

Az Európai Parlament és a Tanács 2009/18/EK irányelve  
( 2009. április 23.)

a tengeri szállítási ágazatban bekövetkező balesetek kivizsgálására irányadó alapelvek megállapításáról, valamint az 1999/35/EK tanácsi és a 2002/59/EK Európai Parlamenti és Tanácsi irányelv módosításáról

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 80. cikke (2) bekezdésére,

tekintettel a Bizottság javaslatára,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére [1],

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére [2],

a Szerződés 251. cikkében megállapított eljárásnak megfelelően, az egyeztetőbizottság által 2009. február 3-án jóváhagyott közös szövegtervezet fényében [3],

mivel:

(1) Az európai tengeri szállítás biztonságát magas általános szinten kell tartani, és mindent meg kell tenni a tengeri balesetek és események számának csökkentése érdekében.

(2) A tengeri balesetek gyors műszaki kivizsgálása javítja a tengeri biztonságot, mivel hozzájárul az emberi áldozatot követelő, a hajók elvesztésével és a tengeri környezet szennyezésével járó ilyen balesetek megismétlődésének megelőzéséhez.

(3) Az Európai Parlament a tengeri biztonság javításáról szóló, 2004. április 21-i állásfoglalásában [4] sürgette a Bizottságot a hajózási balesetek kivizsgálásáról szóló irányelvre vonatkozó javaslat előterjesztésére.

(4) Az ENSZ 1982. december 10-i tengerjogi egyezményének (a továbbiakban: UNCLOS) 2. cikke meghatározza a parti államok azon jogát, hogy kivizsgálják a felségvizeiken bekövetkező olyan tengeri balesetek okait, amelyek veszélyeztethetik az emberi életet vagy a környezetet, szükségessé tehetik a parti állam felkutatási és mentési hatóságainak beavatkozását, vagy másképpen érinthetik a parti államot.

(5) Az UNCLOS 94. cikke előírja, hogy a lobogó szerinti államoknak megfelelően képzett személy vagy személyek által vagy előtt kell kivizsgáltatniuk bizonyos nyílt tengeren bekövetkezett baleseteket vagy hajózási eseményeket.

(6) Az Életbiztonság a tengeren tárgyú 1974. november 1-jei nemzetközi egyezmény (a továbbiakban: a SOLAS 74) I/21. szabálya, a merülésvonalakról szóló 1966. április 5-i nemzetközi egyezmény és a hajókról történő szennyezés megelőzéséről szóló 1973. november 2-i nemzetközi egyezmény meghatározza a lobogó szerinti államoknak a balesetek kivizsgálására és a Nemzetközi Tengerészeti Szervezetnek (IMO) a vonatkozó megállapításokról való tájékoztatására irányuló felelősségét.

(7) Az IMO közgyűlésének a 2007. november 29-i A. 996(25) határozatához csatolt, a kötelező IMO-jogeszközök végrehajtási szabályzata emlékeztet a lobogó szerinti államok azon kötelességére, hogy a tengeri közlekedésbiztonsági vizsgálatokat megfelelően képzett, a tengeri balesetekkel és eseményekkel kapcsolatos ügyekben jártas vizsgálóbiztosok végezzék. Az említett szabályzat előírja továbbá a lobogó szerinti államok számára, hogy készen kell állniuk arra, hogy – a baleset vagy esemény helyszínétől függetlenül – az adott célra képzett vizsgálóbiztosokat bocsássonak rendelkezésre.

(8) Figyelembe kell venni a tengeri balesetek és események kivizsgálásának az IMO közgyűlésének az 1997. november 27-i A. 849(20) határozatához csatolt szabályzatát (a továbbiakban: a tengeri balesetek és események kivizsgálásáról szóló IMO-szabályzat), amely közös megközelítés alkalmazását írja elő a tengeri balesetek és események biztonsági vizsgálata esetében, valamint államközi együttműködést a tengeri baleseteket és eseményeket kiváltó tényezők azonosítása területén. Figyelembe

kell venni továbbá az IMO közgyűlésének 1997. november 27-i A. 861(20) és az IMO Tengerészeti Biztonsági Bizottságának a 2004. május 17-i MSC. 163(78) határozatait is, amelyek meghatározzák az "úti adatrögzítők" fogalmát.

(9) A tengerészeket a munkavállalók különleges kategóriájaként ismerik el, és – tekintettel a hajózási iparág globális jellegére és a különböző joghatóságokra, amelyekkel kapcsolatba kerülhetnek – különleges védelemre van szükségük, különösen a hatóságokkal való kapcsolatukban. A még nagyobb tengeri biztonság érdekében a tengerészeknek bízniuk kell abban, hogy tengeri baleset esetén tisztességes eljárásban részesülnek. Emberi jogaikat és méltóságukat minden időben meg kell őrizni, és valamennyi biztonsági vizsgálatot tisztességes és gyors módon kell lefolytatni. E célból a tagállamoknak nemzeti jogukkal összhangban, különösen figyelembe kell venniük a tengeri balesetek esetén a tengerészekkel szembeni tisztességes bánásmódra vonatkozó IMO-iránymutatások megfelelő rendelkezéseit.

(10) A tagállamoknak jogrendszerük keretei közt eljárva védeniük kell a baleseteket követő tanúvallomásokot, és meg kell akadályozniuk, hogy azokat a biztonsági vizsgálatról eltérő célra használják fel, annak érdekében, hogy elkerüljék a tanúkkal szembeni hátrányosan megkülönböztető vagy megtorló intézkedéseket a vizsgálatban való részvételük miatt.

(11) A menetrend szerint közlekedő ro-ro komphajók és a gyorsjáratú személyszállító vízi járművek biztonságos üzemeltetésének érdekében végzett kötelező szemlék rendszeréről szóló, 1999. április 29-i 1999/35/EK tanácsi irányelv [5] előírja a tagállamok számára, hogy saját jogrendszerük keretében hozzanak létre egy jogalapot, amely számukra és minden egyéb különösen érdekelt tagállam számára lehetővé teszi, hogy egy ro-ro komphajót vagy gyorsjáratú személyszállító vízi járművet érintő tengeri baleset vagy esemény kivizsgálásában részt vegyenek, abban együttműködjenek, vagy – amennyiben a tengeri balesetek és események kivizsgálásáról szóló IMO-szabályzat úgy rendelkezik – az ilyen vizsgálatot lefolytassák.

(12) A közösségi hajóforgalomra vonatkozó megfigyelő és információs rendszer létrehozásáról szóló, 2002. június 27-i 2002/59/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv [6] előírja a tagállamok számára, hogy meg kell felelniük a tengeri balesetek és események kivizsgálására vonatkozó IMO-szabályzatnak és biztosítaniuk kell, hogy a balesetek kivizsgálásának eredményei a balesetek kivizsgálásának lezárultát követően a lehető legrövidebb időn belül közzétételre kerüljenek.

