

**Եվրոպական պառլամենտի 2009/18/ԵՀ եւ Խորհրդի 2009 թվականի ապրիլի 23-ի
հրահանգը, որով սահմանվում են ծովային տրանսպորտի ոլորտում վթարների
հետաքննությունը կարգավորող հիմնարար սկզբունքները եւ փոփոխվում են Խորհրդի
1999/35/ԵՀ հրահանգն ու Եվրոպական պառլամենտի եւ Խորհրդի 2002/59/ԵՀ
հրահանգը:**

Եվրոպական տնտեսական տարածքին առնչվող տեքստ

Պաշտոնական տեղեկագիր L 131, 28.05.2009թ., էջեր 0114 - 0127

ԵՎՐՈՊԱԿԱՆ ՊԱՌԼԱՄԵՆՏԸ ԵՎ ԵՎՐՈՊԱԿԱՆ ՄԻՈՒԹՅԱՆ ԽՈՐՀՈՒՐԴԸ,

հաշվի առնելով Եվրոպական համայնքը հիմնող համաձայնագիրը, եւ մասնավորապես՝ 80-
րդ հոդվածի 2-րդ մասը,

հաշվի առնելով Հանձնաժողովից ստացված առաջարկը,

հաշվի առնելով Տնտեսական եւ սոցիալական հարցերով եվրոպական կոմիտեի
եզրակացությունը [1],

հաշվի առնելով Տարածաշրջանների հարցերով կոմիտեի եզրակացությունը [2],

գործելով Համաձայնագրի 251-րդ հոդվածով սահմանված ընթացակարգի համաձայն եւ
ելնելով Հաշտեցման կոմիտեի կողմից 2009 թվականի փետրվարի 3-ին հաստատված
համատեղ տեքստից [3],

Քանի որ

1) Եվրոպայում գործող ծովային տրանսպորտում պետք է պահպանվի անվտանգության
բարձր ընդհանուր մակարդակ եւ պետք է գործադրվեն բոլոր ջանքերը՝ ծովային վթարների
ու պատահարների թիվը կրճատելու համար,

2) ծովային վթարների արդյունավետ եւ արագ տեխնիկական հետաքննության անցկացումը
նպաստում է ծովային անվտանգության բարելավմանը, քանի որ այն օգնում է կանխելու
նման վթարների կրկնման դեպքերը, որոնք հանգեցնում են մարդկային կյանքի կորստի,
նավերի կորստի եւ ծովային շրջակա միջավայրի աղտոտման,

3) Եվրոպական պառլամենտը 2004 թվականի ապրիլի 21-ի «Ծովում անվտանգության բարելավման վերաբերյալ» իր որոշման մեջ [4] պարտադրել է Հանձնաժողովին՝ հրահանգի առաջարկ ներկայացնել «Նավային վթարների հետաքննության մասին»,

4) 1982 թվականի դեկտեմբերի 10-ի «Ծովային իրավունքի մասին» ՄԱԿ-ի կոնվենցիայի (այսուհետ՝ ՄԱԿԾ) 2-րդ հոդվածով սահմանվում է ծովափնյա պետությունների իրավունքը՝ հետաքննելու իրենց ծովային տարածքում տեղի ունեցած ցանկացած ծովային վթարի պատճառ, որը կարող է վտանգ ներկայացնել կյանքի կամ շրջակա միջավայրի համար, ինչպես նաև ընդգրկելու ծովափնյա պետության որոնողական եւ փրկարարական մարմիններին կամ այլ կերպ ազդելու ծովափնյա պետության վրա,

5) ՄԱԿԾ-ի 91-րդ հոդվածով սահմանվում է, որ դրոշի պետությունները պետք է հետաքննություն ապահովեն համապատասխան որակավորում ունեցող անձի կամ անձանց կողմից կամ իրենց ներկայությամբ՝ բաց ծովում նավարկության որոշակի վթարների կամ պատահարների ուղղությամբ,

6) 1974 թվականի նոյեմբերի 1-ի՝ Ծովում մարդկանց կյանքի անվտանգության մասին միջազգային կոնվենցիայի I/21 կարգավորումը (այսուհետ՝ SOLAS 74), 1966 թվականի ապրիլի 5-ի՝ «Բեռների համար նախատեսված գծերի վերաբերյալ» միջազգային կոնվենցիան եւ 1973 թվականի նոյեմբերի 2-ի՝ «Նավերից առաջացող աղտոտումը կանխարգելելու մասին» միջազգային կոնվենցիան սահմանում են դրոշի պետությունների պարտավորությունները՝ իրականացնել վթարների հետաքննություն եւ Ծովային միջազգային կազմակերպությանն (ԾՄԿ) ուղարկել համապատասխան արդյունքները,

7) ԾՄԿ պարտադիր փաստաթղթերի կիրառման կանոնագիրքը՝ կցված ԾՄԿ Վեհաժողովի 2007 թվականի նոյեմբերի 29-ի A.996(25) որոշմանը, վկայակոչում է դրոշի պետությունների պարտավորությունը՝ ապահովելու ծովային անվտանգության հետաքննությունների իրականացումը համապատասխանորեն որակավորում ունեցող քննիչների կողմից, որոնք գիտակ (կոմպետենտ) են ծովային պատահարների եւ դեպքերի հարցերում: Այդ կանոնագրքով պահանջվում է, որ դրոշի պետությունները պատրաստ լինեն՝ այդ նպատակի համար տրամադրելու որակավորված քննիչներ՝ անկախ վթարների եւ պատահարների վայրից,

8) պետք է հաշվի առնել Ծովային վթարների եւ պատահարների հետաքննության կանոնագիրքը, որը կցված է 1997 թվականի նոյեմբերի 27-ի ԾՄԿ Վեհաժողովի A.849(20) որոշմանը (այսուհետ՝ Ծովային վթարների եւ պատահարների հետաքննության ԾՄԿ

կանոնագիրք), որի մեջ սահմանվում է, որ ծովային վթարների եւ պատահարների անվտանգության հարցերի հետաքննության համար պետք է ընդհանուր մոտեցումներ կիրառվեն,

Պետք է հաշվի առնել ԾՄԿ Վեհաժողովի 1997 թվականի նոյեմբերի 27-ի A.861(20) որոշումը եւ ԾՄԿ Ծովային անվտանգության կոմիտեի 2004 թվականի մայիսի 17-ի MSC.163(78) որոշումը, որոնք նավարկության տվյալների ձայնագրիչների սահմանումն են տալիս,

9) ծովագնացները ճանաչվում են որպես հատուկ դասի աշխատողներ եւ, հաշվի առնելով նավագնացության ոլորտի համաշխարհային բնույթը եւ այն տարբեր իշխանությունները, որոնց հետ նրանք կարող են առնչվել, նրանք կարիք ունեն հատուկ պաշտպանության՝ հատկապես պետական մարմինների հետ առնչությունների շրջանակներում:

Բարելավված ծովային անվտանգության շահերից ելնելով՝ ծովագնացները պետք է իմանան, որ ծովային վթարի դեպքում կարժանանան արդար վերաբերմունքի:

Նրանց մարդկային իրավունքները եւ արժանապատվությունը պետք է պահպանվեն բոլոր ժամանակներում եւ անվտանգության բոլոր հետաքննությունները պետք է իրականացվեն արդար ու արագ կերպով:

Անդամ պետությունները, այդ նպատակին հասնելու համար, համաձայն իրենց ազգային օրենսդրության, պետք է հաշվի առնեն ԾՄԿ ուղենիշների համապատասխան դրույթները՝ ծովային վթարի դեպքում ծովագնացների նկատմամբ արդար վերաբերմունքի դրսևորման առնչությամբ,

10) անդամ պետությունները, գործելով իրենց իրավական համակարգերի շրջանակներում, պետք է պաշտպանեն վթարից հետո վկաների արված հայտարարությունները եւ կանխեն, որ դրանք օգտագործվեն անվտանգության հետաքննություններից բացի այլ նպատակների համար, որպեսզի վկաների նկատմամբ խտրականության եւ վրեժխնդրության միջոցներ չձեռնարկվեն՝ հետաքննության մեջ իրենց մասնակցության պատճառով,

11) Խորհրդի 1999 թվականի ապրիլի 29-ի 1999/35/ԵՀ հրահանգով ‘ro-ro’ լաստանավերի եւ արագընթաց ուղեւորատար նավերի [5] անվտանգ ծառայությունների կանոնավոր աշխատանքի համար պարտադիր ուսումնասիրությունների համակարգի առումով պահանջվում է, որ անդամ պետությունները իրենց համապատասխան իրավական համակարգերի շրջանակներում սահմանեն այն իրավական կարգավիճակը, որն իրենց եւ ցանկացած այլ զգալիորեն հետաքրքրված անդամ պետության հնարավորություն կտա

