



Съвет на
Европейския съюз

Брюксел, 28 ноември 2023 г.
(OR. en)

15950/23

Междуетноститутуционално досие:
2023/0164(COD)

TRANS 531
MAR 155
OMI 82
PECHЕ 539
IA 323
CODEC 2258

ДОКЛАД

От:	Генералния секретариат на Съвета
До:	Съвета
№ предх. док.:	13015/23
№ док. Ком.:	10115/23
Относно:	Предложение за директива на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива 2009/18/ЕО за определяне на основните принципи, които уреждат разследването на произшествия в областта на морския транспорт – Общ подход

I. ВЪВЕДЕНИЕ

1. На 1 юни 2023 г. Комисията изпрати на Европейския парламент и на Съвета посоченото по-горе предложение.
2. Предложението се отнася до изменение на Директива 2009/18/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. за определяне на основните принципи, които уреждат разследването на произшествия в областта на морския транспорт, и за изменение на Директива 1999/35/ЕО на Съвета и Директива 2002/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета¹.

¹ ОВ L 131, 28.5.2009 г., стр. 114.

3. В Директива 2009/18/ЕО се предвижда система за разследвания на безопасността с цел извличане на поуки от морските произшествия и предотвратяване на повторното им възникване. Разследването на морски произшествия, попадащи в приложното поле на Директивата, цели подобряване на морската безопасност и опазване на морската среда.
4. Преразглеждането на Директивата има следните конкретни цели:
- подобряване на защитата на риболовните кораби, техния екипаж и околната среда. В настоящото приложно поле на Директивата не са включени по-малките риболовни кораби с дължина под 15 метра, което означава че водещите до смъртни случаи произшествия и погиването на плавателни съдове не са разследвани по систематичен и хармонизиран начин;
 - изясняване на определенията и законодателния текст, така че органите за разследване на произшествия на държавите членки да разследват своевременно и по хармонизиран начин всички произшествия, които трябва да бъдат разследвани;
 - увеличаване на капацитета на органите за разследване на произшествия (ОРП) за навременно провеждане (и докладване) на разследвания на произшествия по експертен и независим начин – включително относно възобновяемите и нисковъглеродните горива и технологии; и
 - актуализиране на редица определения и препратки към съответното законодателство на ЕС и правилата на ММО, за да се гарантира яснота и последователност.
5. Комисията прие предложението в контекста на своята Програма за пригодност и резултатност на регулаторната рамка (REFIT) и като незабавно последващо действие във връзка с последващата оценка¹ и проверката за пригодност на морския транспорт², извършена през 2018 г.
6. Предложението се основава на резултатите от оценка на въздействието³, за която беше получена информация от външно помощно проучване. Оценката на въздействието беше представена и подробно разгледана на едно заседание на работната група и не породя сериозни опасения у делегациите.

¹ Док. 9131/18 + ADD 1.

² Док. 9128/18 + ADD 1.

³ Док. 10115/23 + ADD 1 + ADD 2

7. Предложението беше придружено от оценка на въздействието¹. Оценката на въздействието беше представена и обстойно разгледана на едно заседание на работната група. Направените коментари бяха свързани най-вече с разходите за сертифициране на системите за управление на качеството за органите за разследване на морска безопасност и с начина, по който са изчислени тези разходи.

II. РАЗГЛЕЖДАНЕ ОТ ДРУГИТЕ ИНСТИТУЦИИ

8. На 20 юли 2023 г. комисията по транспорт и туризъм (TRAN) на Европейския парламент определи за докладчик г-жа Caroline Nagtegaal (Renew Europe, Нидерландия). Г-жа Nagtegaal представи своя проект на доклад на 18 септември, а гласуването на това предложение в комисията по транспорт и туризъм понастоящем е планирано за 7 декември.
9. На 20 септември 2023 г. Европейският икономически и социален комитет прие становището си по предложението². На 23 юни 2023 г. Европейският комитет на регионите взе решение да не дава становище.

III. АКТУАЛНО СЪСТОЯНИЕ НА РАБОТАТА В СЪВЕТА

10. Работна група „Морски транспорт“ обсъди предложението на няколко заседания от месец юни 2023 г. насам. Всички делегации изразиха общата си подкрепа за целите на предложението на Комисията с оглед подобряване на морската безопасност и опазване на морската среда.
11. На заседанието си от 22 ноември Комитетът на постоянните представители потвърди подкрепата си за последния компромисен текст и препоръча на Съвета да постигне общ подход на заседанието на Съвета по транспорт, телекомуникации и енергетика (Транспорт) на 4 декември 2023 г.

¹ Док. 10115/23 + ADD 1 + ADD 2.

² Док. 13372/23.