(13) A tengerjáró hajókat vagy a kikötőkben vagy más, korlátozás alá tartozó területeken tartózkodó hajókat érintő balesetek és események pártatlan módon történő biztonsági vizsgálatainak lefolytatása alapvető fontosságú az ilyen balesetek vagy események körülményeinek és okainak pontos megállapítása érdekében. A vizsgálatokat ezért – az összeférhetetlenség elkerülése érdekében – a szükséges jogkörökkel felruházott, független szerv ellenőrzése mellett, képzett vizsgálóbiztosoknak kell lefolytatniuk.

(14) A tagállamoknak – az igazságügyi vizsgálat lefolytatásáért felelős hatóságok hatáskörére vonatkozó jogszabályaiknak megfelelően, és adott esetben ezen hatóságokkal együttműködésben – biztosítaniuk kell, hogy a műszaki kivizsgálásért felelős személyek feladataikat a lehető legjobb körülmények között végezhessék.

(15) Ez az irányelv nem sérti a személyes adatok feldolgozása vonatkozásában az egyének védelméről és az ilyen adatok szabad áramlásáról szóló, 1995. október 24-i 95/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvet [7].

(16) A tagállamoknak biztosítaniuk kell, hogy jogrendszerük lehetővé tegye számukra és minden egyéb különösen érdekelt tagállam számára, hogy – a tengeri balesetek és események kivizsgálására vonatkozó IMO-szabályzat rendelkezései alapján – a balesetek kivizsgálásában részt vegyenek, vagy együttműködjenek, vagy azt lefolytassák.

(17) Alapvetően minden tengeri baleset vagy esemény ügyében egyetlen vizsgálatot kell lefolytatni, amelyet az egyik tagállam, vagy egy vizsgálatot vezető tagállam lát el bármely másik alaposan érdekelt állam közreműködésével. Megfelelően indokolt,

kivételes esetekben, amelyek az érintett hajó lobogója, a baleset helye vagy az áldozatok állampolgársága miatt kettő vagy több tagállammal állnak kapcsolatban, párhuzamos vizsgálat is folytatható.

(18) A tagállamok a tengeri baleset vagy esemény biztonsági vizsgálatának (a továbbiakban: biztonsági vizsgálat) vezetésével vagy az ilyen vizsgálatokhoz kapcsolódó egyedi feladatokkal – közös megegyezéssel – más tagállamot is megbízhatnak.

(19) A tagállamoknak minden erőfeszítést meg kell tenniük annak érdekében, hogy a két vagy több tagállamot érintő biztonsági vizsgálatok keretében igényelt segítségnyújtásért ne számítsanak fel költséget. A biztonsági vizsgálatban nem érintett tagállamtól kért segítség esetén a tagállamok megállapodnak a felmerülő költségek megtérítéséről.

(20) A SOLAS 74 V/20. szabálya értelmében a 2002. július 1-jén vagy azután megépített utasszállító hajókat és a 3000 tonna, vagy annál nagyobb bruttó úrtartalmú egyéb hajókat úti adatrögzítővel kell felszerelni a balesetek kivizsgálásának segítése érdekében. Elő kell írni, hogy ez a berendezés – tekintettel a hajózási balesetek megelőzését célzó politika kialakításában betöltött fontos szerepére – mindig megtalálható legyen a nemzeti vagy nemzetközi forgalomban részt vevő és közösségi kikötőkbe érkező hajókon.

(21) Az úti adatrögzítő rendszer és más elektronikus eszközök által szolgáltatott adatok felhasználhatók visszamenőlegesen a tengeri baleset vagy esemény okainak kivizsgálására, valamint megelőző jelleggel az esetlegesen ilyen eseményekhez vezető körülményekből való tapasztalatszerzésre. A tagállamoknak biztosítaniuk kell az ilyen adatok mindkét célra történő megfelelő felhasználását, amennyiben azok rendelkezésre állnak.

(22) Az Európai Parlament és a Tanács 1406/2002/EK rendelete [8] előírja az Európai Tengerbiztonsági Ügynökség (a továbbiakban: az ügynökség) számára, hogy együtt kell működnie a tagállamokkal műszaki megoldások kidolgozása érdekében, továbbá technikai segítséget kell nyújtania a közösségi jogszabályok végrehajtásához. A balesetek kivizsgálása területén az ügynökségnek az a feladata, hogy – a tagállamok eltérő jogi rendszereire figyelemmel – megkönnyítse a tagállamok és a Bizottság közötti, a tengeri baleseteknek az egyezményes nemzetközi alapelvek szerinti kivizsgálására vonatkozó közös módszertan kidolgozására irányuló együttműködést.

(23) Az 1406/2002/EK rendeletnek megfelelően az ügynökség elősegíti a kivizsgálással kapcsolatos tevékenységek tekintetében a tagállamok által nyújtott támogatásra és a meglévő baleseti jelentések elemzésére irányuló együttműködést.

(24) A baleseti vizsgálati jelentésekből levont lényegi tanulságokat figyelembe kell venni a tengeri balesetek és események közös kivizsgálási módszertanának fejlesztése vagy módosítása során.

(25) A biztonsági vizsgálatot követően megfogalmazott biztonsági ajánlásokat a tagállamoknak és a Közösségnek kellően figyelembe kell venniük.

(26) Mivel a műszaki biztonsági vizsgálat célja a tengeri balesetek és események megelőzése, a következtetések és a biztonsági ajánlások semmilyen körülmények között nem állapíthatják meg a felelősséget vagy a vétkesség megosztását.

(27) Mivel ezen irányelv célját, nevezetesen a tengeri biztonság Közösségen belüli javítását és ily módon a jövőbeli tengeri balesetek kockázatának csökkentését, a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, és ezért az intézkedés terjedelme vagy hatásai miatt azok közösségi szinten jobban megvalósíthatók, a Közösség intézkedéseket hozhat a Szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően. Az e cikkben foglalt arányosság elvének megfelelően ez az irányelv nem lépi túl az e cél eléréséhez szükséges mértéket.

(28) Az ezen irányelv végrehajtásához szükséges intézkedéseket a Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskörök gyakorlására vonatkozó eljárások megállapításáról szóló, 1999. június 28-i 1999/468/EK tanácsi határozattal [9] összhangban kell elfogadni.

(29) A Bizottságot fel kell hatalmazni ezen irányelv módosítására, hogy alkalmazza a nemzetközi egyezményekben, és jegyzőkönyvekben, szabályzatokban és az ahhoz kapcsolódó határozatokban bekövetkező változásokat, és kiigazítsa vagy módosítsa a tengeri balesetek és események kivizsgálásának közös módszertanát. Mivel a fenti intézkedések általános hatályúak, és ezen irányelv nem alapvető fontosságú elemeinek többek között új nem alapvető fontosságú elemekkel történő kiegészítéssel történő módosítására irányulnak, azokat az 1999/468/EK határozat 5a. cikkében meghatározott ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással kell elfogadni.

