по произшествията и препоръките за безопасност, съдържащи се в тях при изменението* на общата методика. **■**

5. Разследването на *безопасността*, започва възможно най-скоро след възникването на морското произшествие или инцидент *и във всички случаи не по-късно от два месеца след възникването 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 *или засегнатите страни* относно възникването на всички произшествия, инциденти *и сигнали за бедствие*, попадащи в обхвата на настоящата директива.

## Член 7

### Ръководство на или участие в разследвания на безопасността

1. **█** В случаи на *тежки или много тежки произшествия*, които *са от значителен интерес* за две или повече държави-членки, тези държави-членки *бързо се договарят за това*, коя от тях ще е водещата разследването държава-членка. *Ако те не могат да постигнат споразумение коя от тях да води разследването, Комисията взема решение по въпроса, основаващо се на становище на Агенцията, което се прилага незабавно.*
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 *или те* се споразумеят, *или Комисията реши* коя от тях ще стане 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, инцидент *или сигнал за бедствие* има засегнат ро-ро ферибот или бързоходен пътнически плавателен съд, процедурата по разследването на безопасността **█** се започва от държавата-членка, в чиито териториални *води* или *вътрешни водни пътища*, както са определени в UNCLOS *са възникнали* произшествието, инцидентът *или сигналът за бедствие* или, ако *са възникнали* 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 *до момента, когато или те* се споразумеят, *или Комисията реши* коя от тях ще стане водеща разследването държава.

## Член 8 Разследващи органи

1. Държавите-членки гарантират, че разследванията на безопасността се провеждат под отговорността на безпристрастен постоянен разследващ орган *или образувание, на когото са предоставени необходимите правомощия и който е съставен от инспектори с подходяща* квалификация **█** *в областта на морски произшествия и инциденти.*

*Въпросният разследващ орган е функционално независим, най-вече от националните органи, отговорни за годността за плаване, освидетелстването, контрола, екипажа, безопасността на плаването, поддръжката, контрола на морския трафик, държавния пристанищен контрол и експлоатацията на морските пристанища, от органи, провеждащи разследвания с цел установяване на отговорност или правоприлагане и, като цяло, от която и да е друга 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, определят независим координационен център за сътрудничество при разследването на *безопасността* 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 налага.
3. Поверените на разследващия орган дейности могат 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, действащи в рамките на съответните си правни системи, гарантират, че провеждащите разследванията лица от техния разследващ орган или от всеки друг разследващ орган, на който са делегирана задачата за разследване на безопасността, където е уместно и в сътрудничество с органите, отговарящи за съдебното следствие, имат право:
  - а) на 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 имат 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) на достъп до резултатите от изследването на телата на жертвите или от пробите от телата на жертвите;
  - е) да изискват и да имат свободен достъп до резултатите от изследването или от пробите, взети от лицата, 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 разследването 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 способен* да реагира незабавно при известяване за произшествие и да получи необходимите ресурси за независимо изпълнение на функциите си.

Провеждащите разследванията лица от негова страна придобиват *статус*, който им дава необходимите гаранции за независимост.

- б. 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

##### ***Неразкриване на данни***

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 **||** :

- а) всички свидетелски и други показания, обяснения и бележки, взети или получени от разследващия орган по време на разследването на безопасността;
- б) документи, разкриващи самоличността на лицата, дали показания по време на разследването на безопасността;
- в) медицинска или лична информация относно лицата, засегнати от произшествието или инцидента.

***Освен това, държавите-членки гарантират, че писмени свидетелски показания или друга информация, предоставени от свидетели в хода на разследвания на безопасността, не се предоставят на органите на трета държава, така че да се предотврати използването на такива показания и информация в наказателни разследвания във въпросните държави.***

#### 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 органи, разследващи безопасността, да сътрудничат помежду си *в степен, необходима* за постигането на целта на настоящата директива **||**.
2. Процедурните правила на рамката за постоянно сътрудничество и необходимите дейности по организацията ѝ се определят съгласно посочената в *член 19, параграф 2*, процедура по регулиране.
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 информация от устройствата за записване на данните от пътуване и други електронни устройства;
  - б) взаимно си предоставят 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) ***предвиждане на мерки за бързо предупреждение в случай на морски произшествие или инцидент;***
- е) определят правилата на поверителност, спазвайки националните правила, при обмена на свидетелски показания и обработването на данни и други документи, посочени в член 9 **■** ;
- 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 с настоящата директива;

**■**

- 4. ***Всяка държава-членка, чиито съоръжения или служби са били, или при нормални обстоятелства биха били, ползвани от кораб непосредствено преди произшествие или инцидент, и която разполага с информация, относима към разследването на безопасността, предоставя тази информация на разследващия орган, провеждащ това разследване.***

#### Член 11

##### Разходи

1. Когато разследвания на безопасността засягат две или повече държави-членки, съответните дейности са безплатни.
2. Когато се иска помощ от държава-членка, която не участва в *дадено* разследване 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 на

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 могат да решат да не провеждат паралелно разследване на безопасността стига разследването на безопасността, ръководено от третата държава, да се провежда съгласно Кодекса за разследване на морските произшествия и инциденти на ИМО.

