



Briselē, 2023. gada 28. novembrī
(OR. en)

15950/23

**Starpiestāžu lieta:
2023/0164(COD)**

**TRANS 531
MAR 155
OMI 82
PECHE 539
IA 323
CODEC 2258**

ZIŅOJUMS

Sūtītājs:	Padomes Ģenerālsekretariāts
Saņēmējs:	Padome
Iepr. dok. Nr.:	13015/23
K-jas dok. Nr.:	10115/23
Temats:	Priekšlikums – Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva, ar kuru groza Direktīvu 2009/18/EK, ar ko nosaka pamatprincipus negadījumu izmeklēšanai jūras transporta nozarē – vispārēja pieeja

I. IEVADS

1. 2013. gada 1. jūnijā Komisija minēto priekšlikumu nosūtīja Eiropas Parlamentam un Padomei.
2. Priekšlikums attiecas uz grozījumiem Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2009/18/EK (2009. gada 23. aprīlis), ar ko nosaka pamatprincipus negadījumu izmeklēšanai jūras transporta nozarē un groza Padomes Direktīvu 1999/35/EK un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2002/59/EK ¹.

¹ OV L 131, 28.5.2009., 114. lpp.

3. Direktīva 2009/18/EK paredz negadījumu izmeklēšanas sistēmu, kuras mērķis ir gūt atziņas no jūras negadījumiem un novērst to atkātošanos. Jūras negadījumus, kas ietilpst direktīvas darbības jomā, izmeklē, lai uzlabotu kuģošanas drošību un aizsargātu jūras vidi.
4. Direktīvas pārskatīšanai ir šādi konkrētie mērķi:
- uzlabot zvejas kuģu, to apkalpes un vides aizsardzību. Direktīvas pašreizējā darbības jomā neietilpst mazāki zvejas kuģi, kam garums ir mazāks par 15 metriem, un tas nozīmē, ka negadījumi, kuros ir bojāgājušie vai tiek zaudēti kuģi, netiek sistemātiski un saskaņoti izmeklēti;
 - precizēt definīcijas un juridisko tekstu, lai dalībvalstu negadījumu izmeklēšanas struktūras laikus un saskaņoti izmeklētu visus negadījumus, kas ir jāizmeklē;
 - uzlabot negadījumu izmeklēšanas struktūru spēju laikus, lietpratīgi un neatkarīgi veikt negadījumu izmeklēšanu (un ziņot par to), tai skaitā attiecībā uz atjaunīgajām un mazoglekļa degvielām un tehnoloģijām, un
 - atjaunināt vairākas definīcijas un atsauces uz attiecīgajiem ES tiesību aktiem un SJO noteikumiem, lai nodrošinātu skaidrību un konsekveni.
5. Komisija pieņēma priekšlikumu saistībā ar savu Normatīvās atbilstības un izpildes programmu (*REFIT*) un kā tūlītēju pēcpasākumu pēc *ex post* izvērtējuma ¹ un jūras transporta atbilstības pārbaudes ², ko veica 2018. gadā.
6. Priekšlikuma pamatā ir rezultāti no ietekmes novērtējuma ³, kurā tika ņemts vērā ārējs atbalsta pētījums. Ietekmes novērtējums tika iesniegts un padziļināti izskatīts vienā darba grupas sanāksmē, un tas neradīja būtiskas bažas delegācijām.

¹ 9131/18 + ADD 1.

² 9128/18 + ADD 1.

³ 10115/23 ADD 1 + ADD 2.

7. Priekšlikumam tika pievienots ietekmes novērtējums ¹. Minētais ietekmes novērtējums tika iesniegts un padziļināti izskatīts vienā darba grupas sanāksmē. Piezīmes galvenokārt attiecās uz izmaksām, kas saistītas ar kvalitātes pārvaldības sistēmu sertificēšanu jūras negadījumu izmeklēšanas iestādēm, un to, kā šīs izmaksas tika aprēķinātas.

II. IZSKATĪŠANA CITĀS IESTĀDĒS

8. Eiropas Parlamenta Transporta un tūrisma komiteja (TRAN) 2023. gada 20. jūlijā par referenti iecēla *Caroline Nagtegaal* kundzi (*Renew Europe*, Nīderlande). *Nagtegaal* kundze savu ziņojuma projektu iesniedza 18. septembrī, un *TRAN* komitejas balsojums par šo priekšlikumu pašlaik ir plānots 7. decembrī.
9. Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja 2023. gada 20. septembrī pieņēma savu atzinumu ² par priekšlikumu. 2023. gada 23. jūnijā Eiropas Reģionu komiteja nolēma atzinumu nesniegt.

III. PAŠREIZĒJAIS STĀVOKLIS PADOMĒ

10. Kuģniecības jautājumu darba grupa priekšlikumu apsprieda vairākās sanāksmēs, sākot no 2023. gada jūnija. Visas delegācijas kopumā pauda atbalstu Komisijas priekšlikuma mērķiem, kas vērsti uz to, lai uzlabotu kuģošanas drošību un aizsargātu jūras vidi.
11. Pastāvīgo pārstāvju komiteja 22. novembra sanāksmē apstiprināja atbalstu jaunākajam kompromisam un ieteica Padomei *TTE* padomes (transports) 2023. gada 4. decembra sanāksmē panākt vispārēju pieeju.

¹ 10115/23 ADD 1 + ADD 2.

² 13372/23.