(30) A jogalkotás minőségének javításáról szóló intézményközi megállapodás [10] 34. pontjával összhangban a tagállamokat ösztönzik arra, hogy a maguk számára, illetve a Közösség érdekében készítsenek táblázatokat, amelyekben a lehető legpontosabban bemutatják az irányelv és az azt átültető intézkedések közötti megfelelést, és hogy e táblázatokat tegyék közzé,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. cikk

Tárgy

(1) Ezen irányelv célja a tengeri biztonság javítása és a hajók által okozott szennyezés megelőzése a jövőbeli tengeri balesetek kockázatának csökkentése érdekében, a következők révén:

a) a gyors biztonsági vizsgálatok elvégzésének, valamint a tengeri balesetek és események megfelelő elemzésének a megkönnyítése azok okainak meghatározása érdekében; és

b) a biztonsági vizsgálatról szóló időszerű és pontos jelentések, valamint a helyreállítási intézkedésekre vonatkozó javaslatok biztosítása.

(2) Az ezen irányelv szerinti kivizsgálások sem a felelősség megállapítására, sem a vétkesség megosztására nem terjedhetnek ki. A tagállamoknak azonban biztosítaniuk kell, hogy a vizsgálati szerv vagy jogalany (a továbbiakban: vizsgálati szerv) a tengeri baleset vagy esemény oka tekintetében teljes körű jelentést tegyen, mivel a vétkesség vagy a felelősség esetleg ezen megállapításokból kikövetkeztethető.

2. cikk

**Hatály**

(1) Ez az irányelv olyan tengeri balesetekre és eseményekre alkalmazandó, amelyek

a) valamelyik tagállam lobogója alatt közlekedő hajókkal kapcsolatosak;

b) a tagállamoknak az UNCLOS-ban meghatározottak szerinti parti tengerén vagy belvizein történtek; vagy

c) a tagállamok más alapvető érdekeit érintik.

(2) Ez az irányelv nem alkalmazandó olyan tengeri balesetekre és eseményekre, amelyek csak a következő típusú hajókat érintik:

a) hadihajók, csapatszállító hajók és egyéb hajók, amelyek valamely tagállam tulajdonában vagy üzemeltetésében állnak, és amelyeket kizárólag kormányzati, nem kereskedelmi célra használnak;

b) kereskedelmi tevékenységre nem használt, nem gépi meghajtású hajók, kezdetleges felépítésű fahajók, kedvtelési célú jachtok és kedvtelési célú hajók, kivéve, ha legénységgel közlekednek vagy fognak közlekedni, és 12 utasnál többet szállítanak kereskedelmi céllal;

c) belvízi utakon üzemeltetett belvízi hajók;

d) 15 méternél rövidebb halászhajók;

e) rögzített nyílt tengeri fúróberendezések.

3. cikk

Fogalommeghatározások

Ezen irányelv alkalmazásában:

1. "A tengeri balesetek és események kivizsgálásáról szóló IMO-szabályzat": az IMO 1997. november 27-i A. 849(20) közgyűlési határozatához csatolt, a tengeri balesetek és események kivizsgálásának szabályzata, annak naprakész változata szerint.
2. A következő kifejezések a tengeri balesetek és események kivizsgálásáról szóló IMO-szabályzatban található meghatározások szerint értendők:
  - a) "tengeri baleset";
  - b) "nagyon súlyos baleset";
  - c) "tengeri esemény";
  - d) "tengeri baleset vagy esemény biztonsági vizsgálata";
  - e) "a vizsgálatot vezető állam";
  - f) "különösen érdekelt állam".
3. A "súlyos baleset" kifejezés az IMO Tengerbiztonsági Bizottságának és Tengerkörnyezet-védelmi Bizottságának 2008. december 18-i MSC-MEPC.3/Circ.1 számú körlevelében található naprakésszé tett meghatározásoknak megfelelően értendő.
4. "A tengerészekkel tengeri baleset esetén való tisztességes bánásmódra vonatkozó IMO-iránymutatások" az IMO Jogi Bizottsága 2006. április 27-i LEG.3(91) határozatához csatolt iránymutatások, amelyet jóváhagyott a Nemzetközi Munkaügyi Szervezet Igazgató Tanácsa 2006. június 12– 16-i 296. ülésén.
5. A "ro-ro komphajó" és a "gyorsjáratú személyszállító vízi jármű" kifejezések az 1999/35/EK irányelv 2. cikkében található meghatározás szerint értendők.
6. Az "úti adatrögzítő (a továbbiakban: VDR)" kifejezés az IMO közgyűlésének az A. 861(20) és az IMO Tengerészeti Biztonsági Bizottságának MSC. 163(78) határozatában foglalt meghatározás szerint értendő.
7. A "biztonsági ajánlás": bármely olyan javaslat, a lajstromozási és ellenőrzési célból tett javaslatokat is beleértve, amelyet
  - a) biztonsági vizsgálatot folytató vagy vezető állam vizsgálati szerve tett a vizsgálatból származó információk alapján; vagy adott esetben
  - b) a Bizottság tett az adatok összefoglaló elemzése valamint az elvégzett kivizsgálások eredményei alapján.

#### 4. cikk

A biztonsági vizsgálatok jogállása

(1) A tagállamok – a jogrendszerüknek megfelelően – oly módon határozzák meg a biztonsági vizsgálatok jogállását, hogy azokat a lehető leghatékonyabb módon és a lehető legrövidebb időn belül el lehessen végezni.

A tagállamok – jogszabályaiknak megfelelően és adott esetben az igazságügyi vizsgálat elvégzéséért felelős hatóságok általi együttműködéssel – biztosítják, hogy a biztonsági vizsgálatok

- a) a felelősség megállapítására vagy a vétkesség megosztására irányuló nyomozástól vagy egyéb, párhuzamosan végzett vizsgálattól függetlenek legyenek; és
- b) ne legyenek indokolatlanul akadályoztatva, felfüggesztve vagy elhalasztva ilyen vizsgálatok miatt.

(2) A tagállamok által meghatározandó szabályoknak – a 10. cikkben említett állandó együttműködési kerettel összhangban – tartalmazniuk kell olyan rendelkezéseket, amelyek lehetővé teszik

- a) a más tagállamok által vezetett biztonsági vizsgálatok területén folytatott együttműködést és kölcsönös segítségnyújtást, vagy az ilyen vizsgálatok lefolytatásának más tagállamokra való bízását a 7. cikkkel összhangban; és

b) vizsgálati szerveik tevékenységeinek összehangolását az ezen irányelv céljának eléréséhez szükséges mértékben.

#### 5. cikk

##### Kivizsgálási kötelezettség

(1) Minden tagállam biztosítja, hogy a 8. cikkben említett vizsgálati szerv biztonsági vizsgálatot végezzen az olyan nagyon súlyos tengeri balesetekkel kapcsolatban, amelyek

- a) a lobogója alatt közlekedő hajót érintenek, tekintet nélkül a baleset helyszínére;
- b) az UNCLOS-ban meghatározottak szerinti parti tengerén vagy belvizein következnek be, tekintet nélkül a balesetben érintett hajó vagy hajók lobogójára; vagy
- c) a tagállam alapvető érdekével kapcsolatosak, tekintet nélkül a baleset helyszínére és az érintett hajó vagy hajók lobogójára.