12. За да се даде възможност на органите за разследване на произшествия (ОРП) да провеждат (и докладват за) разследвания на произшествия по сходен начин в целия Съюз, работата беше съсредоточена върху това съществуващите правила да се направят по-ясни и по-съгласувани със съответните международни разпоредби. В предложението на Комисията бяха направени няколко промени, чиято основна цел е да се засилят разпоредбите относно независимостта на органите за разследване на произшествия и поверителността на техните констатации, както и да се намали ненужната административна тежест. Трябва да се отбележат три основни промени по същество.
13. Първо, формулировката на член 1, параграф 2) беше преразгледана, за да се поясни, че целта на разследванията, провеждани от ОРП, не е да се определи отговорност или вина. Всички държави членки вече разполагат с установена правна рамка за тази цел; в замяна на това работата на ОРП следва да се съсредоточи върху пълното докладване на причините за морско произшествие или инцидент, без какъвто и да било ненужен външен натиск, за да се извлекат поуки от морските произшествия и да се предотврати повторното им възникване. Освен това бяха въведени по-строги разпоредби относно поверителността на информацията, събирана от ОРП по време на разследванията (член 9), за да се избегне външен натиск и да се улесни достъпът до данни, които биха могли да бъдат от значение за установяване на причините за морските инциденти. В същото време член 17а беше преразгледан с цел по-доброто регламентиране на участието на Комисията и ЕАМБ в обучението и оперативната подкрепа за ОРП при провеждането на техните разследвания; такава подкрепа следва да се предоставя само по искане на разследващите органи и само ако не възниква конфликт на интереси.
14. Второ, за да се отговори на различните нужди и организационни структури на национално равнище, като същевременно се избягва ненужната административна тежест, член 8, параграф 7 беше изменен, за да се даде възможност на всяка държава членка да реши дали да въведе система за управление на качеството (СУК) за националния орган за разследване на морската безопасност. Отново с цел намаляване на административната тежест сега в текста се предвижда възможността ОРП да изготвят „опростени доклади“, което намалява работното натоварване в ситуации, в които няма добавена стойност от изготвянето в писмен вид на пълен доклад.

15. Трето, член 20 беше преработен, за да се оправомощи Комисията да приема делегирани актове с цел адаптиране на приложенията към развитието на международното морско право, свързано с разследването на произшествия в сектора на морския транспорт, и за улесняване на събирането, споделянето и докладването на знания.
16. И накрая, предложеният от Комисията краен срок за транспониране (една година след влизането в сила на директивата за изменение) ще бъде удължен на 4 години.
17. На този етап от процедурата Комисията поддържа процедурна резерва по всички изменения на предложението си.

IV. ЗАКЛЮЧЕНИЯ

18. Във връзка с посоченото по-горе Съветът се приканва да постигне *общ подход* по предложението за директива на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива 2009/18/ЕО за определяне на основните принципи, които уреждат разследването на произшествия в областта на морския транспорт, въз основа на компромиса, изложен в приложението към настоящия доклад.
-

Предложение за

ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

за изменение на Директива 2009/18/ЕО за определяне на основните принципи, които уреждат разследването на произшествия в областта на морския транспорт и за отмяна на Регламент (ЕС) 1286/2011 на Комисията

(Текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 100, параграф 2 от него,

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

след предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет⁷,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите⁸,

в съответствие с обикновената законодателна процедура,

като имат предвид, че:

⁷ ОВ С , , стр. .

⁸ ОВ С , , стр. .

- 1) В Директива 2009/18/ЕО на Европейския парламент и на Съвета⁹ се определят основните принципи, които уреждат разследването на произшествия в областта на морския транспорт и се предвижда система за разследвания на безопасността. Морските произшествия, които попадат в приложното поле на тази директива, се разследват от независими органи за разследване, създадени в държавите членки за подобряване на морската безопасност, както и за опазване на морската среда, за да се извлекат поуки от миналото с оглед на предотвратяване на бъдещи произшествия и инциденти.
- 2) След влизането в сила на Директива 2009/18/ЕО са настъпили промени в международната регулаторна среда и технологични развития. Тези промени и развития, както и натрупаният опит при изпълнението на Директива 2009/18/ЕО, следва да се вземат предвид.
- 3) В Директива 2009/18/ЕО се посочват редица законодателни текстове, приети от Международната морска организация (ММО), които са отменени, изменени или преработени след влизането ѝ в сила. Така например в тази директива се посочва „Кодекс на ММО за разследване на морски произшествия и инциденти“ (Резолюция А.849(20) на ММО от 27 ноември 1997 г.), който е отменен с „Кодекс на международните стандарти и препоръчителни практики за разследване на безопасността при морски произшествия или морски инциденти (Кодекс за разследване на произшествия)“ (Резолюция MSC.255(84) от 16 май 2008 г.) с Резолюция А.1075(28) Насоки за подпомагане на разследващите лица при изпълнението на Кодекса за разследване на произшествия MSC.255(84)).
- 4) С Кодекса на ММО за разследване на произшествия се въвеждат нови определения, например определението „орган за разследване на морската безопасност“, докато други понятия са заличени, като например „тежко произшествие“. Тези промени следва да се включат в Директива 2009/18/ЕО.
- 5) Директива 2009/18/ЕО също така се позовава на циркулярно писмо на ММО MSC-MEPC.Circ.3 от 2008 г., което е заменено с циркулярно писмо MSC-MEPC.3/circ.4/rev.1 Доклади за преразгледани хармонизирани процедури за докладване на морски произшествия и инциденти от 18 ноември 2014 г.

⁹ ОВ L 131, 28.5.2009 г., стр. 114.