12. Lai negadījumu izmeklēšanas struktūras negadījumu izmeklēšanu varētu veikt (un ziņot par to) līdzīgā veidā visā Savienībā, darbs bija vērsts uz to, lai esošos noteikumus padarītu skaidrākus un saskaņotākus ar attiecīgajiem starptautiskajiem noteikumiem. Komisijas priekšlikumā ir ieviestas vairākas izmaiņas, kuru galvenais mērķis ir stiprināt noteikumus par negadījumu izmeklēšanas struktūru neatkarību un to konstatējumu konfidencialitāti, kā arī samazināt nevajadzīgu administratīvo slogu. Pēc būtības veiktas trīs galvenās izmaiņas.
13. Pirmkārt, tika pārskatīts 1. panta 2. punkta formulējums, lai precizētu, ka negadījumu izmeklēšanas struktūru veiktās izmeklēšanas mērķis nav noteikt atbildību vai attiecināt vainu. Visās dalībvalstīs šajā nolūkā jau ir spēkā tiesiskais regulējums; tā vietā negadījumu izmeklēšanas struktūru darbs būtu jākoncentrē uz pilnīgu ziņošanu par jūras negadījuma vai starpgadījuma cēloņiem bez nepamatota ārēja spiediena, lai gūtu atziņas no jūras negadījumiem un novērstu to atkārtošanos. Turklāt tika pastiprināti noteikumi par tādas informācijas konfidencialitāti, ko negadījumu izmeklēšanas struktūras savākušas izmeklēšanas laikā (9. pants), lai cita starpā izvairītos no ārēja spiediena un atvieglotu piekļuvi datiem, kas varētu būt būtiski jūras negadījumu cēloņu noteikšanā. Tajā pašā laikā tika pārskatīts 17.a pants, lai labāk formulētu Komisijas un *EMSA* iesaisti apmācības un operatīvā atbalsta sniegšanā negadījumu izmeklēšanas struktūrām to izmeklēšanu veikšanā; šāds atbalsts būtu jāsniedz tikai pēc izmeklēšanas iestāžu pieprasījuma un tikai tad, ja nerodas interešu konflikts.
14. Otrkārt, lai pievērstos dažādajām vajadzībām un organizatoriskajām struktūrām valstu līmenī, vienlaikus izvairoties no nevajadzīga administratīvā sloga, 8. panta 7. punkts tika grozīts, lai katra dalībvalsts varētu izlemt, vai ieviest kvalitātes pārvaldības sistēmu valsts jūras negadījumu izmeklēšanas iestādei. Ar to pašu mērķi, proti, samazināt administratīvo slogu, tekstā tagad ir paredzēta iespēja negadījumu izmeklēšanas struktūrām sagatavot “vienkāršotus ziņojumus”, kas samazina darba slodzi situācijās, kad pilna ziņojuma sagatavošana nerada pievienoto vērtību.

15. Treškārt, 20. pants tika pārstrādāts, lai pilnvarotu Komisiju pieņemt deleģētos aktus nolūkā pielāgot pielikumus izmaiņām starptautiskajās jūras tiesībās, kas saistītas ar negadījumu izmeklēšanu jūras transporta nozarē, un atvieglot zināšanu vākšanu, apmaiņu un ziņošanu.
16. Visbeidzot, Komisijas ierosinātais transponēšanas termiņš (viens gads pēc grozošās direktīvas stāšanās spēkā) tiktu pagarināts līdz četriem gadiem.
17. Šajā procedūras posmā Komisija saglabā procedurālo atrunu par visiem grozījumiem tās priekšlikumā.

IV. SECINĀJUMI

18. Ņemot vērā minēto, Padome tiek aicināta panākt *vispārēju pieeju* attiecībā uz priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvai, ar kuru groza Direktīvu 2009/18/EK, ar ko nosaka pamatprincipus negadījumu izmeklēšanai jūras transporta nozarē, pamatojoties uz šā ziņojuma pielikumā izklāstīto kompromisu.
-

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA,

**ar kuru groza Direktīvu 2009/18/EK, ar ko nosaka pamatprincipus negadījumu izmeklēšanai
jūras transporta nozarē, un atceļ Komisijas Regulu (ES) Nr. 1286/2011**

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 100. panta 2. punktu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

pēc leģislatīvā akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu ⁷,

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu ⁸,

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru,

tā kā:

⁷ OV C [...], [...], [...]. lpp.

⁸ OV C [...], [...], [...]. lpp.

- (1) ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2009/18/EK ⁹ nosaka pamatprincipus negadījumu izmeklēšanai jūras transporta nozarē un paredz negadījumu izmeklēšanas sistēmu. Jūras negadījumus, kas ietilpst minētās direktīvas darbības jomā, izmeklē neatkarīgas izmeklēšanas struktūras, kuras dalībvalstīs izveidotas, lai uzlabotu kuģošanas drošību, kā arī aizsargātu jūras vidi, ar mērķi mācīties no līdzšinējās pieredzes un novērst turpmākus negadījumus un starpgadījumus.
- (2) Kopš Direktīvas 2009/18/EK stāšanās spēkā ir notikušas izmaiņas starptautiskajā normatīvajā vidē un tehnoloģiju attīstībā. Būtu jāņem vērā minētās izmaiņas un attīstība, kā arī pieredze, kas gūta, īstenojot Direktīvu 2009/18/EK.
- (3) Direktīvā 2009/18/EK ir atsauces uz vairākiem tiesību aktiem, kurus pieņēmusi Starptautiskā Jūrniecības organizācija (SJO) un kuri kopš tās stāšanās spēkā ir atcelti, grozīti vai pārskatīti. Piemēram, minētajā direktīvā ir atsauce uz “SJO Jūras negadījumu un starpgadījumu izmeklēšanas kodeksu” (SJO 1997. gada 27. novembra Rezolūcija A.849(20)), kas atcelts ar “Starptautisko standartu un ieteicamās prakses kodeksu jūras negadījumu un starpgadījumu izmeklēšanai (Negadījumu izmeklēšanas kodekss)” (2008. gada 16. maija Rezolūcija MSC 255(84)), ar Rezolūciju A.1075(28) “Vadlīnijas izmeklētājiem Jūras negadījumu kodeksa izmantošanai” MSC.255(84).
- (4) SJO Negadījumu izmeklēšanas kodeksā ir noteiktas jaunas definīcijas, piemēram, jēdziena “jūras negadījumu izmeklēšanas iestāde” definīcija, savukārt citi jēdzieni ir svītroti, piemēram, “smags negadījums”. Minētās izmaiņas būtu jāiestrādā Direktīvā 2009/18/EK.
- (5) Direktīvā 2009/18/EK ir arī atsauce uz 2008. gada SJO Cirkulāru MSC-MEPC.Circ.3, kas tika aizstāts ar Cirkulāru MSC-MEPC.3/circ.4/rev.1 “Ziņojumi par jūras negadījumiem un starpgadījumiem, Pārskatītās saskaņotās ziņošanas procedūras” (2014. gada 18. novembris).

⁹ OV L 131, 28.5.2009., 114. lpp.