(2) Ezenkívül, súlyos baleset esetén, a vizsgálati szerv előzetes értékelést végez annak meghatározása érdekében, hogy végezzen-e a biztonsági kivizsgálást. Ha a vizsgálati szerv úgy határoz, hogy nem végez biztonsági kivizsgálást, a határozat indokait a 17. cikk (3) bekezdésének megfelelően rögzíteni és közölni kell.

Bármely más tengeri baleset vagy rendkívüli esemény esetében a vizsgálati szerv határoz, hogy végez-e biztonsági kivizsgálást.

A vizsgálati szervnek az első és második albekezdésben említett határozataiban figyelembe kell vennie a tengeri baleset vagy esemény súlyosságát, az érintett hajó és/vagy rakomány típusát, valamint azt a mértéket, amellyel a biztonsági vizsgálat megállapításai hozzájárulhatnak jövőbeli balesetek és események megelőzéséhez.

(3) A biztonsági vizsgálatok hatályát és a lefolytatásukra vonatkozó gyakorlati intézkedéseket a vizsgálatot vezető tagállam vizsgálati szerve határozza meg a többi különösen érdekelt állam vizsgálati szervével együttműködésben, oly módon, hogy az ezen irányelv céljának elérését a lehető legjobban elősegítse, és a jövőbeli balesetek és események megelőzését szolgálja.

(4) A biztonsági vizsgálatok lefolytatása során a kivizsgáló szerv a tengeri balesetek és események kivizsgálására szolgáló, az 1406/2002/EK rendelet 2. cikkének e) pontja szerint kidolgozott módszertant követi. A vizsgálók egyedi esetekben eltérhetnek a módszertantól, amennyiben az szakmai megítélésük szerint szükségesnek bizonyul, és ha a vizsgálat céljainak elérése érdekében szükséges. A Bizottság ezen irányelv alkalmazásában kiigazítja vagy módosítja e módszertant figyelembe véve a biztonsági vizsgálatokból levont lényegi tanulságokat.

Az ezen irányelv nem alapvető fontosságú elemeinek többek között új, nem alapvető fontosságú elemekkel történő kiegészítéssel történő módosítására irányuló ilyen intézkedést a 19. cikk (3) bekezdésében említett ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.

(5) A biztonsági vizsgálatot a tengeri baleset vagy esemény bekövetkezése után a kivitelezhetőség függvényében haladéktalanul meg kell kezdeni, de semmi esetre sem később, mint a bekövetkezést követő két hónap.

#### 6. cikk

##### Értesítési kötelezettség

A tagállamok – a jogrendszerük keretében – előírják, hogy a vizsgálati szervezet a felelős hatóságok és/vagy az érintett felek haladéktalanul értesítik az ezen irányelv hatálya alá tartozó valamennyi balesetről és eseményről.

#### 7. cikk

##### Biztonsági vizsgálatok vezetése és az azokban való részvétel

(1) Alapvetően minden tengeri balesetet vagy eseményt egyetlen vizsgálat keretében kell kivizsgálni, amelyet az egyik tagállam, vagy egy vizsgálatot vezető tagállam egy másik, alaposan érdekelt tagállam részvételével folytat.

Két vagy több tagállamot érintő biztonsági vizsgálat esetén ezért az érintett tagállamoknak a lehető leggyorsabban meg kell állapodniuk abban, hogy melyikük legyen a vizsgálatot vezető tagállam. Minden erőfeszítést meg kell tenniük a vizsgálati eljárások elfogadása érdekében. Ezen megállapodás keretében a különösen érdekelt egyéb államok azonos jogokkal és hozzáféréssel rendelkeznek a tanúk és a bizonyítékok tekintetében, mint a biztonsági vizsgálatot vezető tagállam. Rendelkeznek továbbá azzal a joggal, hogy meggyőződjenek arról, hogy a biztonsági vizsgálatot vezető tagállam álláspontjukat figyelembe vette.

Ugyanazon baleset vagy esemény párhuzamos biztonsági vizsgálatára csak szigorúan kivételes esetekben kerülhet sor. Ilyen esetekben a tagállamoknak értesíteniük kell a Bizottságot a párhuzamos vizsgálat indokairól. A párhuzamos vizsgálatokat végző tagállamoknak együtt kell működniük. Különösen, az érintett vizsgálati szerveknek ki kell cserélniük egymás között a vizsgálat során szerzett minden releváns információt, annak érdekében különösen, hogy amennyiben lehetséges, közös következtetésekre jussanak.

A tagállamoknak tartózkodniuk kell minden olyan intézkedéstől, amely alaptalanul megakadályozná, felfüggesztené vagy késleltetné az irányelv hatálya alá tartozó biztonsági vizsgálatok lefolytatását.

(2) Az (1) bekezdés ellenére minden egyes tagállam felelős a biztonsági vizsgálatért és az különösen érdekelt tagállamokkal való koordinációért mindaddig, amíg kölcsönösen megállapodnak arról, hogy melyikük legyen a vizsgálatot vezető állam.

(3) A tagállamok – az ezen irányelv és a nemzetközi jog szerinti kötelezettségeik sérelme nélkül – eseti alapon és kölcsönös megegyezéssel megbízhatnak egy másik tagállamot valamely biztonsági vizsgálat vezetésének feladatával, vagy az ehhez a vizsgálathoz kapcsolódó konkrét feladatok elvégzésével.

(4) Ha egy ro-ro komphajó vagy gyorsjáratú személyszállító vízi jármű érintett tengeri balesetben vagy eseményben, a biztonsági vizsgálati eljárást annak a tagállamnak kell megindítania, amelynek az UNCLOS-ban meghatározott felségvizein vagy belvizein a baleset vagy esemény bekövetkezett, egyéb vizeken bekövetkezett baleset esetén pedig a komphajó vagy vízi jármű által utoljára érintett tagállamnak. Ez az állam felelős a biztonsági vizsgálatért és az különösen érdekelt tagállamokkal való koordinációért mindaddig, amíg kölcsönösen megállapodnak arról, hogy melyikük legyen a vizsgálatot vezető állam.

## 8. cikk

### Vizsgálati szervek

(1) A tagállamok biztosítják, hogy a biztonsági vizsgálatokkal független, a szükséges jogkörökkel felruházott, állandó vizsgálati szervet bízzanak meg, és azt megfelelően képzett, a tengeri balesetekkel és eseményekkel kapcsolatos ügyekben jártas vizsgálóbiztosok végezzék.

A biztonsági vizsgálat pártatlan módon történő lefolytatása érdekében a vizsgálati szerv szervezetileg, valamint jogi struktúrája és döntéshozatala tekintetében független minden olyan féltől, amelyek érdekeit feladata elvégzése sértheti.