- 6) В приетите на 4 декември 2013 г. Насоки на ММО за подпомагане на разследващите лица при изпълнението на Кодекса за разследване на произшествия (А.1075(28)) се предоставят практически съвети за систематичното разследване на морски произшествия и инциденти и се предоставя възможност за разработването на ефективен анализ и превантивни действия. Тези насоки следва да се включат в Директива 2009/18/ЕО.
- 7) Понастоящем риболовните кораби с дължина под 15 метра са изключени от приложното поле на Директива 2009/18/ЕО, поради което провеждането на разследванията на морски произшествия, засягащи такива риболовни кораби, не е нито систематично, нито хармонизирано. Такива кораби са по-податливи на преобръщане и падането на членове на екипажа зад борда се случва сравнително често. Поради това тези риболовни кораби, техният екипаж и околната среда се нуждаят от защита чрез въвеждането на предварителна оценка на много тежки морски произшествия, засягащи риболовни кораби с дължина под 15 метра, за да се определи дали органите трябва да започнат разследване на безопасността, като се вземат предвид, наред с другото, наличните доказателства, както и възможността констатациите от разследването на безопасността да доведат до предотвратяване на бъдещи произшествия и инциденти.
- (7a) Настоящата директива не следва да възпрепятства държавите членки да установят национални правила за разследване на морски произшествия или инциденти, които включват всички видове кораби, превозващи 12 или по-малко пътници, или извършващи друга търговска дейност.
- 8) Някои от предоставените в Директива 2009/18/ЕО определения не са ясни. Определението за дължината на риболовните кораби следва да бъде конкретизирано, особено когато е налице разграничение по отношение на подхода и задълженията на органите за разследване на морската безопасност въз основа на дължината на риболовния кораб.
- 9) В Кодекса на ММО за разследване на произшествията се посочва събитие или последователност от събития, настъпили „пряко във връзка с операциите на кораб“. Това понятие е обект на значително разминаване и следва да бъде пояснено. Това разминаване оказва влияние върху действията на органите за разследване на произшествия, особено по отношение на произшествия в пристанищата, възможностите за съвместни разследвания и събирането на данни за произшествия и разследвания.

- 10) В Кодекса на ММО за разследване на произшествия се посочва, че когато настъпи много тежко морско произшествие, се провежда разследване на морската безопасност. Въпреки това няма насоки относно срока, в рамките на който след произшествието трябва да е настъпил смъртен случай, така че това да доведе до много тежко морско произшествие и следователно да е необходимо разследване. Поради това в Директива 2009/18/ЕО следва да се предоставят такива насоки.
- 11) Наличният персонал, както и оперативните ресурси на органите за разследване на морската безопасност на държавите членки се варират значително, което води до неефективно и непоследователно докладване и разследване на морските произшествия. Поради това Комисията, с помощта на Европейската агенция по морска безопасност (ЕАМБ), следва да осигури високо специализирана аналитична подкрепа за отделните разследвания (меки умения), както и аналитични инструменти и оборудване (хардуер).
- 12) С оглед на заявеното ЕАМБ следва да организира обучение по конкретни техники и по новости и технологии, които могат да бъдат от значение за бъдещите разследвания на произшествия. Такова обучение следва да е насочено, наред с другото, към възобновяемите и нисковъглеродните горива, които са особено подходящи с оглед на пакета „Подготвени за цел 55“, и към автоматизацията, както и към правилата на Общия регламент относно защитата на данните (ОРЗД).
- (12a) Независимостта на разследванията във връзка с морската безопасност трябва да бъде гарантирана при всички обстоятелства и по отношение на някои лица, участващи в тези разследвания, включително дружества, институции и агенции, независимо дали са публични или частни, следва да не съществува никакъв конфликт на интереси.

- 14) За да се гарантират еднакви условия за изпълнението на разпоредбите на настоящата директива по отношение на списъка на текстовете на ММО в нейния обхват, на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия. Тези правомощия следва да бъдат упражнявани в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета.⁽¹⁰⁾.
- (14a) С цел адаптиране на приложенията към развитието на международното морско право, свързано с разследването на произшествия в областта на морския транспорт, и за да се улесни събирането, споделянето и докладването на знания, на Комисията следва да бъде делегирано правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз във връзка с член 14, параграф 4 и член 17, параграф 5 от настоящата директива. От особена важност е по време на подготвителната си работа Комисията да проведе подходящи консултации, включително на експертно равнище, и тези консултации да бъдат проведени в съответствие с принципите, заложи в Междунституционалното споразумение от 13 април 2016 г. за по-добро законотворчество*. По-специално рамката за постоянно сътрудничество, установена с настоящата директива, следва да бъде включена в тези консултации. По-специално, с цел осигуряване на равно участие при подготовката на делегираните актове, Европейският парламент и Съветът получават всички документи едновременно с експертите от държавите членки, като техните експерти получават систематично достъп до заседанията на експертните групи на Комисията, занимаващи се с подготовката на делегираните актове.
- 15) С оглед на пълния цикъл на посещения в държавите членки от страна на ЕАМБ с цел извършването на мониторинг на изпълнението на настоящата директива, Комисията следва да оцени изпълнението на настоящата директива не по-късно от *[десет години след нейното влизане в сила, както е посочено в член 23]* и да докладва на Европейския парламент и на Съвета за това. Държавите членки следва да сътрудничат на Комисията, за да се събере цялата информация, необходима за оценката.