մասնակցելու, համագործակցելու եւ, եթե այդպես նախատեսված է Ծովային վթարների եւ պատահարների հետաքննության ԾՄԿ կանոնագրքով, իրականացնելու լաստանավեր եւ արագընթաց ուղեւորատար նավեր ընդգրկող ցանկացած տեսակի ծովային վթարի կամ պատահարի հետաքննությունը: (11) Խորհրդի 1999 թվականի ապրիլի 29-ի 1999/35/ԵՀ հրահանգով ‘ro-ro’ լաստանավերի եւ արագընթաց ուղեւորատար նավերի [5] անվտանգ ծառայությունների կանոնավոր աշխատանքի համար պարտադիր ուսումնասիրությունների համակարգի մասին պահանջվում է, որ անդամ պետությունները սահմանեն, իրենց համապատասխան իրավական համակարգերի շրջանակներում, այն իրավական կարգավիճակը, որն իրենց եւ զգալիորեն հետաքրքրված այլ անդամ պետության հնարավորություն կտա մասնակցելու, համագործակցելու եւ, եթե այդպես նախատեսված է Ծովային վթարների եւ պատահարների հետաքննության ԾՄԿ կանոնագրքով, իրականացնելու լաստանավեր եւ արագընթաց ուղեւորատար նավեր ընդգրկող ցանկացած տեսակի ծովային վթարի կամ պատահարի հետաքննությունը,

12) Համայնքի նավագնացության մշտադիտարկման եւ տեղեկատվական համակարգ [6] հիմնող Եվրոպական պառլամենտի եւ Խորհրդի 2002 թվականի հունիսի 27-ի 2002/59/ԵՀ հրահանգով պահանջվում է, որ անդամ պետությունները ենթարկվեն Ծովային վթարների եւ պատահարների հետաքննության ԾՄԿ կանոնագրքի պահանջներին եւ ապահովեն, որ վթարների հետաքննությունների արդյունքները հրապարակվեն այդ հետաքննությունների ավարտից հետո հնարավորինս շուտ ժամկետներում,

13) անվտանգության հետաքննությունների՝ ծովային նավեր կամ նավահանգիստներում, կամ այլ սահմանափակ ծովային տարածքներում գտնվող այլ նավեր ընդգրկող վթարների եւ պատահարների առումով անկողմնակալ կերպով իրականացումը կարելուագույն նշանակություն ունի, որպեսզի այդ վթարների եւ պատահարների պատճառներն ու հանգամանքներն արդյունավետորեն բացահայտվեն:

Այդպիսի հետաքննությունները պետք է այդ պատճառով իրականացվեն համապատասխան որակավորում ունեցող քննիչների կողմից՝ անկախ մարմնի կամ միավորի վերահսկողության ներքո, որպեսզի կանխվի ցանկացած շահի բախում,

14) անդամ պետությունները պետք է, համաձայն իրենց օրենսդրության, դատական քննության համար պատասխանատու իշխանությունների լիազորությունների մասով եւ այդ իշխանությունների հետ համագործակցելով, հարկ եղած դեպքում ապահովեն, որ

տեխնիկական քննության համար պատասխանատուներն ունենան թույլտվություն՝ իրենց առաջադրանքներն ինչքան հնարավոր է ամենալավ պայմաններում կատարելու համար,

15) Սույն Հրահանգը չպետք է հակասի Եվրոպական պառլամենտի եւ Խորհրդի 1995 թվականի հոկտեմբերի 24-ի 95/46/ԵՀ «Անձանց պաշտպանության վերաբերյալ» հրահանգին՝ անձնական տվյալների մշակման եւ այդ տվյալների ազատ շրջանառության առումով [7],

16) անդամ պետությունները պետք է ապահովեն, որ իրենց իրավական համակարգերը թույլ տան իրենց եւ իրենց զգալիորեն հետաքրքրված անդամ պետություններին՝ մասնակցելու կամ համագործակցելու վթարների հետաքննություններին՝ Ծովային վթարների եւ պատահարների հետաքննության ԾՄԿ կանոնագրքի դրույթների հիման վրա,

17) սկզբունքորեն, յուրաքանչյուր ծովային վթար կամ պատահար պետք է ենթակա լինի միայն մեկ հետաքննության, որն իրականացվում է անդամ պետության կամ առաջնային հետաքննող անդամ պետության, կամ այլ զգալիորեն շահագրգռված պետությունների կողմից,

Երկու կամ ավելի անդամ պետություններ ներառող բացառիկ եւ պատշաճ արդարացված դեպքերում, երբ խոսքը գնում է խնդրո առարկա նավի դրոշի, վթարի տեղանքի կամ զոհերի ազգության մասին, կարող են զուգահեռ հետաքննություններ անցկացվել,

18) անդամ պետությունը պետք է պատվիրակի մեկ այլ անդամ պետության՝ ծովային վթարի կամ պատահարի անվտանգության հետաքննությունը (այսուհետ՝ անվտանգության հետաքննություն) ղեկավարելու գործը կամ այդ հետաքննության փոխադարձորեն համաձայնեցված առանձին առաջադրանքները,

19) անդամ պետությունները պետք է ամեն ջանք գործադրեն, որպեսզի երկու կամ ավելի պետություններ ներառող անվտանգության հետաքննության շրջանակներում աջակցություն համար վարձավճար չպահանջեն:

Եթե հետաքննության մեջ չներգրավված անդամ պետությունը աջակցության խնդրանք է ներկայացնում, ապա անդամ պետությունները պետք է համաձայնության գան՝ կատարած ծախսերի փոխհատուցման համար,

20) SOLAS-ի V/20 74 կարգավորման համաձայն՝ ուղետորատար նավերը եւ 3000 ու ավելի համախառն տոննաժ ունեցող ոչ ուղետորատար նավերը՝ կառուցված 2002 թվականի հուլիսի

1-ին կամ դրանից հետո, պետք է ունենան նավարկության տվյալների ձայնագրիչներ, որոնք օգտակար կլինեն վթարների հետաքննության ժամանակ:

Ծովային վթարների կանխարգելման քաղաքականության մշակման գործում դրա կարեւորությունը հաշվի առնելով՝ այդ սարքավորումը պետք է, որպես կանոն. տեղադրված լինի ազգային կամ միջազգային ուղեւորություններ կատարող եւ Համայնքի նավահանգիստներում կանգ առնող նավերի վրա,

21) նավարկության տվյալների ձայնագրիչի, ինչպես նաեւ այլ էլեկտրոնային սարքերի տրամադրած տվյալները կարող են օգտագործվել եւ՝ ծովային վթարից կամ պատահարից հետո դրա պատճառների բացահայտման համար, եւ՝ նախքան դա՝ այն հանգամանքների մասին փորձ ձեռք բերելու համար, որոնք կարող են առաջացնել նմանատիպ դեպքեր:

Անդամ պետությունները պետք է ապահովեն, որ այդ տվյալների առկայության դեպքում, դրանք պատշաճորեն օգտագործվեն երկու նպատակով էլ,

22) Եվրոպական պառլամենտի եւ Խորհրդի [8] թիվ 1406/2002 (ԵՀ) կանոնակարգով պահանջվում է, որ Եվրոպական ծովային անվտանգության գործակալությունը (այսուհետ՝ Գործակալություն) աշխատի անդամ պետությունների հետ՝ տեխնիկական լուծումներ մշակելու եւ Համայնքի օրենսդրությունը կիրառելու հետ կապված տեխնիկական աջակցություն տրամադրելու համար:

Վթարների հետաքննության դեպքում Գործակալությունն ունի հատուկ առաջադրանք՝ դյուրացնելու համագործակցությունն անդամ պետությունների եւ Հանձնաժողովի միջեւ, պատշաճ ուշադրություն դարձնելով անդամ պետությունների տարբեր իրավական համակարգերին ծովային վթարների հետաքննության համար ընդհանուր մեթոդաբանություն մշակելու նպատակով՝ համաձայնեցված միջազգային սկզբունքների համաձայն,

23) համաձայն թիվ 1406/2002 կանոնակարգի (ԵՀ)՝ Գործակալությունը դյուրացնում է համագործակցությունը անդամ պետությունների կողմից աջակցության տրամադրման գործում՝ հետաքննություններին վերաբերող գործունեության եւ վթարների հետաքննության առկա զեկույցների վերլուծության մեջ,

24) վթարների հետաքննություններից քաղված ցանկացած համապատասխան դաս պետք է հաշվի առնվի ծովային վթարների եւ պատահարների հետաքննության համար ընդհանուր մեթոդաբանության մշակման ժամանակ,

25) անվտանգության հետաքննությունից ստացված անվտանգության առաջարկությունները պետք է պատշաճորեն հաշվի առնվեն անդամ պետությունների եւ Համայնքի կողմից,

26) քանի որ տեխնիկական անվտանգության հետաքննության նպատակը ծովային վթարների եւ պատահարների կանխումն է՝ եզրակացությունների եւ անվտանգության առաջարկությունների միջոցով չպետք է ոչ մի պարագայում որոշվեն պատասխանատվությունը կամ մեղքի բաժինը,

27) քանի որ սույն Հրահանգի նպատակը, այն է՝ Համայնքում ծովային անվտանգության բարելավումը եւ դրանով իսկ ապագա ծովային վթարների ռիսկը նվազեցնելն է, չի կարող անդամ պետությունների կողմից արդյունավետորեն իրականացվել եւ կարող է գործողության մեծության կամ արդյունքի պատճառով ավելի լավ իրականացվել Համայնքի մակարդակով, ապա Համայնքը կարող է միջոցներ ձեռնարկել՝ համաձայն համաչափության սկզբունքների, ինչպես սահմանված է Համաձայնագրի 5-րդ հոդվածում:

Համաձայն համաչափության սկզբունքի՝ ինչպես նշվում է այդ հոդվածում, սույն Հրահանգով սահմանվում են միայն այն միջոցները, որոնք անհրաժեշտ են այդ նպատակի իրագործման համար,

28) սույն Հրահանգն իրականացնելու համար անհրաժեշտ միջոցները պետք է ընդունվեն Խորհրդի 1999 թվականի հունիսի 28-ին ընդունված 1999/468/ԵՀ որոշման համաձայն, որը սահմանում է Հանձնաժողովին [9] շնորհված իրականացնող լիազորությունների կատարման ընթացակարգերը,

29) Հանձնաժողովը, մասնավորապես, պետք է լիազորված լինի փոփոխելու սույն Հրահանգը, որպեսզի կիրառի միջազգային կոնվենցիաների, արձանագրությունների, կանոնների եւ դրանց հետ կապված որոշումների հետագա փոփոխություններն ու փոփոխի ծովային վթարների եւ պատահարների հետաքննության ընդհանուր մեթոդաբանությունը:

Քանի որ այս միջոցներն ընդհանուր բնույթի են եւ նախատեսված են սույն Հրահանգի ոչ կարելու տարրերի փոփոխման համար՝ մասնավորապես լրացնելով այն նոր, ոչ կարելու տարրերով, դրանք պետք է ընդունվեն համաձայն մանրամասն ուսումնասիրություն ներառող կարգավորող ընթացակարգի՝ նախատեսված 1999/468/ԵՀ որոշման 5ա հոդվածով,

30) բարելավված օրինաստեղծ գործունեության մասին միջինստիտուցիոնալ համաձայնագրի 34-րդ կետի համաձայն [10]՝ անդամ պետությունները խրախուսվում են՝

իրենց եւ Համայնքի շահերից ելնելով, սեփական աղյուսակները կազմելու եւ հրապարակելու համար, որոնց մեջ, ինչքան հնարավոր է, կցուցադրվի սույն Հրահանգի եւ փոխատեղման միջոցների փոխկապակցվածությունը.

ԸՆԴՈՒՆԵՑԻՆ ՍՈՒՅՆ ՀՐԱՀԱՆԳԸ.

Հոդված 1

Առարկան

1. Սույն Հրահանգի նպատակը ծովային անվտանգության բարելավումը, նավերի կողմից աղտոտման կանխումը, ինպես նաեւ ապագա ծովային վթարների ռիսկի նվազեցումն է հետեւյալ միջոցներով՝

ա) դյուրացնելով անվտանգության հետաքննությունների արագ եւ արդյունավետ անցկացումը, ինպես նաեւ ծովային վթարների եւ պատահարների պատշաճ վերլուծությունը՝ բացահայտելով դրանց պատճառները, եւ

2. Սույն Հրահանգին համապատասխան իրականացվող հետաքննությունները չպետք է առնչվեն պատասխանատվության կամ մեղքի բաժնի որոշման հարցերին:

Սակայն անդամ պետությունները պետք է ապահովեն, որ հետաքննող մարմինը կամ միավորը (այսուհետ՝ հետաքննող մարմին) չի հապաղում զեկուցելու ծովային վթարի կամ պատահարի պատճառների մասին, քանի որ արդյունքները կարող են բացահայտել անսարքության կամ պատասխանատվության փաստը:

Հոդված 2

Գործողության շրջանակը

1. Սույն Հրահանգը կիրառվում է այն ծովային վթարների եւ պատահարների դեպքում, որոնք

ա) ընդգրկում են անդամ պետության դրոշը կրող նավերը,

բ) տեղի են ունենում անդամ պետության ծովային տարածքի եւ ներքին ջրերի սահմաններում, ինչպես սահմանված է ՄԱԿԾՄ-ում, կամ

զ) ներառում են անդամ պետության այլ կարելի շահեր:

2. Սույն Հրահանգը պետք է կիրառվի միայն այն ծովային վթարների եւ պատահարների համար, որոնք ընդգրկում են՝

ա) անդամ պետության սեփականություն հանդիսացող ռազմական, զինվորների տեղափոխման համար օգտագործվող ու այլ նավեր եւ որոնք օգտագործվում են միայն պետական, ոչ առևտրային ծառայության համար:

բ) ոչ մեխանիկական միջոցներով ընթացքի մեջ դրվող նավերը, պարզունակ կառուցվածքով փայտե նավերը, անձնական օգտագործման զբոսանավերն ու առևտրի մեջ չներգրավված անձնական օգտագործման նավերը, եթե միայն դրանք չունեն կամ չեն ունենա անձնակազմ եւ ավելի քան 12 վճարող ուղևոր,

գ) ներքին ջրային ուղիներում աշխատող տրանսպորտը,

դ) 15 մետրից պակաս երկարություն ունեցող ձկնորսական նավերը,

ե) անշարժ ծովային հորատող սարքերը:

Հոդված 3

Սահմանումներ

Սույն Հրահանգի նպատակների համար՝

1. «Ծովային վթարների եւ պատահարների հետաքննության ԾՄԿ կանոնագիրք» նշանակում է Ծովային վթարների եւ պատահարների հետաքննության կանոնագիրք, որը կցված է 1997 թվականի նոյեմբերի 27-ին ընդունված՝ ԾՄԿ-ի A.849(20) որոշմանը՝ իր ամենավերջին թարմացված տարբերակով.

2. հետեւյալ տերմինները պետք է հասկացվեն Ծովային վթարների եւ պատահարների հետաքննության ԾՄԿ կանոնագրքում նշված սահմանումների համաձայն՝

ա) «ծովային վթար»,

բ) «շատ լուրջ ծովային վթար»,

գ) «ծովային պատահար»,

դ) «ծովային վթարի կամ պատահարի անվտանգության հետաքննություն»,

ե) «հետաքննության ղեկավար պետություն»,

զ) «զգալիորեն շահագրգռված պետություն».

3. «լուրջ վթար» տերմինը պետք է հասկացվի ԾՄԿ Ծովային անվտանգության կոմիտեի եւ Ծովային շրջակա միջավայրի պաշտպանության կոմիտեի 2008 թվականի դեկտեմբերի 18-ի MSC-MEPC.3/Circ.3 շրջաբերականում թարմացված սահմանման համաձայն.

4. «Ծովային վթարի դեպքում ծովագնացների նկատմամբ արդար վերաբերմունքի մասին ԾՄԿ ուղենիշները» նշանակում են այն ուղենիշները, որոնք կցված են 2006 թվականի ապրիլի 27-ի ԾՄԿ Իրավական կոմիտեի LEG.3(91) որոշմանը եւ հաստատվել են Աշխատանքի միջազգային կազմակերպության ղեկավար մարմնի 2006 թվականի հունիսի 12-ից 16-ն անցկացված 296-րդ նիստի ժամանակ.

5. «ro-ro լաստանավ» եւ «արագընթաց ուղեւորատար նավ» տերմինները պետք է հասկացվեն՝ համաձայն 1999/35/ԵՀ հրահանգի 2-րդ հոդվածի մեջ նշված սահմանումների.

6.«Նավարկության տվյալների ձայնագրիչ» (այսուհետ՝ «ՆՏՁ») պետք է հասկացվի ԾՄԿ Վեհաժողովի A.861(20) որոշման մեջ եւ ԾՄԿ Ծովային անվտանգության կոմիտեի MSC.163(78) որոշման մեջ նշված սահմանման համաձայն:

7. «անվտանգության առաջարկություն» նշանակում է որեւէ ներկայացված առաջարկ, այդ թվում՝ գրանցման եւ վերահսկման առնչությամբ հետեւյալ մարմինների կողմից արվածները.

ա) պետության հետաքննող մարմինը, որը վարում կամ ղեկավարում է անվտանգության հետաքննությունն այդ հետաքննությունից ստացված տեղեկության հիմքի վրա կամ հարկ եղած դեպքում՝

բ) Հանձնաժողովը, որը գործում է վերացական տվյալների վերլուծության եւ անցկացված անվտանգության հետաքննության արդյունքների հիման վրա:

Հոդված 4

Անվտանգության հետաքննությունների կարգավիճակը

1. Անդամ պետությունները, համաձայն իրենց իրավական համակարգերի, սահմանում են անվտանգության հետաքննությունների կարգավիճակն այնպես, որ այդ հետաքննությունները կատարվեն հնարավորինս արդյունավետ եւ արագ:

Անդամ պետությունները՝ համաձայն իրենց օրենսդրության եւ հարկ եղած դեպքում, դատական քննության համար պատասխանատու իշխանությունների հետ համագործակցելով, պետք է ապահովեն, որ հետաքննությունները լինեն՝

ա) անկախ քրեական կամ այլ զուգահեռ

տարվող հետաքննություններից, որոնք անցկացվում են՝ պատասխանատվության կամ մեղքի աստիճանը պարզելու համար, եւ

բ) չխոչընդոտվեն, դադարեցվեն կամ հետաձգվեն այդ հետաքննությունների պատճառով:

2. Անդամ պետությունների կողմից հաստատվելիք կանոնները պետք է ներառեն՝ համաձայն 10-րդ հոդվածում նշված մշտական համագործակցության շրջանակի, հետեւյալ դրույթները՝

ա) համագործակցություն եւ փոխադարձ աջակցություն այլ անդամ պետությունների կողմից անցկացվող անվտանգության հետաքննություններում կամ մեկ այլ անդամ պետությանն այդ հետաքննության ղեկավարումը պատվիրակելը՝ համաձայն 7-րդ հոդվածի, եւ

բ) իրենց հետաքննող համապատասխան մարմինների գործունեության համակարգումն այնքանով, որքանով դա անհրաժեշտ է՝ սույն Հրահանգի նպատակին հասնելու համար:

Հոդված 5

Հետաքննելու պարտավորությունը

1. Յուրաքանչյուր անդամ պետություն պետք է ապահովի, որ անվտանգության հետաքննություն անցկացվի 8-րդ հոդվածում նշված հետաքննող մարմնի կողմից հետեւյալ շատ լուրջ ծովային վթարներից հետո՝

ա) իր դրոշը կրող նավի մասնակցությամբ՝ անկախ վթարի վայրից.