- (6) SJO 2013. gada 4. decembrī pieņemtajās Vadlīnijās izmeklētājiem Jūras negadījumu kodeksa izmantošanai (A.1075(28)) ir sniegti praktiski ieteikumi sistemātiskai jūras negadījumu un starpgadījumu izmeklēšanai, un tās palīdz izstrādāt efektīvu analīzi un preventīvos pasākumus. Minētās vadlīnijas būtu jāiekļauj Direktīvā 2009/18/EK.
- (7) Zvejas kuģi, kas ir īsāki par 15 metriem, pašlaik ir izslēgti no Direktīvas 2009/18/EK darbības jomas, tāpēc jūras negadījumu, kuros iesaistīti šādi zvejas kuģi, izmeklēšana nav nedz sistemātiska, nedz saskaņota. Šādiem kuģiem ir lielāka nosliece uz apgāšanos, un apkalpes locekļi salīdzinoši bieži pārkrīt pār bortu. Tāpēc ir jāaizsargā minētie zvejas kuģi, to apkalpe un vide, paredzot, ka par ļoti smagiem jūras negadījumiem, kuros iesaistīti zvejas kuģi, kas ir īsāki par 15 metriem, ir jāveic sākotnējs novērtējums, – kurā ņem vērā pieejamos pierādījumus, kā arī to, vai negadījuma izmeklēšanas konstatējumi varētu palīdzēt novērst turpmākus negadījumus un starpgadījumus, – lai noteiktu, vai iestādēm būtu jāsāk negadījuma izmeklēšana.
- (7.a) Šai direktīvai nebūtu jāliedz dalībvalstīm ieviest valsts noteikumus par tādu jūras negadījumu vai starpgadījumu izmeklēšanu, kuros iesaistīti jebkura tipa kuģi, kas pārvadā 12 vai mazāk pasažierus vai iesaistās citās komerciālās darbībās.
- (8) Dažas Direktīvā 2009/18/EK sniegtās definīcijas nav skaidras. Būtu jānosaka zvejas kuģa garuma definīcija, jo īpaši, ja jūras negadījumu izmeklēšanas iestāžu pieeja un pienākumi atšķiras atkarībā no zvejas kuģa garuma.
- (9) SJO Negadījumu izmeklēšanas kodekss attiecas uz notikumu vai secīgiem notikumiem, kuri notikuši “tiešā saistībā ar kuģa ekspluatāciju”. Šim jēdzienam pastāv būtiskas atšķirības, un tas būtu jāprecizē. Šīs atšķirības ietekmē negadījumu izmeklēšanas iestāžu rīcību, jo īpaši saistībā ar negadījumiem ostās, kopīgas izmeklēšanas iespējām un negadījumu un izmeklēšanas datu vākšanu.

- (10) SJO Negadījumu izmeklēšanas kodeksā noteikts, ka, ja ir noticis ļoti smags jūras negadījums, veic jūras negadījuma izmeklēšanu. Tomēr tajā nav norādīts laiks, kurā pēc negadījuma jāiestājas nāvei, lai tās dēļ negadījumu uzskatītu par ļoti smagu jūras negadījumu, kas ir jāizmeklē. Tādēļ Direktīvā 2009/18/EK būtu jāietver šāda norāde.
- (11) Pieejamais personāls, kā arī dalībvalstu jūras negadījumu izmeklēšanas iestāžu operatīvie resursi ir ļoti atšķirīgi, tāpēc jūras negadījumu paziņošana un izmeklēšana ir neefektīva un nekonsekventa. Tādēļ Komisijai ar Eiropas Jūras drošības aģentūras (*EMSA*) palīdzību būtu individuālas izmeklēšanas vajadzībām jāsniedz ļoti specializēts analītiskais atbalsts (vispārīgās prasmes), kā arī analītiskie instrumenti un aprīkojums (aparātūra).
- (12) Ņemot vērā iepriekš minēto, *EMSA* būtu jāorganizē apmācības par konkrētiem tehniskiem paņēmieniem un jaunajiem sasniegumiem un tehnoloģijām, kas varētu būt svarīgas negadījumu izmeklēšanā nākotnē. Šādā apmācībā cita starpā būtu jāpievēršas atjaunīgajām un mazoglekļa degvielām, kas ir īpaši svarīgas paketes “Gatavi mērķrādītājam 55 %” un automatizācijas kontekstā, kā arī Vispārīgās datu aizsardzības regulas (VDAR) noteikumiem.
- (12.a) Visos gadījumos ir jānodrošina jūras negadījuma izmeklēšanas neatkarība, un visiem šajā izmeklēšanā iesaistītajiem, tostarp gan publiskiem, gan privātiem uzņēmumiem, iestādēm vai aģentūrām, nevajadzētu būt interešu konfliktā.

- (14) Lai nodrošinātu vienādus nosacījumus šīs direktīvas īstenošanai attiecībā uz SJO tekstu sarakstu to darbības jomā, būtu jāpiešķir īstenošanas pilnvaras Komisijai. Minētās pilnvaras būtu jāizmanto saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 182/2011 ⁽¹⁰⁾.
- (14.a) Lai pielikumus pielāgotu norisēm starptautiskajās jūras tiesībās, kuras attiecas uz negadījumu izmeklēšanu jūras transporta nozarē, un lai veicinātu zināšanu apkopošanu un apmaiņu un ziņošanu par tām, būtu jādeleģē Komisijai pilnvaras pieņemt aktus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 290. pantu attiecībā uz šīs direktīvas 14. panta 4. punktu un 17. panta 5. punktu. Ir īpaši būtiski, lai Komisija, veicot sagatavošanas darbus, rīkotu atbilstīgas apspriešanās, tostarp ekspertu līmenī, un lai minētās apspriešanās tiktu rīkotas saskaņā ar principiem, kas noteikti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu *. Šajā apspriešanā jo īpaši būtu jāiesaista pastāvīgās sadarbības sistēma, kas izveidota ar šo direktīvu. Jo īpaši, lai deleģēto aktu sagatavošanā nodrošinātu vienādu dalību, Eiropas Parlaments un Padome visus dokumentus saņem vienlaicīgi ar dalībvalstu ekspertiem, un minēto iestāžu ekspertiem ir sistemātiska piekļuve Komisijas ekspertu grupu sanāksmēm, kurās notiek deleģēto aktu sagatavošana.
- (15) Ņemot vērā *EMSA* veikto apmeklējumu pilno ciklu, ko tā veic, lai uzraudzītu šīs direktīvas īstenošanu, Komisijai būtu jāizvērtē šīs direktīvas īstenošana ne vēlāk kā [*desmit gadus pēc 23. pantā minētās spēkā stāšanās dienas*] un par to jāziņo Eiropas Parlamentam un Padomei. Dalībvalstīm būtu jāsadarbojas ar Komisiju visas šim izvērtējumam vajadzīgās informācijas vākšanā.

¹⁰ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 182/2011 (2011. gada 16. februāris), ar ko nosaka normas un vispārīgus principus par dalībvalstu kontroles mehānismiem, kuri attiecas uz Komisijas īstenošanas pilnvaru izmantošanu (OV L 55, 28.2.2011., 13. lpp.).

(16) Ņemot vērā to, ka šīs direktīvas mērķus, proti, paredzēt noteikumus par negadījumu izmeklēšanu jūras transporta nozarē, lai uzlabotu kuģošanas drošību un aizsargātu jūras vidi, nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs, bet tās mēroga un iedarbības dēļ tos var labāk sasniegt Savienības līmenī, Savienība var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šajā direktīvā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi minēto mērķu sasniegšanai.