¹⁰ Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. за установяване на общите правила и принципи относно реда и условията за контрол от страна на държавите членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията (ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 13)

- 16) Тъй като целите на настоящата директива, а именно определянето на правила за разследване на произшествия в областта на морския транспорт с цел подобряване на морската безопасност и опазване на морската среда, не могат да бъдат постигнати в достатъчна степен от държавите членки, а поради мащабът и ефектите от действието могат да бъдат постигнати по-добре на равнището на Съюза, Съюзът може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, уреден в член 5 от Договора за Европейския съюз. В съответствие с принципа на пропорционалност, уреден в същия член, настоящата директива не надхвърля необходимото за постигане на тези цели.
- 17) Директива 2009/18/ЕО следва да бъде съответно изменена,

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

Член 1

Изменения на Директива 2009/18/ЕО

Директива 2009/18/ЕО се изменя, както следва:

1) В член 1 параграф 2 се заменя със следното:

„2. Целта на разследванията съгласно настоящата директива не е да се определи отговорност или вина, така че от констатациите от тези разследвания не могат да се правят заключения за вина или отговорност. Държавите членки гарантират, че органите за разследване на морската безопасност (наричани по-долу „органи за разследване“) не са възпрепятствани или ограничавани да докладват в пълна степен за причините за морското произшествие или инцидента.“

2) Член 2, параграф 2 се изменя, както следва:

а) *(заличава се)*

б) буква г) се заличава

3) Член 3 се заменя със следното:

„Член 3

Определения

За целите на настоящата директива:

- „1. „Кодекс на ММО за разследване на произшествия“ означава актуализираната версия на Кодекса на международните стандарти и препоръчителни практики за разследване на безопасността при морски произшествия или морски инциденти, приложен към Резолюция MSC.255(84) на Комитета по морска безопасност на ММО;
2. „Насоки на ММО за подпомагане на разследващите лица при прилагането на Кодекса за разследване на произшествия“ означава насоките, приети от Асамблеята на ММО с Резолюция A.1075 (28) на 4 декември 2013 г., в тяхната актуализирана версия;
3. следните понятия се разбират в съответствие с определенията, съдържащи се в Кодекса на ММО за разследване на произшествия:
 - а) „морско произшествие“;
 - б) „много тежко морско произшествие“;
 - в) „морски инцидент“;
 - г) „разследване на морската безопасност“;
 - д) „орган за разследване на морската безопасност“;
 - е) „държава, разследваща морската безопасност“;
 - ж) „значително заинтересована държава“;
 - з) „тежка телесна повреда“;

4. „Насоки на ММО относно справедливото отношение към морските лица в случай на морско произшествие“ означава насоките, съдържащи се в приложение към Резолюция LEG.3(91) на Правния комитет на ММО от 27 април 2006 г., одобрени от Управителния орган на Международната организация по труда на неговата 296-та сесия от 12—16 юни 2006 г.
5. Понятията „ро-ро пътнически кораб“ и „високоскоростен пътнически плавателен съд“ се разбират по смисъла на определенията, съдържащи се в член 2 от Директива (ЕУ) 2017/2110¹¹;
6. „Устройство за регистриране на данни от пътуване“ (наричано по-долу „VDR“) и опростено устройство за регистриране на данни от пътуване (наричано по-долу „S-VDR“) се разбират в съответствие с определението, съдържащо се в Резолюция MSC.333(90) и MSC. 163(78) на Комитета по морска безопасност на ММО в техните актуализирани версии, допълнени от съответните стандарти за ефективност на ММО в зависимост от датата на монтиране на борда, без да се засягат разпоредбите на законодателството на Съюза;
7. „препоръка за безопасност“ означава всяко предложение, включително за целите на регистрацията или контрол, от:
- а) органа за разследване на държавата, която провежда или ръководи разследването на безопасността въз основа на информацията, произтичаща от такова разследване; или когато е целесъобразно
 - б) Комисията, действаща въз основа на абстрактен анализ на данни и на резултатите от проведени разследвания на безопасността.
8. „дължина на риболовен кораб“ се разбира по смисъла на определението, съдържащо се в член 2 от Регламент (ЕС) 2017/1130¹²;

¹¹ Директива (ЕС) 2017/2110 на Европейския парламент и на Съвета от 15 ноември 2017 г. за система от проверки с оглед на безопасната експлоатация на ро-ро пътническите кораби и високоскоростните пътнически плавателни съдове по редовни линии, за изменение на Директива 2009/16/ЕО и за отмяна на Директива 1999/35/ЕО на Съвета (ОВ L 315, 30.11.2017 г., стр. 61).

¹² Регламент (ЕС) 2017/1130 на Европейския парламент и на Съвета от 14 юни 2017 г. за определяне на характеристиките на риболовните кораби (ОВ L 169, 30.6.2017 г., стр. 1).

9. „смъртоносно нараняване“ означава нараняване, което е претърпяно от лице при произшествие и е довело до неговата смърт в рамките на 15 дни от датата на произшествието, ако съответната информация е налична.“

4) Член 4 се изменя, както следва:

а) в параграф 1 буква а) се заменя със следното:

„а) са независими от наказателни или други паралелно провеждащи се разследвания за определяне на отговорност или вина и органите за разследване са в състояние да докладват за резултатите от разследването на морската безопасност без указанията или намесата от други лица, организации или страни, които могат да окажат влияние върху крайния резултат.“

б) в параграф 2 буква б) се заменя със следното:

„б) координиране на дейностите на съответните органи за разследване до степента, необходима за постигане на целите на настоящата директива.“

5) Член 5 се заменя със следното:

„Член 5

Задължение за разследване

1. Всяка държава членка гарантира, че се провежда разследване на безопасността от посочения в член 8 орган за разследване при много тежко морско произшествие:

а) което засяга кораб, плаващ под нейно знаме, независимо от мястото на произшествието;

б) което е възникнало в нейното териториално море или вътрешни води, съгласно определението в UNCLOS, независимо под какво знаме плава(т) корабът(ите), засегнат(и) от произшествието; или

в) което засяга значителен интерес на държавата членка, независимо от местоположението на произшествието и знамето на засегнатия(те) кораб(и).