բ) որը տեղի է ունեցել իր տարածքային եւ ներքին ջրերի սահմաններում՝ ինչպես սահմանված է ՄԱԿԾ-ում՝ անկախ նավի դրոշից կամ վթարում ներգրավված նավերից, կամ

գ) որը վերաբերում է անդամ պետության կարելի շահերին՝ անկախ վթարի վայրից կամ նավի (նավերի) դրոշից:

2. Բացի դրանից՝ լուրջ վթարների դեպքում հետաքննող մարմինը պետք է իրականացնի նախնական գնահատում, որպեսզի որոշի՝ ձեռնարկել թե չձեռնարկել անվտանգության հետաքննություն:

Եթե հետաքննող մարմինը որոշում է չձեռնարկել անվտանգության հետաքննություն, ապա այդ որոշման պատճառները պետք է գրանցվեն եւ տեղեկացվեն՝ համաձայն 17(3) հոդվածի:

Հետաքննող մարմինն այլ ծովային վթարի կամ պատահարի դեպքում պետք է որոշի՝ ձեռնարկել թե չձեռնարկել անվտանգության հետաքննություն:

Հետաքննող մարմինն առաջին եւ երկրորդ ենթապարբերություններում նշվող որոշումների դեպքում պետք է հաշվի առնի ծովային վթարի կամ պատահարի լրջությունը, ներգրավված նավի եւ (կամ) բեռի տեսակն ու անվտանգության հետաքննության արդյունքների ներուժը՝ ապագա վթարները եւ պատահարները կանխելու նպատակով:

3. Անվտանգության հետաքննությունների շրջանակն ու գործնական միջոցառումները պետք է որոշվեն հետաքննության ղեկավար անդամ պետության հետաքննող մարմնի կողմից՝ համագործակցելով զգալիորեն շահագրգռված անդամ պետությունների համարժեք մարմինների հետ այն ձեւով, որը կհամարվի ամենանպաստավորը՝ սույն Հրահանգի նպատակին հասնելու եւ ապագա վթարներն ու պատահարները կանխելու համար:

4. Անվտանգության հետաքննությունն իրականացնելիս՝ հետաքննող մարմինը պետք է առաջնորդվի ծովային վթարների եւ պատահարների հետաքննության ընդհանուր մեթոդաբանությամբ, որը մշակվել է (ԵՀ) թիվ 1406/2002 որոշման 2(ե) հոդվածին համաձայն: Հետաքննողները որոշ դեպքերում կարող են շեղվել այդ մեթոդաբանությունից, եթե դա կարող է արդարացվել իրենց մասնագիտական գնահատմամբ՝ որպես անհրաժեշտ քայլ, եւ եթե դա անհրաժեշտ է՝ հետաքննության նպատակներին հասնելու համար:

Հանձնաժողովը պետք է ընդունի կամ փոփոխի մեթոդաբանությունը՝ սույն Հրահանգի նպատակների համար՝ հաշվի առնելով անվտանգության հետաքննությունից քաղված համապատասխան դասերը:

Այդ միջոցը, որը նախատեսվել է սույն հրահանգի ոչ կարելի տարրերը փոփոխելու համար՝ մասնավորապես, դրանք լրացնելով, պետք է ընդունվի 19(3) հոդվածում նշված՝ մանրամասն ուսումնասիրություն ներառող կարգավորիչ ընթացակարգին համապատասխան:

5. Անվտանգության հետաքննությունը պետք է սկսվի այնքան շուտ, ինչքան գործնականում հնարավոր է ծովային վթարից կամ պատահարից հետո եւ ամեն դեպքում ոչ ուշ, քան երկու ամիս այն տեղի ունենալուց հետո:

Հոդված 6

Տեղեկացնելու պարտավորությունը

Հետաքննող մարմինը պետք է առանց ուշացման պատասխանատու իշխանությունների եւ (կամ) ներգրավված մարմինների կողմից տեղեկացվի սույն Հրահանգի գործողության ոլորտում ընդգրկված՝ տեղի ունեցած բոլոր վթարների եւ պատահարների մասին

Հոդված 7

Մասնակցությունը անվտանգության հետաքննությանը եւ դրա ղեկավարումը

1. Սկզբունքորեն, յուրաքանչյուր ծովային վթար եւ պատահար պետք է ենթակա լինի միայն մեկ հետաքննության, որն իրականացվում է անդամ պետության կամ հետաքննության ղեկավար անդամ պետության կողմից՝ ցանկացած այլ, զգալիորեն շահագրգռված անդամ պետության մասնակցությամբ:

Երկու կամ ավելի անդամ պետություններ ընդգրկող անվտանգության հետաքննությունների դեպքում, խնդրո առարկա անդամ պետությունները պետք է համագործակցեն՝ արագորեն որոշելու համար, թե որ անդամ պետությունն է լինելու հետաքննության ղեկավարը:

Նրանք պետք է ամեն միջոց ձեռնարկեն՝ համաձայնվելու համար, թե որ ընթացակարգերն են հետաքննվելու:

Սույն համաձայնագրի շրջանակներում, մյուս զգալիորեն շահագրգռված պետությունները պետք է ունենան հավասար իրավունքներ, վկաների հետ կապվելու հնարավորություն եւ տիրապետեն նույն ապացույցներին, որոնք ունի անվտանգության հետաքննություն անցկացնող անդամ պետությունը:

Նրանք նաեւ պետք է իրավունք ունենան պահանջելու, որ իրենց կարծիքը հաշվի առնվի հետաքննության ղեկավար անդամ պետության կողմից:

Նույն ծովային վթարների կամ պատահարների վերաբերյալ զուգընթաց անվտանգության հետաքննությունների վարումը պետք է խստորեն սահմանափակվի եւ թույլատրվի միայն բացառիկ դեպքերում:

Անդամ պետություններն այդ դեպքերում պետք է տեղեկացնեն Հանձնաժողովին այդ զուգընթաց հետաքննության վարման պատճառների մասին:

Զուգընթաց հետաքննություններ վարող անդամ պետությունները պետք է համագործակցեն իրար հետ:

Մասնավորապես, ներգրավված հետաքննող մարմինները պետք է գործին առնչվող ցանկացած տեղեկություն փոխանակեն, որն ստացվել է իրենց համապատասխան հետաքննությունների ընթացքում, որպեսզի ինչքանով հնարավոր է հանգեն նույն եզրակացությունների:

Անդամ պետությունները պետք է զերծ մնան ցանկացած միջոցից, որը կարող է խոչընդոտել, դադարեցնել կամ ուշացնել սույն Հրահանգի շրջանակներում իրականացվող անվտանգության հետաքննությունը:

2. Չնայած 1-ին պարբերության՝ յուրաքանչյուր անդամ պետություն պետք է պատասխանատու մնա անվտանգության հետաքննության եւ այլ, զգալիորեն շահագրգռված անդամ պետությունների հետ համագործակցության համար՝ մինչեւ այն ժամանակը, երբ նրանք փոխադարձաբար համաձայնության են գալիս, թե որ պետությունը պետք է ղեկավարի հետաքննությունը:

3. Չհակասելով սույն Հրահանգով եւ միջազգային օրենքով սահմանված իր պարտավորություններին՝ անդամ պետությունը կարող է, ըստ կոնկրետ դեպքի, փոխադարձ համաձայնությամբ պատվիրակել մեկ այլ անդամ պետության անվտանգության հետաքննություն ղեկավարելու առաջադրանքը կամ այդ հետաքննության վարման համար անհրաժեշտ որոշակի առաջադրանքներ:

4. Եթե ծովային վթարի կամ պատահարի մեջ ներգրավված է ‘ro-ro’ լաստանավ կամ արագընթաց ուղեւորատար նավ, ապա անվտանգության հետաքննության ընթացակարգը պետք է սկսվի այն անդամ պետության կողմից, ում տարածքային կամ ներքին ջրերում, ինչպես սահմանված է ՄԱԿԾ-ով, տեղի է ունենում այդ վթարը կամ պատահարը կամ, եթե դա տեղի է ունենում այլ ջրերում՝ այդ լաստանավի կամ նավի վերջին անգամ այցելած պետությունը:

Այդ պետությունը պատասխանատու է մնում անվտանգության հետաքննության եւ այլ զգալիորեն շահագրգռված անդամ պետությունների հետ համագործակցության համար մինչեւ այն ժամանակը, երբ նրանք փոխադարձաբար համաձայնության են գալիս, թե որ պետությունը պետք է ղեկավարի հետաքննությունը:

Հետաքննող մարմինները

1. Անդամ պետությունները պետք է ապահովեն, որ անվտանգության հետաքննություններն իրականացվեն անաչառ, մշտական հետաքննող մարմնի պատասխանատվության ներքո, որն օժտված է անհրաժեշտ լիազորություններով, եւ համապատասխանորեն որակավորված քննիչների կողմից, որոնք գիտակ են ծովային վթարների եւ պատահարների հարցում:

Անկողմնակալ անվտանգության հետաքննություն իրականացնելու համար հետաքննող մարմինը պետք է իր կազմակերպմամբ, իրավական կառուցվածքով եւ որոշումների կայացման ձեւով անկախ լինի որեւէ կողմից, որի շահերը կարող են բախվել իրեն տրված առաջադրանքի հետ:

Դեպի ծով ելք չունեցող այն անդամ պետությունները, որոնք ոչ նավեր ունեն, ոչ էլ իրենց դրոշը կրող նավեր, պետք է նշեն այն անկախ համակարգող մարմինը, որի հետ այդ երկիրը պետք է համագործակցի հետաքննության անցկացման մեջ՝ համաձայն 5(1)(գ) հոդվածի:

2. Հետաքննող մարմինը պետք է ապահովի, որ անհատ քննիչներն ունենան գործնական գիտելիքներ եւ փորձ այն ոլորտներում, որոնք վերաբերում են իրենց բնականոն քննչական պարտականություններին: Բացի դրանից՝ հետաքննող մարմինը պետք է անհրաժեշտության դեպքում ապահովի համապատասխան փորձագիտության հասանելիությունը:

3. Հետաքննող մարմինն լիազորված գործունեությունը, մասնավորապես, կանխարգելիչ նպատակներով, կարող է լրացվել ծովային անվտանգությանն առնչվող տվյալների հավաքմամբ ու վերլուծությամբ այնքանով, որքանով այդ գործունեությունը չի ազդում այդ հետաքննության անկախության վրա կամ պատասխանատվությունն առաջացնում կարգավորիչ, վարչական կամ ստանդարտացման հարցերում:

4. Անդամ պետությունները, գործելով իրենց համապատասխան իրավական համակարգերի շրջանակում, պետք է ապահովեն, որ իր հետաքննող մարմնի կամ որեւէ այլ, իր կողմից պատվիրակված հետաքննող մարմնի քննիչները, անհրաժեշտության դեպքում, դատական քննության համար պատասխանատու իշխանությունների հետ համագործակցությամբ, ապահովվեն ցանկացած տեղեկությամբ, որն անհրաժեշտ է՝ անվտանգության հետաքննության իրականացման համար եւ դրա համար իրավասու լինեն՝

ա) մուտք ունենալու գործին առնչվող ցանկացած տեղանք կամ վթարի վայր, ինչպես նաև ցանկացած նավ, ավերակ կամ կառուցվածք, որը ներառում է բեռ, սարքավորում կամ բեկորներ,

բ) ապահովել ապացույցների անհապաղ անվանագրումը եւ վերահսկվող որոնումների կազմակերպումը՝ ավերակների, բեկորների կամ այլ բաղադրամասերի եւ նյութերի՝ զննման եւ վերլուծության նպատակով հայտնաբերման համար,

գ) պահանջել (բ) կետում նշված առարկաների զննումն ու վերլուծությունը եւ մուտք ունենալ այդ զննումների ու վերլուծության արդյունքներին,

դ) ազատ մուտք ունենալ, կրկօրինակել եւ օգտագործել գործին առնչվող ցանկացած տեղեկություն կամ գրանցված տվյալներ՝ ներառյալ ՆՏՁ տվյալները, որոնք վերաբերում են նավին, նավարկությանը, բեռին, անձնակազմին կամ որեւէ այլ անձի, օբյեկտի, իրավիճակի կամ հանգամանքի.

ե) ունենալ զոհերի մարմինների զննման արդյունքներից ազատորեն օգտվելու հնարավորություն կամ զոհերի մարմիններից վերցված նմուշների վրա արված փորձաքննության արդյունքներից,

զ) պահանջել եւ նավի շահագործման մեջ ներգրավված մարդկանցից կամ գործին առնչվող որեւէ անձից վերցված նմուշների զննումներից կամ փորձաքննության արդյունքներից ազատորեն օգտվելու հնարավորություն ունենալ,

է) զրուցել վկաների հետ առանց որեւէ անձի ներկայության, որի շահերը կարող են համարվել անվտանգության հետաքննությունը խոչընդոտող,

ը) ձեռք բերել ուսումնասիրությունների արձանագրությունները եւ գործին առնչվող տեղեկությունները, որոնք տնօրինում են դրոշի պետությունը, սեփականատերերը, դասակարգող խմբերը կամ որեւէ այլ համապատասխան կողմ, եթե այդ կողմերը կամ նրանց ներկայացուցիչները հաստատված են անդամ պետությունում,

թ) դիմել համապատասխան պետությունների գործին առնչվող իշխանությունների աջակցության համար՝ ներառյալ դրոշի պետության եւ նավահանգստի պետության փորձագետները, առափնյա պահակախմբի անդամները, ծովագնացության ծառայության օպերատորները, որոնողական եւ փրկարարական խմբերը, օդաչուները կամ այլ նավահանգստային, կամ ծովային անձնակազմի անդամները:

5. Հետաքննող մարմինը պետք է կարողանա անհապաղ արձագանքել ցանկացած պահի վթարի մասին տեղեկացվելուց հետո եւ ստանալ բավարար միջոցներ՝ իր գործառույթներն անկախ իրականացնելու համար: Իր քննիչները պետք է ստանան այնպիսի կարգավիճակ, որը նրանց անհրաժեշտ անկախության գրավականներ են տալիս:

6. Հետաքննող մարմինը կարող է սույն Հրահանգով սահմանված իր առաջադրանքները միավորել ծովային վթարներից բացի այլ պատահարների հետաքննության հետ՝ պայմանով, որ այդ հետաքննությունները չեն վտանգում իր անկախությունը:

Հոդված 9

Գաղտնիությունը

Առանց հակասելու 95/46/ԵՀ հրահանգին՝ անդամ պետությունները, գործելով իրենց իրավական համակարգերի շրջանակում, պետք է ապահովեն, որ հետեւյալ տվյալները չհրապարակվեն այլ նպատակներով, քան անվտանգության հետաքննությունն է, քանի դեռ այդ անդամ պետության իրավասու իշխանությունը չի որոշել, որ գերակայող հանրային շահ կա հետեւյալի հրապարակման մեջ.

ա) բոլոր վկաների վկայություններն ու մյուս հայտարարությունները, հաշվետվությունները եւ նշումները՝ արված կամ ստացված հետաքննող մարմնի կողմից անվտանգության հետաքննության ընթացքում,

բ) անվտանգության հետաքննության համատեքստում վկայություն տված անձանց ինքնությունը բացահայտող տվյալները,

գ) ծովային վթարի կամ պատահարի մեջ ներգրավված անձանց վերաբերյալ տեղեկություններ, որոնք կարող են ունենալ առանձնակի զգայուն կամ անձնական բնույթ՝ ներառյալ իրենց առողջությանը վերաբերող տեղեկությունները:

Հոդված 10

Մշտական համագործակցության շրջանակը

1. Անդամ պետությունները պետք է, Հանձնաժողովի հետ սերտ համագործակցությամբ, ստեղծեն մշտական համագործակցության շրջանակ, որը թույլ կտա իրենց

համապատասխան հետաքննող մարմիններին համագործակցելու իրար հետ այնքանով, ինչքանով անհրաժեշտ է՝ սույն Հրահանգի նպատակին հասնելու համար:

2. Մշտական համագործակցության շրջանակի ընթացակարգի կանոնները եւ դրա համար պահանջվող կազմակերպական միջոցառումները պետք է որոշվեն՝ համաձայն 19(2) հոդվածում նշված կարգավորիչ ընթացակարգի:

3. Մշտական համագործակցության շրջանակներում՝ անդամ պետությունների հետաքննող մարմինները պետք է, մասնավորապես, համաձայնության գան համագործակցության լավագույն միջոցների մասով, որպեսզի՝

ա) թույլ տան, որ հետաքննող մարմիններն իրար տրամադրեն կառույցներ, սարքեր եւ սարքավորումներ՝ նավի բեկորների, սարքավորման եւ անվտանգության հետաքննությանն առնչվող այլ օբյեկտների տեխնիկական հետաքննության համար, այդ թվում՝ ՆՏՁ-ների եւ այլ էլեկտրոնային սարքերից տեղեկությունների հանումն ու գնահատումը,

բ) իրար հետ տեխնիկապես համագործակցեն եւ տրամադրեն մասնագիտական գիտելիքներ, որը պահանջվում է որոշակի առաջադրանքներ կատարելու համար,

գ) ձեռք բերեն եւ փոխանակեն տեղեկություններ, որոնք առնչվում են վթարի տվյալների վերլուծությանը եւ Հանձնաժողովի մակարդակով համապատասխան անվտանգության վերաբերյալ առաջարկություններ անեն,

դ) մշակեն անվտանգության վերաբերյալ առաջարկների հետագա զարգացման ընդհանուր սկզբունքները եւ տեխնիկական ու գիտական առաջընթացին հետաքննության մեթոդների հարմարեցման ընդհանուր սկզբունքները,