(17) Tādēļ Direktīva 2009/18/EK būtu attiecīgi jāgroza,

IR PIEŅĒMUŠI ŠO DIREKTĪVU.

1. pants

Grozījumi Direktīvā 2009/18/EK

Direktīvu 2009/18/EK groza šādi:

1) direktīvas 1. panta 2. punktu aizstāj ar šādu:

“2. Saskaņā ar šo direktīvu veiktu izmeklēšanu mērķis nav noteikt atbildību vai vainas pakāpi, tāpēc vainu vai atbildību neizsecina no minētajās izmeklēšanās konstatētajiem faktiem. Dalībvalstis nodrošina, ka jūras negadījumu izmeklēšanas iestādēm (turpmāk “izmeklēšanas iestādes”) nav noteikts aizliegums vai ierobežojumi ziņot par visiem negadījuma vai starpgadījuma cēloņiem.”;

2) direktīvas 2. panta 2. punktu groza šādi:

a) *(svītrots)*

b) punkta d) apakšpunktu svītro;

- 3) direktīvas 3. pantu aizstāj ar šādu:

“3. pants

Definīcijas

Šajā Direktīva:

“1) “SJO Negadījumu izmeklēšanas kodekss” ir SJO Kuģošanas drošības komitejas (*MSC*) Rezolūcijai MSC.255(84) pielikumā pievienotais Starptautisko standartu un ieteicamās prakses kodekss jūras negadījuma vai jūras starpgadījuma izmeklēšanai kuģošanas drošības aspektā tā jaunākajā redakcijā;

2) “SJO Vadlīnijas izmeklētājiem Jūras negadījumu kodeksa izmantošanai” ir vadlīnijas, kas 2013. gada 4. decembrī pieņemtas SJO Asamblejā ar Rezolūciju A.1075(28), jaunākajā redakcijā;

3) turpmāk norādītos terminus saprot atbilstoši SJO Negadījumu izmeklēšanas kodeksā ietvertajām definīcijām:

- a) “jūras negadījums”;
- b) “ļoti smags jūras negadījums”;
- c) “jūras starpgadījums”;
- d) “jūras negadījuma izmeklēšana”;
- e) “jūras negadījumu izmeklēšanas iestāde”;
- f) “valsts, kas izmeklē jūras negadījumu”;
- g) “pamatoti ieinteresēta valsts”;
- h) “smags ievainojums”;

- 4) “SJO Pamatnostādnes par taisnīgu attieksmi pret jūrniekiem jūras negadījuma situācijā” ir pamatnostādnes, kas pievienotas pielikumā SJO Juridiskās komitejas 2006. gada 27. aprīļa Rezolūcijai LEG.3(91), ko Starptautiskās Darba organizācijas Pārvaldes iestāde apstiprinājusi savā 296. sesijā 2006. gada 12.–16. jūnijā;
- 5) terminus “Ro-Ro pasažieru kuģis” un “ātrgaitas pasažieru kuģis” saprot atbilstoši Direktīvas (ES) 2017/2110 ¹¹ 2. pantā ietvertajām definīcijām;
- 6) terminus “reisa datu ieraksta ierīce” (turpmāk “*VDR*”) un “vienkāršota reisa datu ieraksta ierīce” (turpmāk “*S-VDR*”), neskarot Savienības tiesību aktus, saprot atbilstoši definīcijai SJO Kuģošanas drošības komitejas rezolūcijās MSC.333(90) un MSC.163(78) to jaunākajā redakcijā, ko papildina attiecīgie SJO veiktspējas standarti, kas atkarīgi no dienas, kad iekārta uzstādīta uz kuģa;
- 7) “drošības ieteikums” ir jebkurš priekšlikums, tostarp reģistrācijas un kontroles nolūkā, ko ierosina:
- a) tās valsts, kura veic vai vada negadījuma izmeklēšanu, izmeklēšanas iestāde, pamatojoties uz izmeklēšanā iegūto informāciju; vai attiecīgā gadījumā
 - b) Komisija, kas rīkojas, pamatojoties uz teorētisku datu analīzi un veikto drošības izmeklēšanu rezultātiem.
- 8) “zvejas kuģa garums” saprot atbilstoši Regulas (ES) 2017/1130 ¹² 2. pantā ietvertai definīcijai;

¹¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2017/2110 (2017. gada 15. novembris) par regulārā satiksmē izmantotu Ro-Ro pasažieru kuģu un ātrgaitas pasažieru kuģu drošas ekspluatācijas inspekciju sistēmu un ar ko groza Direktīvu 2009/16/EK un atceļ Padomes Direktīvu 1999/35/EK (OV L 315, 30.11.2017., 61. lpp.).

¹² Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2017/1130 (2017. gada 14. jūnijs), kas nosaka zvejas kuģu īpašības (OV L 169, 30.6.2017., 1. lpp.).

9) “nāvējošs miesas bojājums” ir miesas bojājums, ko persona gūst nelaimes gadījumā un kā rezultātā 15 dienu laikā pēc nelaimes gadījuma dienas iestājas šīs personas nāve, – ja attiecīgā informācija ir pieejama.”;

4) direktīvas 4. pantu groza šādi:

a) panta 1. punkta a) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“a) ir neatkarīga no kriminālizmeklēšanas vai citas izmeklēšanas, ko veic paralēli, lai noteiktu atbildību vai vainas pakāpi, un ka izmeklēšanas iestādes var ziņot par jūras negadījuma izmeklēšanas rezultātiem bez norādījumiem vai iejaukšanās no personām, organizācijām vai pusēm, kuras var ietekmēt tās iznākums.”

b) panta 2. punkta b) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“b) koordinēt attiecīgo izmeklēšanas iestāžu darbību, ciktāl tas vajadzīgs, lai sasniegtu šīs direktīvas mērķi.”

5) direktīvas 5. pantu aizstāj ar šādu:

“5. pants

Pienākums veikt izmeklēšanu

1. Katra dalībvalsts nodrošina, ka 8. pantā minētā izmeklēšanas iestāde veic negadījuma izmeklēšanu, ja ir noticis ļoti smags jūras negadījums:

- a) kurā iesaistīts kuģis, kas kuģo ar šīs dalībvalsts karogu, neatkarīgi no negadījuma vietas; vai
- b) kurš noticis šīs dalībvalsts teritoriālajos ūdeņos un iekšējos ūdeņos, kā noteikts UNCLOS, neatkarīgi no tā, ar kādu karogu kuģo negadījumā iesaistītais kuģis vai kuģi; vai

c) par kuru šai dalībvalstij ir pamatota interese neatkarīgi no negadījuma vietas un karoga, ar kādu kuģo iesaistītais kuģis vai kuģi.