### Член 13

#### Запазване на доказателствата

Държавите-членки приемат мерки, за да гарантират, че страните, засегнати при произшествия и инциденти, *попадащи* в обхвата 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 на 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 ***сериозно или*** много 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 посочения в параграф 1 доклад, ***и по-специално достъпен за целия морски сектор, който следва при необходимост да получава специфични заключения и препоръки,*** в срок от 12 месеца от деня на произшествието. Ако не е възможно да се представи заключителен доклад в рамките на този срок, публикува се междинен доклад в срок от 12 месеца от деня на произшествието.

3. Разследващият орган от водещата разследването държава-членка изпраща копие на Комисията от заключителния, опростения или междинния доклад. Той взема предвид евентуалните забележки на Комисията с цел подобряване *качеството на доклада* по най-резултатен за постигането на целите на настоящата директива начин.
4. ***На всеки три години Комисията изпраща на Европейския парламент доклад, с който му предоставя информация и определя степеня на прилагане и на спазване разпоредбите на настоящата директива, както и следващите стъпки, считани за необходими с оглед препоръките, изложени в този доклад.***

#### 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, се проследяват по съответния начин съгласно общностното и международното право.
2. Където е уместно, разследващият орган или Комисията, ***подпомагани от Агенцията***, дават препоръки за безопасност въз основа на абстрактния анализ на ***данните и резултатите от всички извършени 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 дава ранно предупреждение, ако той прецени, на който е да е етап от разследването на безопасността, че са необходими спешни действия на общностно равнище с цел предотвратяване на риска от нови произшествия, незабавно информира Комисията за необходимостта да се даде 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 *органите, упълномощени да имат достъп до базата данни*.
3. Разследващите органи на държавите-членки нотифицират Комисията относно морските

произшествия и инциденти в съответствие с формата на приложение II. Също така те предоставят на Комисията данни, получени от разследванията на безопасността съгласно схемата на базата данни на EMСIP.

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 прилагат съответните разпоредби от Насоките на ИМО относно справедливото отношение към морските лица при морски произшествия.***

#### **Член 19**

#### **Комитет**

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

#### **Правомоция за изменение**

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

Мерките, 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 за разследване на морски произшествия и инциденти на ИМО *може* да бъдат изключени от обхвата на

---

<sup>1</sup> ОВ L 324, 29.11.2002 г., стр. 1. ||



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 настоящата директива, стига такива мерки да не са в нарушение на настоящата директива или по никакъв начин да не възпрепятстват постигането на нейната цел **или целите на Съюза**.

#### *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* 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 24* Транспониране

1. Държавите-членки привеждат в сила законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими, за да се съобразят с настоящата директива, най-късно до ...\*. **Те незабавно съобщават на Комисията текстовете на тези мерки и представят таблица на съответствието между тях и настоящата директива.**

Когато държавите-членки приемат тези мерки, в тях се съдържа позоваване на настоящата директива или то се извършва при официалното им публикуване. Условието 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 25*

---

\* ОВ: 24 месеца *от* датата на влизане в сила на настоящата директива.

## Влизане в сила

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

### *Член 26* Адресати

Адресати на настоящата директива са държавите-членки.

Съставено в ... на

За Европейския парламент

Председател

За Съвета

Председател

---

## ПРИЛОЖЕНИЕ I

### Съдържание на доклада от разследването на безопасността

#### Предговор

Тук се определя единствената цел на разследването на безопасността, така че препоръката за безопасност по никакъв начин не поражда презумпция за отговорност или вина и че, 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, позовано 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,

Идентификация,

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,

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

### 2.4 Участие на бреговите власти 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 са непосредствено допринесли за морското произшествие или инцидент. Тук също така се включва всякаква 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 последствията от него, се оказват или неадекватни, или липсващи.

## 5. Заключение

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, инспекция, 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.

Тази 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, видео, аудиозаписи, навигационни карти, чертежи,
- приложими стандарти,
- използвани технически термини и съкращения,
- специални изследвания на безопасността,
- друга информация.

## ПРИЛОЖЕНИЕ II

### ДАНИИ ПРИ ИЗВЕСТЯВАНЕ 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 участват 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 ИМО/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
-