2. В случай на риболовен кораб с дължина под 15 метра, органът за разследване извършва предварителна оценка на много тежкото морско произшествие, за да определи дали да проведе или не разследване на безопасността.

В случаите, в които органът за разследване реши да не предприема разследване на безопасността при много тежко морско произшествие, засягащо риболовен кораб с дължина под 15 метра, мотивите за това решение се отразяват и нотифицират в съответствие с член 17, параграф 3.

3. В решенията, посочени в параграф 2, органът за разследване взема предвид наличните доказателства, както и възможността констатациите от разследването на безопасността да доведат до предотвратяване на бъдещи произшествия и инциденти. В случай на всяко друго морско произшествие или инцидент органът за разследване решава дали да предприеме или не разследване на безопасността.

4. Обхватът и практическите условия за провеждането на разследвания на безопасността се определят от органа за разследване на морската безопасност на водещата разследването държава членка в сътрудничество с органите за разследване на другите значително заинтересовани държави по начин, който той счита за най-резултатен за постигането на целите на настоящата директива, и с оглед на предотвратяването на бъдещи произшествия и инциденти.

5. При провеждането на разследвания на безопасността, органът за разследване следва Насоките на ММО за подпомагане на разследващите лица при изпълнението на Кодекса за разследване на произшествия. Разследващите лица могат да се отклоняват от тези насоки, когато според тяхната професионална преценка това може да бъде обосновано за постигане целите на разследването. Комисията може да приема препоръки за изпълнението на тези насоки, като взема предвид всички съответни поуки, извлечени от разследванията на безопасността, и след консултации с разследващите органи във връзка с рамката за постоянно сътрудничество, определена в член 10.

6. При вземането на решение дали морско произшествие или инцидент, настъпили на стоянка успоредно на кей или на друг кораб, на котвена стоянка или в док, включващи брегови или пристанищни работници, са настъпили „пряко във връзка с операциите на кораб“ и следователно са предмет на разследване на безопасността, в съответствие с националното си право държавите членки обръщат специално внимание на въввлечеността и уместността на конструкцията на кораба, оборудването, процедурите, екипажа и командването на кораба във и за дейността, която се предприема.

7. Разследванията на безопасността започват незабавно след като настъпи морското произшествие или инцидент и във всички случаи не по-късно от два месеца след настъпването им.

8. Ако в хода на разследване на морската безопасност стане известно, че е извършено престъпление по членове 3, 3а, 3б или 3в от Конвенцията за преследване на незаконните действия, насочени срещу сигурността на морското корабоплаване от 1988 г., в нейната актуализирана версия, органът за разследване, като взема предвид националното право, информира незабавно органите за морска сигурност на държавата членка или държавите членки и на всяка засегната трета страна.“

6) Член 6 се заменя със следното:

„Член 6

Задължение за известяване

Държавите членки изискват, в рамките на правните си системи, органите им за разследване да бъдат незабавно известени от страна на отговорните органи и/или засегнатите страни или и от двете относно възникването на всички произшествия и инциденти, попадащи в приложното поле на настоящата директива.“

7) Член 7 се изменя, както следва:

а) в параграф 1 трета алинея се заменя със следното:

„Паралелни разследвания на безопасността за едно и също морско произшествие или инцидент се провеждат единствено в изключителни случаи. В такива случаи държавите членки уведомяват Комисията за основанията за провеждане на такива паралелни разследвания. Държавите членки, които провеждат паралелни разследвания си сътрудничат помежду си. По-специално, участващите органи за разследване обменят всяка информация от значение, събрана в хода на техните съответни разследвания, за да достигнат, доколкото е възможно, до общи заключения.“

б) вмъква се следният параграф 1а:

„1а. По време на разследване на морската безопасност, значително заинтересованите държави членки съдействат, доколкото е възможно, на разследващата(те) държава(и) членка(и) с достъп до съответната информация за разследването на морската безопасност. Разследващото лице или лица, провеждащи разследване на морската безопасност, могат също да получат достъп до информация, с която разполагат държавните инспектори, офицерите от бреговата охрана, операторите от службата по движението на корабите, пилотите и друг морски персонал на значително заинтересованата държава в съответствие с националното ѝ право.“

в) параграф 4 се заменя със следното:

„4. Когато при морско произшествие или инцидент има засегнат ро-ро пътнически кораб или високоскоростен пътнически плавателен съд, процедурата по разследването на безопасността се започва от държавата членка, в чието териториално или вътрешни води, съгласно определението в UNCLOS, възникне произшествието или инцидентът, или, ако е възникнал в други води, от последната държава членка, в която е бил даденият ро-ро пътнически кораб. Тази държава членка продължава да носи отговорност за разследването на безопасността и за координацията с други значително заинтересовани държави членки, докато се споразумеят коя от тях да е водеща разследването държава.“

8) Член 8 се заменя със следното:

„Член 8

Органи за разследване на морската безопасност

1. Държавите членки гарантират, че разследванията на морската безопасност се провеждат под отговорността на безпристрастен, независим и постоянен орган за разследване на морската безопасност, на когото са предоставени необходимите правомощия и също достатъчно средства и финансови ресурси, както и от разследващи лица с необходимата квалификация, компетентни по въпросите, отнасящи се до морските произшествия и инциденти, така че да изпълняват своите задължения съгласно настоящата директива.

Не се изключва нито подходящото назначаване на разследващи лица с необходимите специализирани умения, които временно да участват в разследване на морската безопасност, нито използването на консултанти за предоставяне на експертни съвети по който и да е аспект на разследването на морската безопасност.