2. Ja zvejas kuģis ir īsāks par 15 metriem, izmeklēšanas iestāde veic ļoti smagā jūras negadījuma sākotnējo novērtējumu, lai noteiktu, vai veikt vai neveikt negadījuma izmeklēšanu.

Ja izmeklēšanas iestāde pieņem lēmumu neveikt negadījuma izmeklēšanu attiecībā uz ļoti smagu jūras negadījumu, kurā iesaistīts zvejas kuģis, kas ir īsāks par 15 metriem, šā lēmuma iemeslus dokumentē un paziņo saskaņā ar 17. panta 3. punktu.

3. Šā panta 2. punktā minētajos lēmumos izmeklēšanas iestāde ņem vērā pieejamos pierādījumus, kā arī to, ka negadījuma izmeklēšanas konstatējumi var palīdzēt novērst turpmākus negadījumus un starpgadījumus. Jebkuru citu jūras negadījumu vai starpgadījumu situācijā izmeklēšanas iestāde pieņem lēmumu par to, vai veikt vai neveikt negadījuma izmeklēšanu.

4. Jomu, uz kuru attiecas negadījuma izmeklēšana, un praktiskos pasākumus šīs izmeklēšanas veikšanai nosaka izmeklēšanas vadītājas valsts izmeklēšanas iestāde sadarbībā ar attiecīgajām citu pamatoti ieinteresēto valstu iestādēm tā, lai pēc šīs iestādes ieskatiem visvairāk veicinātu šīs direktīvas mērķa sasniegšanu, un ar nolūku novērst turpmākus negadījumus un starpgadījumus.

5. Veicot negadījuma izmeklēšanas, izmeklēšanas iestāde ievēro SJO Vadlīnijas izmeklētājiem Jūras negadījumu kodeksa izmantošanai. Izmeklētāji var atkāpties no šīm vadlīnijām īpašos gadījumos, ja saskaņā ar viņu profesionālo spriedumu to var pamatot kā nepieciešamu izmeklēšanas mērķu sasniegšanai. Komisija var pieņemt šo vadlīniju īstenošanas ieteikumus, ņemot vērā attiecīgus negadījumu izmeklēšanā izdarītos secinājumus un pēc apspriešanās ar izmeklēšanas iestādēm saistībā ar 10. pantā izklāstīto pastāvīgās sadarbības sistēmu.

6. Lemjot par to, vai kāds jūras negadījums vai starpgadījums ir noticis blakus kuģim, pietauvojoties vai piestātnē, vai tajā ir iesaistīti krasta vai ostas darbinieki, vai tas ir noticis “tiešā saistībā ar kuģa ekspluatāciju” un tādēļ ir jāveic negadījuma izmeklēšana, dalībvalstis, rīkodamās saskaņā ar savas valsts tiesību aktiem, īpašu uzmanību pievērš tam, cik lielā mērā veiktajā darbībā un attiecībā uz to ir iesaistīta un ir būtiska kuģa konstrukcija, aprīkojums, procedūras, apkalpe un kuģa vadība.

7. Negadījuma izmeklēšanu uzsāk uzreiz pēc tam, kad ir noticis jūras negadījums vai starpgadījums, bet jebkurā gadījumā ne vēlāk kā divus mēnešus pēc tā.

8. Ja jūras negadījuma izmeklēšanas gaitā kļūst zināms, ka nodarījums ir izdarīts saskaņā ar 3., 3.bis, 3.ter vai 3.quarter pantu 1988. gada Konvencijā par prettiesisku darbību pret kuģošanas drošību apkarošanu jaunākajā redakcijā, izmeklēšanas iestāde, ņemot vērā valsts tiesību aktus, nekavējoties informē dalībvalsts vai dalībvalstu un jebkuras attiecīgās trešās valsts jūras drošības iestādes.”;

6) direktīvas 6. pantu aizstāj ar šādu:

“6. pants

Ziņošanas pienākums

Dalībvalsts savā tiesību sistēmā paredz, ka atbildīgās iestādes un/vai iesaistītās puses nekavējoties dara zināmus šīs dalībvalsts izmeklēšanas iestādei visus negadījumus un starpgadījumus, uz kuriem attiecas šīs direktīvas darbības joma.”;

7) direktīvas 7. pantu groza šādi:

a) panta 1. punkta trešo daļu aizstāj ar šādu:

“Paralēlas negadījuma izmeklēšanas veikšana par vienu un to pašu negadījumu vai starpgadījumu ir pieļaujama vienīgi izņēmuma gadījumos. Šādā gadījumā dalībvalstis paziņo Komisijai šādu paralēlu izmeklēšanu veikšanas iemeslus. Dalībvalstis, kas veic paralēlas izmeklēšanas, savstarpēji sadarbojas. Jo īpaši iesaistītās izmeklēšanas iestādes apmainās ar visu attiecīgo informāciju, kas iegūta viņu attiecīgo izmeklēšanu gaitā, jo īpaši lai pēc iespējas izdarītu vienotus secinājumus.”;

b) iekļauj šādu 1.a punktu:

“1.a Veicot jūras negadījuma izmeklēšanu, pamatoti ieinteresētās valstis pēc iespējas palīdz dalībvalstij(-īm), kas izmeklē negadījumu, pieklūst attiecīgajai informācijai, kura vajadzīga jūras negadījuma izmeklēšanai. Saskaņā ar pamatoti ieinteresētās valsts tiesību aktiem izmeklētājam vai izmeklētājiem, kas veic jūras negadījuma izmeklēšanu, var arī piešķirt piekļuvi informācijai, kas ir valsts inspektoru, krasta apsardzes darbinieku, kuģu satiksmes dienesta operatoru, loču un citu pamatoti ieinteresētas valsts jūrniecības darbinieku rīcībā.”;

c) panta 4. punktu aizstāj ar šādu:

“4. Ja jūras negadījumā vai starpgadījumā ir iesaistīts Ro-Ro pasažieru kuģis vai ātrgaitas pasažieru kuģis, drošības izmeklēšanas procedūru sāk tā dalībvalsts, kuras teritoriālajā jūrā vai iekšējos ūdeņos, kā noteikts *UNCLOS*, ir noticis negadījums vai starpgadījums, vai – ja tas noticis citos ūdeņos – tā dalībvalsts, kuru minētais Ro-Ro pasažieru kuģis apmeklēja pēdējo. Minētā valsts ir atbildīga par drošības izmeklēšanu un koordināciju ar pārējām pamatoti ieinteresētajām dalībvalstīm, līdz tās savstarpēji vienojas par to, kura būs izmeklēšanas vadītāja valsts.”;

8) direktīvas 8. pantu aizstāj ar šādu:

“8. pants

Jūras negadījumu izmeklēšanas iestādes

1. Dalībvalstis nodrošina, ka par jūras negadījuma izmeklēšanu atbild objektīva, neatkarīga un pastāvīga jūras negadījumu izmeklēšanas iestāde, kurai ir piešķirtas vajadzīgās pilnvaras un pietiekami līdzekļi un finanšu resursi, un ka to veic atbilstīgi kvalificēti izmeklētāji, kam ir tāda kompetence jūras negadījumu un starpgadījumu jautājumos, kas vajadzīga, lai pildītu savus pienākumus, ievērojot šo direktīvu.