A sem tengerparttal, sem lobogójuk alatt közlekedő hajókkal és vízi járművekkel nem rendelkező tagállamok független kapcsolattartó intézményt jelölnek ki, amely együttműködik az 5. cikk (1) bekezdésének c) pontja szerinti vizsgálat során.

(2) A vizsgálati szerv biztosítja, hogy az egyes vizsgálóbiztosok rendelkezzenek a szokásos vizsgálati feladataikhoz tartozó területekre vonatkozó szaktudással és gyakorlati tapasztalattal. A vizsgálati szerv szükség esetén biztosítja továbbá a megfelelő szakértők azonnali rendelkezésre bocsátását.

(3) A vizsgálati szervre bízott tevékenységek kiterjeszhetők a tengeri biztonsággal kapcsolatos adatok gyűjtésére és elemzésére, különösen megelőzési céllal, ha ezek a tevékenységek nem befolyásolják függetlenségét, és szabályozási, igazgatási vagy szabványosítási kérdésekben nem járnak felelősséggel.

(4) A tagállamok – a jogrendszerük keretében eljárva és adott esetben az igazságügyi vizsgálatért felelős hatóságokkal együttműködve – biztosítják, hogy a vizsgálati szerv vagy a biztonsági vizsgálati feladattal megbízott bármely más vizsgálati szerv vizsgálóbiztosai rendelkezzenek a biztonsági vizsgálatához szükséges minden lényeges információval és ezért jogkörük legyen a következőkre:

- a) szabadon megközelíthessenek bármely érintett területet vagy baleseti helyszínt, valamint bármely hajót, hajóroncsot vagy hajószerkezetet, beleértve a rakományt, a felszereléseket vagy a törmelékeket;
- b) azonnal biztosíthassák a bizonyítékok jegyzékének összeállítását, valamint a vizsgálat vagy elemzés tárgyát képező hajóroncsok, törmelékek vagy más alkatrészek és anyagok ellenőrzött felkutatását és eltávolítását;
- c) megkövetelhessék a b) pontban említettek vizsgálatát vagy elemzését, és szabadon hozzáférhessenek az ilyen vizsgálatok vagy elemzések eredményeihez;
- d) szabadon hozzáférjenek, lemásolhassanak és felhasználhassanak bármely vonatkozó információt és rögzített adatot, beleértve a VDR-ből nyert adatokat, amelyek a hajóra, az útra, a rakományra, a legénységre vagy bármely más személyre, tárgyra, tényezőre vagy körülményre vonatkoznak;
- e) szabadon hozzáférhessenek az áldozatok holttestén vagy az áldozatok holttestéből vett mintákon végzett vizsgálatok eredményeihez;
- f) szabad hozzáférést kérhessenek és kaphassanak a hajó üzemeltetésében érintett személyeken vagy bármely más megfelelő személyen végzett, valamint az ezektől vett mintákon végzett vizsgálatok eredményeihez;
- g) kikérdezhessék a tanúkat minden olyan személy távollétében, akinek az érdekei hátráltathatják a biztonsági vizsgálatot;
- h) megkaphassák a lobogó szerinti állam, a hajótulajdonosok, a hajóosztályozó társaságok vagy bármely más érintett fél birtokában lévő felmérési feljegyzéseket és vonatkozó információkat, amennyiben ezek a felek vagy képviselőik a tagállamban székhellyel rendelkeznek;
- i) államuk megfelelő hatóságainak segítségét kérhetik, beleértve a lobogó szerinti és a kikötő szerinti állam ellenőreit, a partőröket, a hajóforgalmi szolgálatok irányítóit, a felkutatási és mentési csapatokat, a révkalauzokat vagy más kikötői vagy tengeri személyzetet.

(5) A vizsgálati szerv számára lehetővé kell tenni, hogy azonnal reagálhasson egy balesetről szóló értesítésre, és elegendő forrással rendelkezzen feladatai független módon történő ellátásához. Vizsgálóbiztosai részére olyan jogállást kell biztosítani, amely biztosítja számukra a függetlenséghez szükséges garanciákat.

(6) A vizsgálati szerv az ezen irányelv szerinti feladatait azzal a feltétellel kombinálhatja a tengeri balesetektől eltérő események kivizsgálásával kapcsolatos tevékenységekkel, ha az ilyen vizsgálatok nem veszélyeztetik a függetlenségét.

## 9. cikk

### Titoktartás

A 95/46/EK irányelv sérelme nélkül a tagállamok – a jogrendszerük keretében eljárva – biztosítják, hogy a következő adatok ne legyenek hozzáférhetőek a biztonsági vizsgálatról eltérő célokra, kivéve, ha az adott tagállam illetékes hatósága megállapítja, hogy a közérdekre tekintettel a következőket nyilvánosságra kell hozni:

- a) minden tanúvallomás és egyéb nyilatkozat, beszámoló és feljegyzés, amelyet a vizsgálati szerv jegyzett fel vagy kapott a biztonsági vizsgálat során;
- b) a biztonsági vizsgálat keretében tanúvallomást tett személyek személyazonosságát felfedő adatok;
- c) a tengeri balesetben vagy eseményben érintett személyekkel kapcsolatos különösen érzékeny vagy magánjellegű, többek között egészséggel kapcsolatos információk.

## 10. cikk



## Állandó együttműködési keret

(1) A tagállamok a Bizottsággal szoros együttműködésben létrehozhatnak egy olyan állandó együttműködési keretet, amely – az ezen irányelv céljának eléréséhez szükséges mértékben – lehetővé teszi vizsgálati szerveik számára az egymással való együttműködést.

(2) Az állandó együttműködési keret eljárási szabályzatáról és a szükséges szervezeti intézkedésekről a 19. cikk (2) bekezdésében megállapított szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell dönten.

(3) Az állandó együttműködési keretben a tagállamok vizsgálati szerveinek meg kell állapodniuk a legmegfelelőbb együttműködési formákról annak érdekében, hogy:

a) a vizsgálati szervek megoszthassák a hajóroncsoknak, a hajófelszereléseknek és a biztonsági vizsgálat szempontjából lényeges egyéb tárgyaknak a műszaki kivizsgálásához szükséges berendezéseket, létesítményeket és felszereléseket, beleértve azokat, amelyek a VDR-ekből és más elektronikus készülékekből származó információk megszerzéséhez és értékeléséhez kellenek;

b) biztosítható egymásnak a meghatározott feladatok elvégzéséhez szükséges szakmai együttműködést vagy szakértelmet;

c) beszerezhetők és megoszthatók a balesetekre vonatkozó adatok elemzése szempontjából lényeges információkat, és közösségi szinten megfelelő biztonsági ajánlásokat tehessenek;

d) közös alapelveket dolgozhatnak ki a biztonsági ajánlások nyomán hozott intézkedésekre és a kivizsgálási módszereknek a műszaki és tudományos fejlődéshez való igazítására;

e) megfelelően kezelhessék a 16. cikkben említett korai vészjelzéseket;

f) a nemzeti szabályok tiszteletben tartása mellett titoktartási szabályokat állapíthatnak meg a tanúvallomások megosztására és a 9. cikkben említett adatok és egyéb feljegyzett információk feldolgozására, beleértve a harmadik országokkal való kapcsolatokat is;

g) adott esetben az egyéni vizsgálóbiztosok számára a tárgyhoz kapcsolódó képzési tevékenységeket szervezhessenek;

h) az ezen irányelv hatálya alá tartozó területeken előmozdíthatók az együttműködést a harmadik országok vizsgálati szerveivel vagy testületeivel és a tengeri baleseteket kivizsgáló nemzetközi szervezetekkel;

i) a biztonsági vizsgálatot végző vizsgálati szerveket elláthatják a lényeges információkkal.