За да проведе безпристрастно разследване на безопасността, органът за разследване на морската безопасност е независим по отношение на своето устройство, правна структура и процес на вземане на решение, от която и да е страна, чиито интереси биха могли да влязат в конфликт с поверената му задача.

Държавите членки без излаз на море, които нямат нито кораби, нито други плавателни съдове, плаващи под тяхно знаме, които попадат в обхвата на настоящата директива, определят независим координационен център за сътрудничество при разследването на безопасността съгласно член 5, параграф 1, буква в).

2. Органът за разследване на морската безопасност гарантира, че отделните разследващи лица имат работни познания и практически опит в онези области, които спадат към обичайните им задължения при разследване. Освен това органът за разследване на морската безопасност гарантира незабавен достъп до необходимите експертни ресурси, ако се налага.

3. Поверените на органа за разследване на морската безопасност дейности може да бъдат разширени до събирането и анализа на данни, свързани с морската безопасност, в частност за превантивни цели, доколкото тези дейности не засягат неговата независимост или не включват отговорност по регулаторни, административни или стандартизационни въпроси.

4. Държавите членки, като действат в рамките на съответните си правни системи, гарантират, че на разследващите лица от техния орган за разследване на морската безопасност или от всеки друг орган за разследване на морската безопасност, на който е делегирана задачата за разследване на морската безопасност, където е уместно и в сътрудничество с органите, отговарящи за съдебното следствие, се предоставя всяка информация от значение за провеждането на разследване на морската безопасност и те следователно имат право:

- а) да разполагат с достъп до всяка съответна зона или местопроизшествие, както и до всеки кораб, аварирал плавателен съд или конструкция, в това число товар, оборудване или останки;
- б) да гарантират незабавното описване на доказателствения материал и контролираното издирване и изваждане на отломки, останки и други части или вещества за изследване или анализ;
- в) да изискат изследване или анализ на посочените в буква б) обекти и да имат свободен достъп до резултатите от такива изследвания или анализ;
- г) да разполагат със свободен достъп и да имат възможността да копират и използват всякаква необходима информация и записани данни, включително VDR или S-VDR данните, свързани с кораба, записите от службата по движение на корабите, плаването, товара, екипажа или всяко друго лице, предмет, състояние или обстоятелство;
- д) да разполагат със свободен достъп до резултатите от изследването на телата на жертвите или от пробите, взети от телата на жертвите;
- е) да изискват и да разполагат със свободен достъп до резултатите от изследването или от пробите, взети от лицата, свързани с експлоатацията на кораба, или друго съответно лице;

- ж) да разпитват свидетели в отсъствието на всяко лице, за чиито интереси би могло да се счете, че възпрепятстват разследването на безопасността;
 - з) да получават протоколи от прегледите и съответна информация от държавата на знамето, корабособствениците, класификационните организации и от всички други компетентни страни, когато тези страни или представителите им са установени в държавата членка;
 - и) да поискат съдействие от компетентните органи в съответните държави, включително инспектори от държавата на знамето и държавата на пристанището, бреговата охрана, оператори от службата по движението на корабите, екипи за търсене и спасяване, пилоти или друг пристанищен или корабен персонал;
5. Органът за разследване на морската безопасност е в състояние да реагира незабавно при известие за произшествие и да получи необходимите ресурси за независимо изпълнение на функциите си. На неговите разследващи морската безопасност лица се осигурява статут, който им предоставя необходимите гаранции за независимост.
6. Органът за разследване на морската безопасност може да съчетае задачите, произтичащи от настоящата директива, с работата по разследване на случаи, които не са свързани с морски произшествия, при условие че подобни разследвания не застрашават независимостта му.
7. Всяка държава членка може да разработва, прилага и поддържа система за управление на качеството за своя орган на разследване на морската безопасност.

9) Член 9 се заменя със следното:

„Член 9

Поверителност

1. Без да се засяга Регламент (ЕС) 2016/679, държавите членки, като действат в рамките на своите правни системи, гарантират, че следните данни не се предоставят за цели, различни от разследването на морската безопасност, освен ако компетентният орган в тази държава членка не установи, че е налице първостепенен обществен интерес от разгласяването им, включително в случаите когато се стигне до заключението, че ползите от разгласяването надвишават неблагоприятното вътрешно и международно въздействие, което такова действие може да има върху същото или всяко бъдещо разследване на безопасността:“

- а) всички показания, снети от лица от органа за разследване на морската безопасност по време на разследването на морската безопасност;
- б) документи, разкриващи самоличността на лицата, дали показания по време на разследването на морската безопасност;
- в) информация, събрана от органа за разследване на морската безопасност, която е особено чувствителна или от личен характер, включително информация относно здравословното състояние на отделни физически лица;
- г) материали, изготвени по време на разследването на морската безопасност, като например бележки, скици, становища на провеждащите разследването във връзка с морската безопасност, становища, изразени при анализа на информацията;
- д) информация и доказателства, предоставени от провеждащи разследвания във връзка с морската безопасност от други държави членки или трети държави в съответствие с международните стандарти и препоръчителни практики, когато техният орган за разследване на морската безопасност ги поиска;
- е) изготвяне на междинни, обобщителни или заключителни доклади;