Nav izslēgta iespēja nedz attiecīgi norīkot izmeklētājus ar nepieciešamajām speciālistu prasmēm dalībai jūras negadījuma izmeklēšanā uz laiku, nedz arī izmantot konsultantus, kas sniedz ekspertu padomus par kādu no jūras negadījuma izmeklēšanas aspektiem.

Lai negadījuma izmeklēšanu veiktu objektīvi, jūras negadījumu izmeklēšanas iestāde organizācijas, tiesiskās struktūras un lēmumu pieņemšanas ziņā ir neatkarīga no jebkuras puses, kuras intereses varētu būt pretrunā minētajam uzdevumam.

Dalībvalstis, kurām nav pieejas jūrai un kurām nav ne savu kuģu, ne arī kuģu, kas kuģotu ar šo valstu karogu, un uz kurām attiecas šīs direktīvas darbības joma, nosaka neatkarīgu kontaktiestādi sadarbībai negadījuma izmeklēšanā saskaņā ar 5. panta 1. punkta c) apakšpunktu.

2. Jūras negadījumu izmeklēšanas iestāde nodrošina to, ka izmeklētājiem ir zināšanas un praktiskā darba pieredze jomās, kas ir saistītas ar viņu parastajiem izmeklētāja pienākumiem. Turklāt jūras negadījumu izmeklēšanas iestāde vajadzības gadījumā nodrošina piemērotas ekspertīzes tūlītēju pieejamību.

3. Jūras negadījumu izmeklēšanas iestādei uzticētās darbības var ietvert arī ar kuģošanas drošību saistītu datu vākšanu un analīzi, jo īpaši preventīvos nolūkos, ciktāl šīs darbības neietekmē minētās struktūras neatkarību vai neuzliek atbildību saistībā ar normatīviem, administratīviem vai standartizācijas jautājumiem.

4. Dalībvalstis atbilstīgi savām tiesību sistēmām nodrošina, ka to jūras negadījumu izmeklēšanas iestādes izmeklētāji vai izmeklētāji no citas jūras negadījumu izmeklēšanas iestādes, kurai deleģēts jūras negadījuma izmeklēšanas uzdevums, attiecīgos gadījumos sadarbībā ar iestādēm, kas atbildīgas par tiesu izmeklēšanu, ir nodrošināti ar visu piemēroto informāciju jūras negadījuma izmeklēšanas veikšanai un tādējādi ir pilnvaroti:

- a) piekļūt jebkurai teritorijai vai negadījuma vietai, kā arī jebkuram kuģim, vrakam vai struktūrai, tostarp kravai, iekārtām vai atliekām;
- b) nodrošināt pierādījumu tūlītēju uzskaiti un vraku, atlieku vai citu sastāvdaļu vai vielu kontrolētu meklēšanu un novākšanu pārbaudei vai analīzei;
- c) pieprasīt b) apakšpunktā minēto priekšmetu pārbaudi vai analīzi un izmantot brīvu piekļuvi šādu pārbaūžu vai analīžu rezultātiem;
- d) brīvi piekļūt jebkāдай svarīgai informācijai un ierakstītiem datiem, tostarp no *VDR* vai *S-VDR* iegūtiem datiem, kas ir saistīti ar kuģi, kuģu satiksmes vadības dienesta ierakstiem, reisu, kravu, apkalpi un jebkuru citu personu, objektu, stāvokli vai apstākli, kā arī kopēt un izmantot šādu informāciju un datus;
- e) brīvi piekļūt upuru ķermeņu izmeklēšanas rezultātiem vai no upuru ķermeņiem ņemto paraugu analīžu rezultātiem;
- f) pieprasīt un brīvi piekļūt kuģa ekspluatācijā iesaistīto cilvēku vai citu iesaistīto cilvēku izmeklēšanas rezultātiem vai no šiem cilvēkiem ņemto paraugu analīžu rezultātiem;

- g) iztaujāt lieciniekus bez tādu cilvēku klātbūtnes, kuru intereses varētu uzskatīt par tādām, kas kaitē negadījuma izmeklēšanai;
 - h) saņemt apsekojumu protokolus un saistīto informāciju, kas ir karoga valsts, kuģu īpašnieku, klasifikācijas sabiedrības vai jebkuras citas iesaistītās puses rīcībā, ja šīs puses vai to pārstāvji veic uzņēmējdarbību attiecīgajā dalībvalstī;
 - i) pieprasīt attiecīgās valsts attiecīgo iestāžu palīdzību, tostarp karoga valsts un ostas valsts inspektoru, krasta apsardzes darbinieku, kuģu satiksmes dienesta operatoru, meklēšanas un glābšanas dienestu, loču vai cita ostas personāla vai jūrnieku palīdzību;
5. Jūras negadījumu izmeklēšanas iestādei ir iespēja nekavējoties reaģēt uz jebkurā laikā saņemtu paziņojumu par negadījumu un saņemt pietiekamus resursus savu funkciju neatkarīgai izpildei. Tās jūras negadījumu izmeklētājiem piešķir statusu, kas dod nepieciešamās neatkarības garantijas.
6. To uzdevumu pildīšanu, kas jūras negadījumu izmeklēšanas iestādei uzticēti saskaņā ar šo direktīvu, tā var apvienot ar tādu notikumu izmeklēšanu, kas nav jūras negadījumi, ja šāda izmeklēšana neapdraud izmeklēšanas struktūras neatkarību.
7. Katra dalībvalsts var izstrādāt, īstenot un uzturēt savas jūras negadījumu izmeklēšanas iestādes kvalitātes vadības sistēmu.