## 11. cikk

### Költségek

(1) Két vagy több tagállamot érintő biztonsági vizsgálatok esetén a saját tevékenységeket díjmentesen kell végezni.

(2) A biztonsági vizsgálatban nem érintett tagállamtól kért segítség esetén a tagállamok megállapodnak a felmerülő költségek megtérítéséről.

## 12. cikk

### Együttműködés a különösen érdekelt harmadik országokkal

(1) A tagállamoknak a biztonsági vizsgálatok során a lehető legszorosabban együtt kell működniük a különösen érdekelt harmadik országokkal.

(2) A különösen érdekelt harmadik országok számára kölcsönös megállapodás alapján lehetővé kell tenni, hogy a valamely tagállam által ezen irányelv alapján vezetett biztonsági vizsgálatba – annak bármely szakaszában – bekapcsolódjanak.

(3) Egy tagállamnak egy különösen érdekelt harmadik ország által folytatott biztonsági vizsgálatban való közreműködése nem sértheti az ezen irányelv szerinti biztonsági vizsgálat lefolytatásával és a jelentéstétellel kapcsolatos követelményeket. Ha a

különösen érdekelt harmadik ország egy vagy több tagállamot érintő biztonsági vizsgálatot folytat, a tagállamok határozhatnak úgy, hogy nem végeznek párhuzamos biztonsági vizsgálatot, amennyiben a harmadik ország a biztonsági vizsgálatot a tengeri balesetek és események kivizsgálásáról szóló IMO-szabályzatnak megfelelően végzi.

#### 13. cikk

##### A bizonyítékok megőrzése

A tagállamok intézkedéseket fogadnak el annak biztosítására, hogy az ezen irányelv hatálya alá tartozó balesetekben és eseményekben érintett felek mindent megtegyenek annak érdekében, hogy:

- a) megőrizték a tengerészeti térképekből, a hajónaplókból, elektronikus és mágneses adatrögzítőkről és videoszalagokról származó összes információt, beleértve a balesetet megelőző, a baleset alatti és a balesetet követő időszakhoz kapcsolódóan a VDR-ekből és más elektronikus készülékből nyert információkat;
- b) megelőzzék az ilyen információk felülírását vagy más módosítását;
- c) védekezzenek minden egyéb, a baleset biztonsági vizsgálata szempontjából lényegesnek tartott készüléket érő interferencia ellen;
- d) a biztonsági vizsgálatok céljára haladéktalanul összegyűjtsenek és megőrizzenek minden bizonyítékot.

#### 14. cikk

##### Baleseti jelentések

(1) Az ezen irányelvben foglaltak szerint végzett biztonsági vizsgálatokról az illetékes vizsgálati szerv által meghatározott formátumban, és az I. melléklet vonatkozó szakaszainak megfelelően jelentést kell közzétenni.

Olyan biztonsági vizsgálatok esetében, amelyek nem a nagyon súlyos vagy adott esetben súlyos balesetre vonatkoznak, és amelyek megállapításai valószínűleg nem eredményezik jövőbeli balesetek és események megelőzését, a vizsgálati szervek határozhatnak úgy, hogy egyszerűsített jelentést kell közzétenni.

(2) A vizsgálati szerveknek mindent meg kell tenniük annak érdekében, hogy az (1) bekezdésben említett jelentést a következtetésekkel és a lehetséges ajánlásokkal együtt, a baleset időpontjától számított 12 hónapon belül a nyilvánosság, és különösen a tengerészeti ágazat számára hozzáférhetővé tegyék. Ha a végleges jelentés nem készíthető el időben, időközi jelentést kell közzétenni a baleset időpontjától számított 12 hónapon belül.

(3) A vizsgálatot vezető tagállam vizsgálati szervének el kell juttatnia a végleges, az egyszerűsített vagy az időközi jelentés másolatát a Bizottsághoz. Figyelembe kell vennie a Bizottságnak a végleges jelentésekre vonatkozó esetleges, a megállapítások lényegét nem érintő, technikai észrevételeit a jelentés minőségének oly módon történő javítása érdekében, hogy az a lehető legjobban segítse ezen irányelv céljának elérését.

#### 15. cikk

##### Biztonsági ajánlások

(1) A tagállamok biztosítják, hogy a címzettek megfelelően figyelembe vegyék a vizsgálati szervek biztonsági ajánlásait, és adott esetben – a közösségi és a nemzetközi joggal összhangban – azok alapján megfelelő intézkedéseket hozzanak.

(2) Adott esetben valamely vizsgálati szerv vagy a Bizottság összefoglaló adatelemzés és az elvégzett biztonsági vizsgálatok összesített eredményei alapján biztonsági ajánlásokat fogalmazhat meg.

(3) A biztonsági ajánlás semmilyen körülmények között nem állapíthat meg felelősséget vagy oszthat meg vétkességet egy baleset kapcsán.

#### 16. cikk

##### Korai vészjelző rendszer

A korai vészjelzés küldésére vonatkozó jogának sérelme nélkül, amennyiben egy tagállam vizsgálati szerve a biztonsági vizsgálat bármely szakaszában arra az álláspontra jut, hogy sürgős közösségi szintű fellépésre van szükség az új balesetek kockázatának megelőzése érdekében, haladéktalanul tájékoztatnia kell a Bizottságot a korai vészjelzés szükségességéről.

Szükség esetén a Bizottságnak figyelmeztető jelzést kell küldenie a többi tagállam felelős hatóságainak, a hajózási ágazatnak és bármely más érintett félnek.

#### 17. cikk

Tengeri balesetek európai adatbázisa

(1) A tengeri balesetekre és rendkívüli eseményekre vonatkozó adatokat a Bizottság által létrehozott, az Európai Tengeri Balesetek Információs Platformja (EMCIP) elnevezésű európai elektronikus adatbázisban kell tárolni és elemezni.

(2) A tagállamoknak értesíteniük kell a Bizottságot az adatbázishoz való hozzáférésre jogosult hatóságokról.

(3) A tagállamok vizsgálati szerveinek a II. mellékletben megadott minta szerint értesíteniük kell a Bizottságot a tengeri balesetekről és eseményekről. Az EMCIP-adatbázisrendszeren keresztül meg kell adniuk továbbá a Bizottság részére a biztonsági vizsgálat által eredményezett adatokat.