ե) պատշաճորեն արձագանքեն 16-րդ հոդվածում նշված տագնապի վաղ ազդանշաններին,

զ) հաշվի առնելով ազգային կանոնները՝ մշակեն գաղտնիության կանոններ վկաների ցուցմունքների փոխանակման, ինչպես նաեւ 9-րդ հոդվածում նշված տվյալների եւ այլ արձանագրությունների մշակման համար, այդ թվում՝ երրորդ երկրների հետ առնչության դեպքում,

է) անհրաժեշտության դեպքում անհատ քննիչների համար կազմակերպեն համապատասխան մասնագիտական վերապատրաստում,

ը) խրախուսեն համագործակցություն երրորդ երկրների հետաքննող մարմինների եւ միջազգային ծովային վթարներ հետաքննող կազմակերպությունների հետ սույն Հրահանգով սահմանված ոլորտներում,

թ) անվտանգության հետաքննություններ իրականացնող հետաքննող մարմիններին տրամադրեն գործին առնչվող տեղեկություններ:

Հոդված 11

Ծախսերը

1. Եթե անվտանգության հետաքննությունները ներառում են երկու կամ ավելի անդամ պետություններ, ապա համապատասխան գործունեությունները պետք է անվճար լինեն:

2. Եթե հարկավոր է այն անդամ պետության աջակցությունը, որը ներգրավված չէ անվտանգության հետաքննության մեջ, անդամ պետությունները պետք է համաձայնության գան կատարված ծախսերի փոխհատուցման համար:

Հոդված 12

Համագործակցություն զգալիորեն շահագրգռված երրորդ պետությունների հետ

1. Անդամ պետությունները պետք է անվտանգության հետաքննությունների ընթացքում հնարավորինս շատ համագործակցեն այլ զգալիորեն շահագրգռված երրորդ պետությունների հետ:

2. Զգալիորեն շահագրգռված երրորդ պետություններին փոխադարձ համաձայնությամբ պետք է թույլատրվի միանալ սույն Հրահանգի ներքո անդամ պետության իրականացնող անվտանգության հետաքննությանը՝ այդ հետաքննության ցանկացած պահին:

3. Զգալիորեն շահագրգռված անդամ պետության կողմից իրականացվող անվտանգության հետաքննության մեջ որեւէ անդամ պետության համագործակցությունը պետք է չհակասի սույն Հրահանգով սահմանված՝ անվտանգության հետաքննության եւ զեկուցման պահանջներին: Եթե զգալիորեն շահագրգռված անդամ պետությունը վարում է մեկ կամ մի քանի անդամ պետություններ ներառող անվտանգության հետաքննություն, անդամ պետությունները կարող են որոշել չվարել զուգընթաց անվտանգության հետաքննություն,

եթե միայն երրորդ պետության կողմից իրականացվող անվտանգության հետաքննությունը կատարվում է «Ծովային վթարների եւ պատահարների հետաքննության մասին ԾՄԿ կանոնագրքի» համաձայն:

Հոդված 13

Ապացույցների պահպանումը

Անդամ պետությունները պետք է միջոցներ կիրառեն՝ ապահովելու, որ այս հրահանգի շրջանակներում վթարների եւ պատահարների հետ առնչվող կողմերն ամեն ջանք գործադրեն, որպեսզի՝

ա) պահեն ամբողջ քարտեզներից, գրանցամատյաններից, էլեկտրոնային եւ մագնիսական ձայնագրող եւ վիդեո տեսանկյուններից, ինչպես նաեւ ՆՏՁ-ներից ու այլ էլեկտրոնային սարքերից՝ պատահարի ժամանակ, դրանից առաջ եւ հետո ընկած ժամանակահատվածում ստացված տեղեկությունները,

բ) կանխեն այդ տեղեկությունների վրա կրկնակի ձայնագրումը կամ այլ կերպ փոփոխումը,

գ) կանխեն որեւէ այլ՝ վթարի անվտանգության հետաքննության համար կարելի սարքավորման աշխատանքը խոչընդոտելը,

դ) արագ հավաքեն եւ պահպանեն բոլոր ապացույցները՝ անվտանգության հետաքննության նպատակների համար:

Հոդված 14

Վթարների մասին զեկույցները

1. Սույն Հրահանգի ներքո իրականացված անվտանգության հետաքննություններից հետո պետք է հրապարակվի զեկույց՝ ներկայացված իրավասու հետաքննող մարմնի կողմից սահմանված ձեւաչափով եւ համաձայն 1-ին հավելվածի համապատասխան մասերի:

Հետաքննող մարմինները կարող են հանգել այնպիսի որոշման, որ այն անվտանգության հետաքննության համար, որը չի վերաբերում շատ լուրջ կամ, համապատասխան դեպքերում, լուրջ ծովային վթարներին եւ որի արդյունքները չունեն ապագա վթարները եւ պատահարները կանխելու ներուժ, կարող են պարզեցված զեկույց հրապարակել:

2. Հետաքննող մարմիններն ամեն ջանք պետք է գործադրեն, որպեսզի 1-ին պարբերության մեջ նշված զեկույցը՝ ներառյալ եզրակացություններն ու ցանկացած հնարավոր առաջարկները, հասանելի դառնան հանրությանը եւ մանավանդ ծովային ոլորտին՝ վթարից հետո 12 ամսվա ընթացքում: Եթե այդ ժամկետներում հնարավոր չէ վերջնական զեկույց կազմել, ապա պետք է հրապարակվի միջանկյալ զեկույց՝ վթարից հետո 12 ամսվա ժամանակահատվածում:

3. Հետաքննությունը վարող ղեկավար անդամ պետության հետաքննող մարմինը պետք է Հանձնաժողովին ուղարկի վերջնական, պարզեցված կամ միջանկյալ զեկույցի կրկօնրինակը: Այն պետք է հաշվի առնի վերջնական զեկույցների վերաբերյալ Հանձնաժողովի հնարավոր տեխնիկական դիտարկումները, որոնք չեն ազդում արդյունքների էության վրա եւ որոնք արվում են զեկույցի որակն այնպես բարելավելու համար, որն ամենանպաստավորը կլինի՝ սույն Հրահանգի նպատակին հասնելու համար:

Հոդված 15

Անվտանգության վերաբերյալ առաջարկությունները

1. Անդամ պետությունները պետք է ապահովեն, որ հետաքննող մարմինների կողմից արվող անվտանգության առաջարկություններն ստացողները դրանք պատշաճորեն հաշվի առնեն եւ, անհրաժեշտության դեպքում, սկսեն համապատասխան գործընթաց՝ համաձայն Հանձնաժողովի եւ միջազգային օրենքի:

2. Հանձնաժողովի հետաքննող մարմինն անհրաժեշտության դեպքում պետք է անվտանգության առաջարկություններ ներկայացնի վերացական տվյալների վերլուծության եւ իրականացված անվտանգության հետաքննությունների ընդհանուր արդյունքների հիման վրա:

3. Անվտանգության առաջարկությունը ոչ մի պարագայում չպետք է որոշի վթարի համար պատասխանատվությունը կամ մեղքի բաժինը:

Հոդված 16

Վաղ տագնապի համակարգը

Չհակասելով վաղ տագնապի ազդանշան տալու իր իրավունքին՝ անդամ պետության հետաքննող մարմինը պետք է անվտանգության հետաքննության ցանկացած պահին, եթե համարում է որ Հանձնաժողովի մակարդակով անհապաղ գործողությունների անհրաժեշտությունը կա՝ նոր վթարները կանխելու համար, տեղեկացնի Հանձնաժողովին առանց ուշացման՝ վաղ տագնապի ազդանշան տալու անհրաժեշտության մասին:

Հանձնաժողովն անհրաժեշտության դեպքում պետք է նախազգուշացնող հաղորդագրություն ուղարկի բոլոր անդամ պետությունների պատասխանատու իշխանություններին, նավաշինության արդյունաբերության եւ ցանկացած այլ համապատասխան կողմի:

Հոդված 17

Ծովային վթարների եվրոպական տվյալների շտեմարան

1. Ծովային վթարների եւ պատահարների վերաբերյալ տվյալները պետք է պահվեն եւ վերլուծվեն Հանձնաժողովի կողմից ստեղծված եվրոպական էլեկտրոնային շտեմարանի միջոցով, որը պետք է կոչվի Եվրոպական ծովային վթարների տեղեկատվական համակարգ (ԵԾՎՏՀ):
2. Անդամ պետությունները պետք է տեղեկացնեն Հանձնաժողովին, թե որ լիազորված մարմիններն են մուտք ունենալու շտեմարան:
3. Անդամ պետությունների հետաքննող մարմինները պետք է տեղեկացնեն Հանձնաժողովին ծովային վթարների եւ պատահարների վերաբերյալ՝ համաձայն 2-րդ հավելվածում ներկայացված ձեւաչափի: Նրանք նաեւ պետք է Հանձնաժողովին տրամադրեն անվտանգության հետաքննություններից ստացված տեղեկությունները՝ համաձայն ԵԾՎՏՊ տեղեկատվական շտեմարանների համակարգի:
4. Հանձնաժողովը եւ անդամ պետությունները պետք է մշակեն տեղեկատվության շտեմարանի համակարգ եւ համապատասխան ժամկետներում տվյալների հաղորդման մեթոդ:

Հոդված 18

Արդար վերաբերմունք ծովագնացների նկատմամբ

Համաձայն իրենց ազգային օրենքների՝ անդամ պետությունները պետք է հաշվի առնեն ԾՄԿ ուղենիշների համապատասխան դրույթները՝ իրենց իրավասության տակ գտնվող ջրերում տեղի ունեցած ծովային վթարների ժամանակ ծովագնացներին արդար վերաբերմունք ցույց տալու համար:

Հոդված 19

Հանձնաժողովը

1. Հանձնաժողովը պետք է աջակցություն ստանա Անվտանգ ծովերի եւ նավերից առաջացող աղտոտումը կանխող հանձնաժողովի (ԱԾՆԱԿ) կողմից՝ ստեղծված Եվրոպական պառլամենտի եւ Խորհրդի [11] թիվ 2099/2002 (ԵՀ) կանոնագրքով:
2. Եթե հղում է արվում սույն պարբերությանը, կիրառվում են 1999/468/ԵՀ որոշման 5-րդ եւ 7-րդ հոդվածները՝ հաշվի առնելով 8-րդ հոդվածի դրույթները:
1999/468/ԵՀ որոշման 5(6) հոդվածի մեջ նշվող ժամկետը պետք է լինի երկու ամիս:
3. Եթե հղում է կատարվում սույն պարբերությանը, կիրառվում են 1999/468/ԵՀ որոշման 5ա(1)-(4)-ը եւ 7-րդ հոդվածը՝ հաշվի առնելով 8-րդ հոդվածի դրույթները:

Հոդված 20

Փոփոխություններ անելու իրավունքը

Հանձնաժողովը կարող է թարմացնել սույն Հրահանգի սահմանումները, ինչպես նաեւ Հանձնաժողովի ակտերին եւ ԾՄԿ փաստաթղթերին արվող հղումները, որպեսզի համապատասխանեցնի դրանք Հանձնաժողովի կամ ԾՄԿ միջոցներին, որոնք ուժի մեջ են մտել՝ սույն Հրահանգի սահմանափակումները կիրառելու պայմանով:

Այդ միջոցները, որոնք մասնավորապես նախատեսվել են սույն Հրահանգի ոչ կարելի տարրերի փոփոխման համար, պետք է ընդունվեն 19(3) հոդվածում նշված՝ մանրամասն ուսումնասիրություն ներառող կարգավորիչ ընթացակարգին համապատասխան:

Գործելով համաձայն նույն ընթացակարգի՝ Հանձնաժողովը կարող է փոփոխել նաեւ հավելվածները:

Ծովային վթարների հետաքննության ԾՄԿ Կանոնագրքի փոփոխությունները կարող են դուրս մնալ սույն Հրահանգի շրջանակներից՝ համաձայն (ԵՀ) թիվ 2099/2002 կանոնակարգի 5-րդ հոդվածի:

Հոդված 21

Լրացուցիչ միջոցներ

Ոչինչ սույն Հրահանգում չի կարող խոչընդոտել անդամ պետությանը՝ ծովային անվտանգության առումով լրացուցիչ միջոցներ կիրառելու համար, որոնք նշված չեն հրահանգում, եթե այդ միջոցները որեւէ կերպ չեն հակասում սույն Հրահանգին, որեւէ կերպ չեն խոչընդոտում դրա նպատակին հասնելը, ոչ էլ վտանգի տակ են դնում դրա նպատակի իրականացումը:

Հոդված 22

Պատժամիջոցները

Անդամ պետությունները պետք է սահմանեն սույն Հրահանգին համաձայն ընդունված ազգային դրույթների խախտման համար կիրառվող պատիժների կանոնները եւ պետք է ձեռք առնեն բոլոր միջոցները, որպեսզի դրանք իրականացվեն: Այդ պատիժները պետք է լինեն արդյունավետ, համաչափ եւ տարհամոզիչ:

Հոդված 23

Իրականացման զեկույցը

Հանձնաժողովը պետք է յուրաքանչյուր հինգ տարվա համար Եվրոպական պառլամենտ եւ Խորհուրդ ներկայացնի սույն Հրահանգի իրականացման եւ հրահանգի հետ համապատասխանության զեկույց եւ, անհրաժեշտության դեպքում, հետագա միջոցներ առաջարկի՝ դրանցում նշված առաջարկների վերաբերյալ:

Հոդված 24

Առկա ակտերի փոփոխումները

1. 1999/35/ԵՀ հրահանգի 12-րդ հոդվածը պետք է հանել:
2. 2002/59/ԵՀ հրահանգի 11-րդ հոդվածը պետք է հանել:

Հոդված 25

Փոխատեղումը

1. Անդամ պետությունները պետք է ուժի մեջ մտցնեն օրենքներ, կանոնակարգեր եւ վարչական դրույթներ, որոնք անհրաժեշտ են՝ մինչեւ 2011 թվականի հունիսի 17-ը սույն Հրահանգի պահանջներին համապատասխանելու համար:

Եթե անդամ պետությունները ընդունում են այդ միջոցները, ապա դրանք պետք է հղում պարունակեն սույն Հրահանգին կամ այդպիսի հղում ունենան դրանց պաշտոնական հրապարակման ժամանակ: Անդամ պետությունները պետք է որոշեն, թե ինչպես պետք է այդ հղումը կատարվի:

2. Անդամ պետությունները պետք է Հանձնաժողով ներկայացնեն այն ազգային օրենքի հիմնական դրույթները, որոնք նրանք ընդունում են սույն Հրահանգով սահմանված ոլորտի համար:

Հոդված 26

Ուժի մեջ մտնելը

Սույն Հրահանգը պետք է մտնի ուժի մեջ Եվրոպական միության պաշտոնական տեղեկագրում դրա պաշտոնական հրապարակումից հետո 20-րդ օրը:

Հոդված 27

Հասցեները

Սույն Հրահանգը հասցեագրվում է անդամ պետություններին:

Կատարված է Ստրասբուրգում 2009 թվականի ապրիլի 23-ին:

Եվրոպական պառլամենտի համար՝

Նախագահ Հ. – Գ. Փոթերինգ

Խորհրդի համար՝

Նախագահ Պ. Նեչաս

[1] ՊՏ C 318, 23.12.2006թ., էջ 195.

[2] ՊՏ C 229, 22.09.2006թ., էջ 38.

[3] Եվրոպական պառլամենտի 2007 թվականի ապրիլի 25-ի եզրակացությունը (ՊՏ C 74 E, 30.03.2008թ., էջ 546), Խորհրդի 2008 թվականի հունիսի 6-ի ընդհանուր դիրքորոշումը (ՊՏ C 184 E, 22.07.2008թ., էջ 23), Եվրոպական պառլամենտի 2008 թվականի սեպտեմբերի 24-ի դիրքորոշումը (դեռ հրապարակված չէ Պաշտոնական տեղեկագրում), Խորհրդի 2009 թվականի փետրվարի 26-ի որոշումը եւ Եվրոպական պառլամենտի 2009 թվական մարտի 11-ի օրենսդրական որոշումը (դեռ հրապարակված չէ Պաշտոնական տեղեկագրում):

[4] ՊՏ C 104 E, 30.04.2004 թ., էջ 730.

[5] ՊՏ L 138, 01.06.1999 թ., էջ 1.

[6] ՊՏ L 208, 05.08.2002 թ., էջ 10.

[7] ՊՏ L 281, 23.11.1995թ., էջ 31.

[8] ՊՏ L 208, 05.08.2002 թ., էջ 1.

[9] ՊՏ L 184, 17.07.1999 թ., էջ 23.

[10] ՊՏ C 321, 31.12.2003 թ., էջ 1.

[11] ՊՏ L 324, 29.11.2002 թ., էջ 1.

Անվտանգության հետաքննության զեկույցի բովանդակությունը

Նախաբան

Այստեղ սահմանվում է անվտանգության հետաքննության բացառիկ նպատակը եւ նշվում է, որ անվտանգության առաջարկությունը չպետք է ոչ մի պարագայում ստեղծի պատասխանատվության կամ մեղքի կանխավարկած, եւ որ զեկույցը չի գրվել, իր բովանդակության եւ ոճի իմաստով՝ դատավարություններում օգտագործվելու համար:

(Զեկուցման մեջ չպետք է հղում կատարվի վկաների ցուցմունքներին, ոչ էլ կապ հաստատվի զեկուցում նշված որեւէ անձի եւ անվտանգության հետաքննության ընթացքում ցուցմունք տված անձի միջեւ:)

1. ԱՄՓՈՓՈՒՄԸ

Այստեղ նշվում են ծովային վթարի կամ պատահարի հիմնական փաստերը՝ ինչ է պատահել, երբ, որտեղ եւ ինչպես է դա պատահել. նաեւ նշվում է, արդյոք դրա արդյունքում եղել են մահացության, մարմնական վնասվածքների դեպքեր, վնասվել է նավը, բեռը, երրորդ կողմը կամ շրջակա միջավայրը:

2. ՓԱՍՏԱՑԻ ՏԵՂԵԿՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԸ

Այստեղ ներառվում են մի շարք առանձին բաժիններ, որոնք պարունակում են բավարար տեղեկություններ, որոնք հետաքննող մարմնի կողմից համարվում են փաստացի, հիմնավորում են վերլուծությունը եւ դիտարկում ըմբռնումը:

Այդ բաժինները ներառում են, մասնավորապես, հետեւյալ տեղեկությունները՝

2.1 Նավի առանձնահատկությունը.