9) direktīvas 9. pantu aizstāj ar šādu:

“9. pants

Konfidencialitāte

1. Neskarot Regulu (ES) 2016/679, dalībvalstis, rīkojoties saskaņā ar to tiesību sistēmām, nodrošina, ka turpmāk minētos ierakstus nedara pieejamus citiem mērķiem kā vien jūras negadījumu izmeklēšanai, ja vien minētās dalībvalsts kompetentā iestāde nav konstatējusi, ka pastāv sevišķi svarīgas sabiedrības intereses, kas pamato informācijas izpaušanu, tostarp gadījumos, kad tiek secināts, ka ieguvumi no informācijas izpaušanas ir lielāki par negatīvo ietekmi vietējā un starptautiskā mērogā, kāda šādai rīcībai var būt uz minēto vai jebkādu turpmāku negadījumu izmeklēšanu:

- a) visas personu sniegtās liecības, kuras jūras negadījumu izmeklēšanas iestāde apkopojusi jūras negadījumu izmeklēšanas gaitā;
- b) dokumentus, kas atklāj to personu identitāti, kas liecinājuši jūras negadījumu izmeklēšanā;
- c) jūras negadījumu izmeklēšanas iestādes apkopoto informāciju, kas ir īpaši sensitīva un privāta, tostarp informāciju par personu veselību;
- d) materiālus, kas izveidojušies jūras negadījumu izmeklēšanas gaitā, piemēram, pierakstus, uzmetumus, jūras negadījumu izmeklētāju rakstveidā izteiktos viedokļus, viedokļus, kas izteikti, analizējot informāciju;
- e) informāciju un pierādījumus, kurus snieguši jūras negadījumu izmeklētāji no citām dalībvalstīm vai trešām valstīm saskaņā ar starptautiskajiem standartiem un ieteicamo praksi, ja to pieprasījusi viņu jūras negadījumu izmeklēšanas iestāde;
- f) starpposma, kopsavilkuma vai galīgo ziņojumu projektus;

- g) visu saziņu starp personām, kas piedalījušās kuģa ekspluatācijā;
- h) rakstiskus vai elektroniskus kuģu satiksmes dienesta ierakstus un šo ierakstu atšifrējumus, tostarp ziņojumus un rezultātus, kas sagatavoti iekšējai lietošanai.

2. Reisa datu ieraksta ierīces un vienkāršotas reisa datu ieraksta ierīces ieraksti no jūras negadījumu izmeklēšanas netiek darīti pieejami vai izmantoti citiem mērķiem kā vien jūras negadījumu izmeklēšanai vai kuģa drošībai, izņemot gadījumus, kad šādi ieraksti ir anonimizēti vai izpausti saskaņā ar drošām procedūrām.

3. Šā panta 1. punktā minētajos nolūkos var izpaust tikai tos datus, kas ir absolūti nepieciešami.

4. Dalībvalstis, ievērojot Savienības tiesību aktus, var pieņemt lēmumu ierobežot gadījumus, kad drīkst pieņemt šādu lēmumu par atklāšanu.”;

10) direktīvas 10. pantu groza šādi:

a) panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

“1. Dalībvalstis ciešā sadarbībā ar Komisiju izveido pastāvīgas sadarbības sistēmu, kas ļauj attiecīgajām jūras negadījumu izmeklēšanas iestādēm savstarpēji sadarboties tādā pakāpē, kāda vajadzīga šīs direktīvas mērķa sasniegšanai.”;

b) panta 3. punktu groza šādi:

a) ievaddaļu un a) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“3. Pastāvīgajā sadarbības sistēmā dalībvalstu jūras negadījumu izmeklēšanas iestādes jo īpaši vienojas par labākajām sadarbības formām, lai:

a) ļautu jūras negadījumu izmeklēšanas iestādēm kopīgi izmantot sistēmas, struktūras un iekārtas, kā arī citus ar negadījumu izmeklēšanu saistītus objektus vraku un kuģa iekārtu tehniskajai izmeklēšanai, tostarp informācijas iegūšanu no *VDR* vai *S-VDR* un citām elektroniskām ierīcēm un šīs informācijas novērtēšanu.”;

b) punkta h) un i) apakšpunktu aizstāj ar šādiem:

“h) veicinātu sadarbību ar trešo valstu jūras negadījumu izmeklēšanas iestādēm un starptautiskajām jūras negadījumu izmeklēšanas organizācijām jomās, uz kurām attiecas šī direktīva;

i) jūras negadījumu izmeklēšanas iestādēm, kas veic jūras negadījumu izmeklēšanu, sniegtu visu attiecīgo informāciju.”;

10.a) direktīvas 12. pantu groza šādi:

a) panta 3. punktu aizstāj ar šādu:

“3. Dalībvalsts līdzdarbība jūras negadījumu izmeklēšanā, kuru veic pamatoti ieinteresēta trešā valsts, neskar šajā direktīvā noteiktās prasības attiecībā uz jūras negadījumu izmeklēšanas veikšanu un ziņošanu. Ja pamatoti ieinteresēta trešā valsts vada jūras negadījumu izmeklēšanu, kurā iesaistīta viena vai vairākas dalībvalstis, dalībvalstis var pieņemt lēmumu neveikt paralēlu jūras negadījumu izmeklēšanu ar noteikumu, ka trešās valsts veikta jūras negadījumu izmeklēšana notiek saskaņā ar SJO Jūras negadījumu un starpgadījumu izmeklēšanas kodeksu. Šādos gadījumos 14. panta noteikumus nepiemēro dalībvalstu jūras negadījumu izmeklēšanas iestādēm.”;

10.b) direktīvas 13. panta a) punktu aizstāj ar šādu:

“a) saglabātu visu informāciju no kartēm, kuģa žurnāliem, elektroniskos ierakstus un magnētiskās un videolentes, tostarp *VDR* vai *S-VDR* un citu elektronisko iekārtu reģistrēto informāciju, kas saistīta ar negadījuma brīdi un laikposmu pirms un pēc negadījuma;”;

- 11) direktīvas 14. pantu aizstāj ar šādu:

“14. pants

Ziņojumi par negadījumiem

1. Saskaņā ar šo direktīvu veiktas negadījuma izmeklēšanas rezultātu publicē ziņojumā par negadījumu, kuru sagatavo pēc kompetentās jūras negadījumu izmeklēšanas iestādes norādījumiem un saskaņā ar I pielikuma attiecīgajām iedaļām.

Jūras negadījumu izmeklēšanas iestādes var nolemt, ka jūras negadījumu izmeklēšanas rezultātā tiek sagatavots īss ziņojums, kas jāpublicē, ja:

- a) negadījuma izmeklēšana neattiecas uz ļoti smagu jūras negadījumu; vai
- b) jūras negadījums un konstatējumi pēc tā nevar palīdzēt novērst negadījumus un starpgadījumus nākotnē.

2. Jūras negadījumu izmeklēšanas iestādes dara visu iespējamo, lai 1. punktā minētie ziņojumi par negadījumiem, tostarp tās secinājumi un jebkādi iespējamie ieteikumi, būtu publiski un jo īpaši jūrniecības nozarei pieejami 12 mēnešos pēc negadījuma dienas. Ja ļoti smaga negadījuma gadījumā nav iespējams minētajā laikā sagatavot galīgo ziņojumu par negadījumu, 12 mēnešos pēc negadījuma dienas publicē starpposma ziņojumu par negadījumu.