(4) A Bizottság és a tagállamok kialakítják az adatbázisrendszert, valamint az adatokról megfelelő időben történő értesítés módszerét.

#### 18. cikk

A tengerészekkel való tisztességes bánásmód

A tagállamoknak nemzeti jogszabályaikkal összhangban figyelembe kell venniük a tengeri balesetek esetén a tengerészekkel szembeni tisztességes bánásmódról szóló IMO-iránymutatásokat a joghatóságuk alá tartozó vizeken.

#### 19. cikk

A bizottság

(1) A Bizottságot az Európai Parlament és a Tanács 2099/2002/EK rendeletével létrehozott, a tengeri közlekedés biztonságával és a hajókról történő szennyezés megelőzésével foglalkozó bizottság (COSS) segíti [11].

(2) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor az 1999/468/EK határozat 5. és 7. cikkét kell alkalmazni, a 8. cikkének rendelkezéseire is figyelemmel.

Az 1999/468/EK határozat 5. cikkének (6) bekezdésében meghatározott határidő két hónap.

(3) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor az 1999/468/EK határozat 5a. cikkének (1)–(4) bekezdését és 7. cikkét kell alkalmazni, a 8. cikkének rendelkezéseire is figyelemmel.

#### 20. cikk

Módosítási hatáskörök

A Bizottság – ezen irányelv korlátainak tiszteletben tartásával – naprakésszé teheti ezen irányelv fogalommeghatározásait, valamint a közösségi jogszabályokra és az IMO-jogeszközökre történő hivatkozásokat annak érdekében, hogy azok összhangba kerüljenek a hatályba lépett közösségi vagy IMO-intézkedésekkel.

Az ezen irányelv nem alapvető fontosságú elemeinek többek között új, nem alapvető fontosságú elemekkel történő kiegészítéssel történő módosítására irányuló ilyen intézkedéseket a 19. cikk (3) bekezdésében említett ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.

Ugyanezen eljárásnak megfelelően a Bizottság a mellékleteket is módosíthatja.

A tengeri balesetek és események kivizsgálásáról szóló IMO-szabályzat módosításai a 2099/2002/EK rendelet 5. cikkének megfelelően kizárhatók ezen irányelv alkalmazási köréből.

## 21. cikk

### További intézkedések

Ezen irányelv egyetlen rendelkezése sem akadályozza meg, hogy valamely tagállam az ezen irányelv hatálya alá nem tartozó további tengerbiztonsági intézkedéseket hozzon, feltéve, hogy az ilyen intézkedések nem sértik ezt az irányelvet, és semmilyen módon nem befolyásolják hátrányosan a céljainak elérését, és nem veszélyeztetik megvalósításukat.

## 22. cikk

### Szankciók

A tagállamok megállapítják az ezen irányelv alapján meghozott nemzeti rendelkezések megsértése esetén alkalmazandó szankciókra vonatkozó szabályokat, és minden szükséges intézkedést megtesznek végrehajtásuk érdekében. A szankcióknak hatékonyak, arányosnak és visszatartó erejűnek kell lenniük.

## 23. cikk

### Végrehajtási jelentés

A Bizottság ötévente jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak ezen irányelv végrehajtásáról és az annak való megfelelésről, és szükség esetén további intézkedéseket javasolhat a jelentésben foglalt ajánlások fényében.

## 24. cikk

### A meglévő jogszabályok módosításai

(1) Az 1999/35/EK irányelv 12. cikkét el kell hagyni.

(2) A 2002/59/EK irányelv 11. cikkét el kell hagyni.

## 25. cikk

### Átültetés

(1) A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek legkésőbb 2011. június 17.-ig megfeleljenek.

Amikor a tagállamok elfogadják ezeket a rendelkezéseket, azokban hivatkozni kell erre az irányelvre, vagy azokhoz hivatalos kihirdetésük alkalmával ilyen hivatkozást kell fűzni. A hivatkozás módját a tagállamok határozzák meg.

(2) A tagállamok közlik a Bizottsággal nemzeti joguknak azokat a főbb rendelkezéseit, amelyeket az ezen irányelv által szabályozott területen fogadnak el.

## 26. cikk

### Hatálybalépés

Ez az irányelv az Európai Unió Hivatalos Lapjában való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

## 27. cikk

### Címzettek

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Strasbourgban, 2009. április 23-án.

az Európai Parlament részéről

az elnök

H.-G. Pöttering

a Tanács részéről

az elnök

P. Nečas

[1] HL C 318., 2006.12.23., 195. o.

[2] HL C 229., 2006.9.22., 38. o.

[3] Az Európai Parlament 2007. április 25-i véleménye (HL C 74. E, 2008.3.30., 546. o.), a Tanács 2008. június 6-i közös álláspontja (HL C 184. E, 2008.7.22., 23. o.), az Európai Parlament 2008. szeptember 24-i álláspontja (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé), a Tanács 2009. február 26-i határozata és az Európai Parlament 2009. március 11-i jogalkotási állásfoglalása (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé).

[4] HL C 104. E, 2004.4.30., 730. o.

[5] HL L 138., 1999.6.1., 1. o.

[6] HL L 208., 2002.8.5., 10. o.

[7] HL L 281., 1995.11.23., 31. o.

[8] HL L 208., 2002.8.5., 1. o.

[9] HL L 184., 1999.7.17., 23. o.

[10] HL C 321., 2003.12.31., 1. o.

[11] HL L 324., 2002.11.29., 1. o.

-----  
I. MELLÉKLET

A biztonsági vizsgálatról szóló jelentés tartalma

Előszó

E melléklet megállapítja a biztonsági vizsgálat kizárólagos célját, nevezetesen, hogy a biztonsági ajánlás semmilyen esetben sem keletkeztetheti felelősség vagy vétkesség vélelmét, és hogy tartalmát és stílusát tekintve a jelentés nem azzal a szándékkal íródott, hogy azt bírósági eljárás során felhasználják.

(A jelentés nem hivatkozhat tanúvallomásra, továbbá a jelentésben említettek közül senkit sem hozhat kapcsolatba olyan személlyel, aki a biztonsági vizsgálat során vallomást tett.)

1. ÖSSZEFOGLALÓ

Ez a rész a tengeri baleset vagy esemény alapvető tényeit vázolja fel: mi történt, mikor, hol és hogyan; továbbá összegzi, hogy annak következtében történt-e haláleset, sérülés, károsodott-e a hajó, a rakomány, harmadik felek vagy a környezet.

2. TÉNYSZERŰ ADATOK

Ez a rész több különálló szakaszt tartalmaz, és elegendő olyan információt szolgáltat, amelyek a vizsgálati szerv értelmezésében ténytyszerűek, és amelyek bizonyítási alapot szolgáltatnak az elemzéshez és megkönnyítik az értelmezést.