- ж) всички съобщения между лица, участвали в експлоатацията на кораба;
 - з) писмени или електронни записи от службата за контрол на корабоплаването и резултатите от разчитането им, включително доклади и резултати от тях, изготвени за вътрешно ползване;
2. Записи от устройството за регистриране на данни от пътуване и опростеното устройство за регистриране на данни от пътуване от разследване на морската безопасност не се предоставят или използват за цели, различни от тези на разследването на морската безопасност или на безопасността на кораба, освен ако тези записи не са анонимизирани или не се разкриват по защитени процедури.
3. За целите, посочени в параграф 1, могат да бъдат разкривани само данни, които са строго необходими.
4. Държавите членки може да решат да ограничат случаите, в които може да се вземе такова решение за разкриване, като същевременно се спазва правото на Съюза.“
- 10) Член 10 се изменя, както следва:
- а) параграф 1 се заменя със следното:

„1. Държавите членки, в тясно сътрудничество с Комисията, установяват рамка за постоянно сътрудничество, която дава възможност на съответните им органи за разследване на морската безопасност; да си сътрудничат в необходимата за постигането на целта на настоящата директива степен.“

б) параграф 3 се изменя, както следва:

а) уводният параграф и буква а) се заменят със следния текст:

„3. Съгласно рамката за постоянно сътрудничество органите за разследване на морската безопасност в държавите членки се договарят по-конкретно относно най-добрите условия на сътрудничество, за да:

а) дадат възможност на органите за разследване на морската безопасност да ползват съвместно инсталации, материални бази и оборудване за техническо разследване на останки и оборудване на кораби и други предмети, свързани с разследванията на безопасността, включително извличането и оценката на информация от VDR или S-VDR и други електронни устройства.“

б) букви з) и и) се заменят със следното:

„з) развиват сътрудничеството с органите за разследване на морската безопасност от трети държави и с международните организации за разследване на морски произшествия в областите, уредени от настоящата директива;

и) предоставят всякаква имаща отношение информация на органите за разследване на морската безопасност, които провеждат разследвания на морската безопасност.“

10a) Член 12 се изменя, както следва:

а) параграф 3 се заменя със следното:

„3. Сътрудничеството на държава членка при разследване на морската безопасност, провеждано от значително заинтересована трета държава, не засяга установените с настоящата директива изисквания за провеждане и докладване на разследвания на морската безопасност. Когато значително заинтересована трета държава ръководи разследване на морската безопасност, което засяга една или повече държави членки, държавите членки може да решат да не провеждат паралелно разследване на морската безопасност, стига разследването на морската безопасност, ръководено от третата държава, да се провежда съгласно кодекса на ММО за разследване на морските произшествия и инциденти. В такива случаи разпоредбите на член 14 не се прилагат по отношение на органите за разследване на морска безопасност на държавите членки.“

10б) В член 13 буква а) се заменя със следното:

„а) запазят цялата информация от навигационни карти, корабни дневници, електронни и магнитни аудио и видеозаписи, включително информация от VDR или S-VDR и други електронни устройства, по отношение на периода преди, по време на произшествието и след него;

11) Член 14 се заменя със следното:

„Член 14

Докладване на произшествия

1. Разследванията на безопасността, провеждани съгласно настоящата директива, приключват с публикуването на доклад за произшествие във формат, определен от компетентния орган за разследване на морската безопасност и съгласно съответните раздели на приложение I.

Органите за разследване на морската безопасност могат да решат, че разследването на морската безопасност води до обобщителен доклад, който се публикува, в случай че:

а) разследването във връзка с безопасността не се отнася до много сериозно морско произшествие; или

б) морското произшествие и констатациите от него нямат потенциал за предотвратяване на бъдещи произшествия и инциденти.

2. Органите за разследване на морската безопасност полагат всички усилия, за да направят обществено достъпен, и по-специално достъпен за морския сектор, доклада за произшествие, посочен в параграф 1, включително неговите заключения и евентуални препоръки, в срок от 12 месеца от датата на произшествието. Ако в случай на много тежко произшествие в рамките на този срок не е възможно да се представи заключителен доклад за произшествието, в срок от 12 месеца от датата на произшествието се публикува междинен доклад.

3. Органът за разследване на морската безопасност на водещата разследването държава членка изпраща на Комисията копие от заключителния или междинния доклад. Органът за разследване на морската безопасност взема предвид евентуалните технически забележки на Комисията по отношение на заключителните доклади, които не засягат констатациите по същество, с цел подобряване на качеството на доклада за произшествие по най-резултатен за постигането на целите на настоящата директива начин“.

4. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 20, за да изменя или допълва частите, свързани с фактическата информация, описанията и анализа, предвидени в приложение I.“

12) Член 15 се изменя, както следва:

а) параграф 1 се заменя със следното:

„1. Държавите членки гарантират, че направените от органите за разследване на морската безопасност препоръки за безопасност се вземат надлежно предвид от адресатите и, където е уместно, изпълнението им се проследява по съответния начин съгласно правото на Съюза и международното право“.

б) параграф 2 се заменя със следното:

„2. Където е уместно, органът за разследване на морската безопасност или Комисията дават препоръки за безопасност въз основа на абстрактния анализ на данни и от цялостните резултати от проведените разследвания на морската безопасност.“

13) в член 16 първият абзац се заменя със следното:

„Без да се засяга правото на органа за разследване на морската безопасност на дадена държава членка да отправи ранно предупреждение, ако прецени, на който и да е етап от разследването на морската безопасност, че са необходими спешни действия на равнището на Съюза с цел предотвратяване на риска от нови произшествия, органът за разследване на морската безопасност незабавно информира Комисията за необходимостта да се отправи ранно предупреждение“.