Դրոշմ/ ռեգիստրը,

Նույնականացումը,

Հիմնական բնութագրերը,

Սեփականությունը եւ կառավարումը,

Կառուցվածքի մանրամասները,

Անվտանգության համար անհրաժեշտ անձնակազմի նվազագույն թիվը,

Թույլատրված բեռը:

2.2. Նավարկության մանրամասները.

Մուտքի նավահանգիստները,

Նավարկության տեսակը,

Տեղեկություն բեռի մասին,

Անձնակազմի համալրումը:

2.3. Տեղեկություններ ծովային վթարի եւ պատահարի մասին.

Ծովային վթարի կամ պատահարի տեսակը,

Ամսաթիվն ու ժամանակը,

Ծովային վթարի կամ պատահարի դիրքն ու վայրը,

Ներքին եւ արտաքին միջավայրը,

Նավի շահագործումը եւ նավարկության հատվածը,

Տեղը տախտակամածում,

Տվյալներ մարդկային գործոնների մասին,

Հետեւանքները (որոնք անդրադառնում են մարդկանց, նավի, բեռի, շրջակա միջավայրի վրա եւ այլն):

2.4. Առափնյա իշխանության ներգրավվումը եւ արտակարգ իրավիճակների դեպքում արձագանքումը

Ներգրավված կողմերը,

Օգտագործված միջոցները,

Արձագանքման արագությունը,

Իրականացված գործողությունները,

Ստացված արդյունքները:

3. ՆԿԱՐԱԳՐՈՒԹՅՈՒՆԸ

Այստեղ իրավիճակների հաջորդականությամբ եւ ժամանակագրական հերթականությամբ վերարտադրվում են ծովային վթարի կամ պատահարի դեպքերը, որոնք պատահել են մինչեւ ծովային վթարը կամ պատահարը, դրա ժամանակ կամ դրանից հետո, ինչպես նաեւ նշվում է յուրաքանչյուր մասնակից կողմը (դա կարող է լինել՝ անձ, նյութ, միջավայր, սարքավորում կամ արտաքին գործոն): Նկարագրվող ժամանակահատվածը կախված է այն կոնկրետ վթարային դեպքերը տեղի ունենալու պահից, որոնք ուղղակիորեն առաջացրել են ծովային վթար կամ պատահար: Այս մասը նաեւ ներառում է իրականացված անվտանգության հետաքննության՝ գործին առնչվող մանրամասները՝ ներառյալ զննումների կամ փորձաքննությունների արդյունքները:

4. ՎԵՐԼՈՒԾՈՒԹՅՈՒՆԸ

Այս մասը ներառում է մի շարք առանձին բաժիններ, որոնք ընդգրկում են յուրաքանչյուր վթարային դեպքի վերլուծությունը՝ անվտանգության հետաքննության ընթացքում կատարված որեւէ համապատասխան զննումների կամ փորձագիտությունների արդյունքներին եւ ծովային վթարների կանխման համար իրականացված անվտանգության ցանկացած գործողությանը վերաբերող մեկնաբանություններով:

Այդ բաժիններում պետք է նկարագրվեն՝

- վթարային դեպքի կոնտեքստը եւ միջավայրը,
- մարդկային սխալ գործողություններն ու բաղադրումները, եւ այնպիսի դեպքերը, որոնք ներառում են վտանգավոր նյութեր, շրջակա միջավայրի ազդեցություններ, տեղի ունեցած սարքավորման շարքից դուրս գալը եւ արտաքին ազդեցություններ:
- այն նպաստող գործոնները, որոնք ներառում են անձին վերաբերող գործառնությունները, տախտակամածի վրայի գործողությունները, ավի կառավարումը կամ կարգավորիչ ազդեցությունը:

Վերլուծությունը եւ մեկնաբանությունը նպաստում են, որ զեկույցը հասնի տրամաբանական եզրակացության՝ նշելով բոլոր նպաստող գործոնները՝ ներառյալ այնպիսի ռիսկեր ունեցողները, որոնց համար վթարային դեպքի կանխման եւ (կամ) դրա հետեւանքների վերացման կամ նվազեցման համար նախատեսված պաշտպանությունները գնահատվում են որպես անբավարար կամ էլ բացակայում են:

5. ԵԶՐԱԿԱՑՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԸ

Այս մասը համախմբում է հաստատված նպաստող գործոնները եւ բացակա կամ ոչ բավարար պաշտպանությունները (նյութական, գործառական, խորհրդանշական կամ ընթացակարգային), որոնց համար պետք է մշակվեն անվտանգության գործողություններ՝ ծովային վթարները կանխելու համար:

6. ԱՆՎՏԱՆԳՈՒԹՅԱՆ ԱՌԱՋԱՐԿՆԵՐԸ

Անհրաժեշտության դեպքում, զեկույցի այս մասը կարող է պարունակել անվտանգության առաջարկություններ, որոնք ստացվել են վերլուծությունից կամ եզրակացություններից եւ կապված են այնպիսի թեմատիկ ոլորտների հետ, ինչպիսիք օրենսդրությունը, նախագծումը, ընթացակարգերը, ստուգումը, կառավարումը, առողջությունը եւ անվտանգությունն են աշխատավայրում, վերապատրաստումը, վերանորոգման աշխատանքները, սպասարկումը, առափնյա աջակցությունը եւ արձագանքն են վթարի դեպքում:

Անվտանգության առաջարկությունները հասցեագրվում են նրանց, որոնք ի պաշտոնե կարող են դրանք իրականացնել ամենաարդյունավետ կերպով, ինչպես նա՛վ սեփականատերերը, տնօրենները, ճանաչված կազմակերպությունները, ծովային իշխանությունները, ծովագնացության ծառայությունները, արտակարգ իրավիճակների մարմինները, միջազգային ծովային կազմակերպություններն ու եվրոպական հաստատությունները՝ ծովային վթարները կանխելու նպատակով:

Այս բաժինը նաեւ ներառում է միջանկյալ անվտանգության որեւէ առաջարկություն, որն արվել է կամ որեւէ անվտանգության գործողություն, որն իրականացվել է անվտանգության հետաքննության ընթացքում:

7. ՀԱՎԵԼՎԱԾՆԵՐ

Անհրաժեշտության դեպքում, տեղեկությունների հետեւյալ ոչ սպառիչ ցուցակն ամրացվում է զեկույցին թղթային եւ (կամ) էլեկտրոնային տարբերակով՝

- լուսանկարներ, շարժուն պատկերներ, աուդիո ձայնագրություններ, քարտեզներ,
- գծապատկերներ,
- կիրառվող ստանդարտներ,
- օգտագործված տեխնիկական տերմիններ ու հապավումներ,
- հատուկ անվտանգության ուսումնասիրություններ,

- տարբեր տեղեկություններ:

ԾՈՎԱՅԻՆ ՎԹԱՐՆԵՐԻ ԿԱՄ ՊԱՏԱՀԱՐՆԵՐԻ ԾԱՆՈՒՑՄԱՆ ՏՎՅԱԼՆԵՐ

(ԵՎՐՈՊԱԿԱՆ ԾՈՎԱՅԻՆ ՎԹԱՐՆԵՐԻ ԾՐԱԳՐԻ մաս)

Նշում՝ ընդգծված թվերը նշանակում են, որ յուրաքանչյուր նավի համար պետք է տվյալներ տրամադրվեն, եթե ծովային վթարի կամ պատահարի մեջ ներգրավված են մեկ կամ ավելի նավեր:

01. Պատասխանատու անդամ պետությունը/ կոնտակտային անձը
02. Անդամ պետության քննիչը
03. Անդամ պետության դերը
04. Գործին առնչվող առափնյա պետությունը
05. Զգալիորեն շահագրգռված պետությունների թիվը
06. Զգալիորեն շահագրգռված պետությունները
07. Ծանուցման սուբյեկտը
08. Ծանուցման ժամանակը
09. Ծանուցման ամսաթիվը
10. Նավի անվանումը
11. ԾՄԿ թիվը/ Տարբերակիչ տառերը
12. Նավի դրոշը
13. Ծովային վթարի կամ պատահարի տեսակը
14. Նավի տեսակը
15. Ծովային վթարի կամ պատահարի ամսաթիվը
16. Ծովային վթարի կամ պատահարի ժամը
17. Դիրքը. Լայնությունը
18. Դիրքը. Երկայնությունը
19. Ծովային վթարի կամ պատահարի վայրը

20. Մեկնման նավահանգիստը

21. Նպատակակետ նավահանգիստը

22. Երթեւեկության բաժանման համակարգը

23. Նավարկության հատվածը

24. Նավի շահագործումը

25. Տեղը տախտակամածի վրա

Զոհեր՝

- Անձնակազմ

- Ուղեւորներ

- Այլ

Լուրջ վնասվածքներ՝

- Անձնակազմ

- Ուղեւորներ

- Այլ

26. 27. 28. Աղտոտումը

29. Նավի վնասվածքը

30. Բեռի վնասվածքը

31. Այլ վնասվածքներ

32. Ծովային վթարի կամ պատահարի սեղմ նկարագրությունը

33. Անվտանգության հետաքննություն չվարելու պատճառների կարճ նկարագրությունը