Ezek a szakaszok különösen a következő információkat tartalmazzák:

2.1. A hajóra vonatkozó adatok

Lobogó/lajstromozás

Azonosító

Főbb jellemzők

Tulajdonviszony és irányítás

A felépítésre vonatkozó részletek

A hajó biztonságosságához szükséges összetételű és létszámú minimális személyzet

Engedélyezett rakomány.

2.2. Az útra vonatkozó adatok

Érintett kikötők

Az út típusa

A rakományra vonatkozó adatok

Személyzet.

2.3. A tengeri balesetre vagy eseményre vonatkozó információk

A tengeri baleset vagy esemény típusa

Dátum és időpont

A tengeri baleset vagy esemény földrajzi helyzete és helyszíne

Külső és belső környezet

A hajó üzemeltetése és az útszakasz

A bekövetkezés helye a fedélzeten

Emberi tényezőkre vonatkozó adatok

Következmények (az emberekre, a hajóra, a környezetre, egyéb tényezőkre).

2.4. A parti hatóság beavatkozása és vészhelyzeti reakciója

Ki(k) az érintett(ek)

Alkalmazott eszköz

A válaszdás gyorsasága

Meghozott intézkedések

Elért eredmények.

### 3. BESZÁMOLÓ

Ez a rész a tengeri baleset vagy esemény előtti, alatti és utáni történések időbeli egymásutánján keresztül rekonstruálja a tengeri balesetet vagy eseményt és minden egyes résztvevő (azaz személy, anyag, környezet, felszerelés vagy külső tényező) érintettségét. A beszámolóban tárgyalt időszak azoknak a konkrét véletlen történéseknek az időpontjától függ, amelyek a tengeri baleset vagy rendkívüli esemény közvetlen előidézői voltak. Ez a rész tartalmazza továbbá a lefolytatott biztonsági vizsgálat vonatkozó részleteit, beleértve a vizsgálatok vagy tesztek eredményeit is.

### 4. ELEMZÉS

Ez a rész több különálló szakaszt tartalmaz, és elemzést nyújt minden véletlen történésről, a biztonsági vizsgálat során végzett bármely vonatkozó vizsgálat vagy teszt eredményeihez és bármely, a tengeri balesetek megelőzésére esetlegesen már meghozott biztonsági intézkedéshez fűzött észrevételekkel.

Az elemző rész szakaszainak többek között az alábbi kérdésekre kell kiterjedniük:

- a baleseti esemény körülményei és háttere,
- emberi tévedések és mulasztások, veszélyes anyagok használatával járó események, környezeti hatások, felszerelésbeli hiányosságok és külső hatások,
- kiváltó tényezők, amelyek személyekhez kapcsolódó feladatokkal, fedélzeti műveletekkel, a parti irányítással vagy a szabályozás hatásával kapcsolatosak.

Az elemzés és a magyarázat lehetővé teszi, hogy a jelentés logikus következtetésekre jusson, megállapítva valamennyi kiváltó tényezőt, beleértve azokat, amelyek kockázatai tekintetében alkalmatlannak bizonyultak vagy hiányoztak a baleseti esemény bekövetkezésének megelőzésére, és/vagy következményeinek elkerülésére vagy enyhítésére szolgáló, már létező védekezési eszközök.

### 5. KÖVETKEZTETÉSEK

Ez a rész összefoglalja a megállapított kiváltó tényezőket és azokat a hiányzó vagy nem megfelelő (anyagi, funkcionális, szimbolikus vagy eljárási) védekezési eszközöket, amelyek esetében biztonsági intézkedéseket kell kidolgozni a tengeri balesetek megelőzése érdekében.

### 6. BIZTONSÁGI AJÁNLÁSOK

Szükség esetén a jelentésnek ez a része olyan biztonsági ajánlásokat tartalmaz, amelyek az elemzésen és a következtetéseken alapulnak, és olyan sajátos területekkel függenek össze, mint a jogalkotás, a tervezés, eljárások, felügyelet, irányítás, munkahelyi egészségvédelem és biztonság, képzés, javítási és karbantartási munkák, parti segítségnyújtás és vészhelyzeti válaszdás.

A biztonsági ajánlások címzettjei a végrehajtásukhoz legalkalmasabb helyzetben lévők, mint például a hajótulajdonosok, a vezetők, az elismert szervezetek, a tengerészeti hatóságok, a hajóforgalmi szolgálatok, a vészhelyzeti szervek, a nemzetközi tengerészeti szervezetek és az európai intézmények, a cél pedig a tengeri balesetek megelőzése.

Ez a rész tartalmazza továbbá azokat az átmeneti biztonsági ajánlásokat vagy biztonsági intézkedéseket is, amelyeket esetleg a biztonsági vizsgálat során fogalmaztak, illetve hoztak meg.

## 7. FÜGGELÉKEK

Szükség esetén a következő információkat tartalmazó, nem kimerítő listát kell csatolni a jelentéshez papíron és/vagy elektronikus formában:

- Fényképek, mozgóképek, hangfelvételek, tengerészeti térképek, rajzok
- Alkalmazandó szabványok
- Használt műszaki szakkifejezések és rövidítések
- Különleges biztonsági tanulmányok
- Egyéb információk.

## II. MELLÉKLET

### A TENGERI BALESETRŐL VAGY ESEMÉNYRŐL SZÓLÓ ÉRTEŚÍTÉSBN FELTŰNTETENDŐ ADATOK

(Az Európai Tengeri Balesetek Információs Platformjának része)

Megjegyzés: Az aláhúzott számok azt jelentik, hogy amennyiben több hajó érintett a tengeri balesetben vagy eseményben, minden egyes hajóról adatokat kell szolgáltatni.

01. Felelős tagállam / kapcsolattartó személy
02. A tagállamban kijelölt vizsgálóbiztos
03. Tagállam szerepe
04. Érintett parti állam
05. A különösen érdekelt államok száma
06. Különösen érdekelt államok
07. Értesítést eljuttató testület
08. Az értesítés időpontja
09. Az értesítés dátuma
10. A hajó neve
11. IMO-szám / megkülönböztető betűjelzés
12. A hajó lobogója
13. A tengeri baleset vagy esemény típusa
14. A hajó típusa
15. A tengeri baleset vagy esemény dátuma
16. A tengeri baleset vagy esemény időpontja
17. Helyzetmeghatározás – földrajzi szélesség
18. Helyzetmeghatározás – földrajzi hosszúság
19. A tengeri baleset vagy esemény helyszíne
20. Kiindulási kikötő
21. Rendeltetési kikötő
22. Forgalmelválasztó rendszer
23. Útszakasz

24. Hajóüzemeltetés

25. A bekövetkezés helye a fedélzeten

Áldozatok száma:

- Legénység

- Utasok

- Egyéb

Súlyos sérülések:

- Legénység

- Utasok

- Egyéb

26. 27. 28. Szennyezés

29. A hajóban keletkezett kár

30. A rakományban keletkezett kár

31. Egyéb kár

32. A tengeri baleset vagy rendkívüli esemény rövid leírása

33. Azon okok rövid ismertetése, amelyek alapján nem végeztek biztonsági vizsgálatot.