14) Член 17 се изменя, както следва:

а) вмъква се следният параграф:

„2а. Държавите членки уведомяват ЕМСІР за всички морски произшествия и инциденти в съответствие с формата в приложение II и, когато се провежда разследване на морската безопасност, предоставят данните от разследванията на морската безопасност съгласно схемата на базата данни на ЕМСІР. В случай на риболовни кораби с дължина под 15 метра се изисква докладване само на много тежки морски произшествия. Когато не се разследват много тежки морски произшествия с участието на риболовни кораби с дължина под 15 метра, причините за това трябва да бъдат докладвани.“

б) параграф 3 се заменя със следното:

„3. Органите за разследване на морската безопасност на държавите членки уведомяват ЕМСІР за всички много тежки морски произшествия. Държавите членки могат да решат и да определят компетентен национален орган или органи, които да докладват за всички други морски произшествия и инциденти. Когато Комисията узнае за морско произшествие или инцидент, тя информира за това компетентните национални органи.“

в) вмъква се следният параграф:

„5. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 20 за изменение или допълнение на приложение II относно информацията, която трябва да бъде предоставена в него, за да се вземат предвид измененията от страна на ММО на Кодекса на ММО за разследване на произшествия или на свързаните с него насоки на ММО.“

- 15) вмъква се следният нов член:

„Член 17а

Обучение и оперативна подкрепа

1. По конкретно искане от органите за разследване на морската безопасност на държавите-членки Комисията улеснява развитието на способностите, както и споделянето на знания в рамките на и между органите за разследване на морската безопасност чрез предоставяне на обучение относно нови правни и технологични развития, специфични техники и инструменти и технологии, свързани с корабите, тяхното оборудване и операции.
2. По искане на органите за разследване на морската безопасност на държавите членки и при допускане, че не възниква конфликт на интереси, Комисията предоставя оперативна подкрепа на тези държави членки при провеждането на техните разследвания на морската безопасност. Тази подкрепа може да включва предоставянето на специализирани аналитични инструменти или оборудване, както и на специфичен експертен опит, който обикновено не е необходим на органите за разследване на морската безопасност, при условие че тяхната независимост е гарантирана.“

- 16) Член 19 се заменя със следното:

„Член 19

Процедура на комитет

1. Комисията се подпомага от Комитета по морската безопасност и предотвратяването на замърсяването от кораби (КМБПЗК), създаден съгласно Регламент (ЕО) № 2099/2002 на Европейския парламент и на Съвета. Този комитет е комитет по смисъла на Регламент (ЕС) № 182/2011.
2. При позоваване на настоящия параграф се прилага член 5 от Регламент (ЕС) № 182/2011“.

17) Член 20 се заменя със следното:

„Член 20

Упражняване на делегирането

1. Правомощието да приема делегирани актове се предоставя на Комисията при спазване на предвидените в настоящия член условия.
2. Правомощието да приема делегирани актове, посочено в член 14, параграф 4 и член 17, параграф 5, се предоставя на Комисията за неопределен срок, считано от *[датата на влизане в сила на основния законодателен акт]*.
3. Делегирането на правомощия, посочено в член 14, параграф 4 и член 17, параграф 5, може да бъде оттеглено по всяко време от Европейския парламент или от Съвета. С решението за оттегляне се прекратява посоченото в него делегиране на правомощия. Оттеглянето поражда действие в деня след публикуването на решението в Официален вестник на Европейския съюз или на по-късна дата, посочена в решението. То не засяга действителността на делегираните актове, които вече са в сила.
4. Преди приемането на делегиран акт Комисията се консултира с експерти, определени от всяка държава членка в съответствие с принципите, залегнали в Междунституционалното споразумение от 13 април 2016 г. за по-добро законотворчество.
5. Веднага след като приеме делегиран акт, Комисията нотифицира акта едновременно на Европейския парламент и на Съвета.
6. Делегиран акт, приет съгласно член 14, параграф 4 и член 17, параграф 5, влиза в сила само ако Европейският парламент или Съветът не са възразили в срок от два месеца от нотифицирането на Европейския парламент и на Съвета относно този акт или ако преди изтичането на този срок Европейският парламент и Съветът не са уведомили Комисията, че няма да повдигат възражения. Този срок се удължава с два месеца по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.“

- 18) Член 23 се заменя със следното:

„Член 23

Преглед на изпълнението

До [Служба за публикации: Моля, въведете дата: десет години от датата на влизане в сила на настоящата директива за изменение] Комисията представя доклад до Европейския парламент и Съвета относно изпълнението и спазването на настоящата директива.“

- 19) в член 24 се добавя следният параграф:

„3. Регламент (ЕС) № 1286/2011 на Комисията се отменя, считано от изтичането на срока за транспониране на настоящата директива, определен в член 2, параграф 1 от Директива... [да се въведе препратка към изменящата директива].“

Член 2

Транспониране

1. Държавите членки приемат и публикуват законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими, за да се съобразят с настоящата директива, в срок от 4 години след нейното влизане в сила.

Когато държавите членки приемат тези разпоредби, в тях се съдържа позоваване на настоящата директива или то се извършва при официалното им публикуване. Условието и редът на позоваване се определят от държавите членки.

2. Държавите членки съобщават на Комисията текста на основните разпоредби от националното си законодателство, които приемат в областта, уредена с настоящата директива.

Член 3

Влизане в сила

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

Член 4

Адресати

Адресати на настоящата директива са държавите членки.

Съставено в Брюксел на [...] година.

За Европейския парламент
Председател

За Съвета
Председател