3. Izmeklēšanas vadītājas dalībvalsts jūras negadījumu izmeklēšanas iestāde nosūta Komisijai galīgā vai starpposma ziņojuma kopiju. Jūras negadījumu izmeklēšanas iestāde ņem vērā Komisijas galaziņojuma iespējamās tehniskās piezīmes, kuras neiespaido konstatējumu būtību un kuru mērķis ir ziņojuma par negadījumu kvalitātes uzlabošana, lai pēc iespējas vairāk veicinātu šīs direktīvas mērķa sasniegšanu.

4. Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 20. pantu, lai grozītu vai papildinātu daļas, kas saistītas ar I pielikuma faktisko informāciju, aprakstu un analīzi.”;

12) direktīvas 15. pantu groza šādi:

a) panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

“1. Dalībvalstis nodrošina, ka adresāti pienācīgi ņem vērā jūras negadījumu izmeklēšanas iestāžu sniegtos drošības ieteikumus un ka vajadzības gadījumā veic attiecīgus turpmākus pasākumus saskaņā ar Savienības un starptautiskajiem tiesību aktiem.”;

b) panta 2. punktu aizstāj ar šādu:

“2. Vajadzības gadījumā vai nu jūras negadījumu izmeklēšanas iestāde, vai Komisija sniedz drošības ieteikumus, pamatojoties uz datu teorētisku analīzi un veikto jūras negadījumu izmeklēšanu vispārējiem rezultātiem.”;

13) direktīvas 16. panta pirmo daļu aizstāj ar šādu:

“Neskarot tās tiesības sniegt agrīnu brīdinājumu, ja dalībvalsts jūras negadījumu izmeklēšanas iestāde jebkurā jūras negadījuma izmeklēšanas posmā uzskata, ka ir steidzami jārīkojas Savienības līmenī, lai novērstu jaunus negadījumus, tā tūlīt informē Komisiju par vajadzību dot agrīnu brīdinājumu.”;

14) direktīvas 17. pantu groza šādi:

a) pantā iekļauj šādu punktu:

“2.a Dalībvalstis *EMCIP* datubāzē paziņo par visiem jūras negadījumiem un starpgadījumiem II pielikumā noteiktajā formātā un, ja tiek veikta jūras negadījumu izmeklēšana, sniedz datus, kas iegūti jūras negadījumu izmeklēšanās saskaņā ar *EMCIP* datubāzes shēmu. Attiecībā uz zvejas kuģiem, kas ir īsāki par 15 metriem, jāpaziņo tikai ļoti smagi jūras negadījumi. Ja netiek izmeklēti ļoti smagi jūras negadījumi, kuros iesaistīti zvejas kuģi, kas ir īsāki par 15 metriem, ir jāziņo iemesli, kāpēc tas netiek darīts.”;

b) panta 3. punktu aizstāj ar šādu:

“3. Dalībvalstu jūras negadījumu izmeklēšanas iestādes paziņo *EMCIP* visus ļoti smagus jūras negadījumus. Dalībvalstis var pieņemt lēmumu un norīkot kompetento valsts iestādi vai iestādes paziņot visus citus jūras negadījumus un starpgadījumus. Ja Komisijas rīcībā ir informācija par jūras negadījumu vai starpgadījumu, tā informē valsts kompetentās iestādes.”;

c) pantā iekļauj šādu punktu:

“5. Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 20. pantu, lai grozītu vai papildinātu II pielikumu attiecībā uz tajā sniedzamo informāciju nolūkā ņemt vērā SJO grozījumus SJO Negadījumu izmeklēšanas kodeksā vai saistītajās SJO pamatnostādņēs.”;

- 15) iekļauj šādu jaunu pantu:

“17.a pants

Apmācība un operatīvais atbalsts

1. Pēc dalībvalstu jūras negadījumu izmeklēšanas iestāžu konkrēta pieprasījuma Komisija veicina spēju attīstību, kā arī zināšanu apmaiņu jūras negadījumu izmeklēšanas iestādēs un starp tām, nodrošinot apmācību par juridiskiem un tehnoloģiskiem jauninājumiem, konkrētiem tehniskiem paņēmieniem, instrumentiem un tehnoloģijām, kas saistītas ar kuģiem, to aprīkojumu un ekspluatāciju.
2. Pēc dalībvalstu jūras negadījumu izmeklēšanas iestāžu pieprasījuma un pieņemot, ka nepastāv interešu konflikts, Komisija sniedz operatīvu atbalstu šīm dalībvalstīm jūras negadījumu izmeklēšanas veikšanā. Šāds atbalsts var ietvert specializētu analītisko rīku vai aprīkojuma nodrošināšanu, kā arī īpašas zināšanas, kas jūras negadījumu izmeklēšanas iestādēm parasti nav vajadzīgas, ja vien tiek nodrošināta to neatkarība.”;

- 16) direktīvas 19. pantu aizstāj ar šādu:

“19. pants

Komiteju procedūra

1. Komisijai palīdz Kuģošanas drošības un kuģu izraisītā piesārņojuma novēršanas komiteja (COSS), kas izveidota ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 2099/2002. Minētā Komiteja ir komiteja Regulas (ES) Nr. 182/2011 nozīmē.
2. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Regulas (ES) Nr. 182/2011 5. pantu.”;

17) direktīvas 20. pantu aizstāj ar šādu:

“20. pants

Deleģēšanas īstenošana

1. Pilnvaras pieņemt deleģētos aktus Komisijai piešķir, ievērojot šajā pantā izklāstītos nosacījumus.
2. Pilnvaras pieņemt 14. panta 4. punktā un 17. panta 5. punktā minētos deleģētos aktus Komisijai piešķir uz nenoteiktu laiku no [*diena, kad stājas spēkā pamata tiesību akts*].
3. Eiropas Parlaments vai Padome jebkurā laikā var atsaukt 14. panta 4. punktā un 17. panta 5. punktā minēto pilnvaru deleģēšanu. Ar lēmumu par atsaukšanu izbeidz tajā norādīto pilnvaru deleģēšanu. Lēmums stājas spēkā nākamajā dienā pēc tā publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* vai vēlākā dienā, kas tajā norādīta. Tas neskar jau spēkā esošos deleģētos aktus.
4. Pirms deleģētā akta pieņemšanas Komisija apspriežas ar katras dalībvalsts ieceltajiem ekspertiem saskaņā ar principiem, kas noteikti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu.
5. Tiklīdz Komisija pieņem deleģēto aktu, tā par to paziņo vienlaikus Eiropas Parlamentam un Padomei.
6. Saskaņā ar 14. panta 4. punktu un 17. panta 5. punktu pieņemts deleģētais akts stājas spēkā tikai tad, ja divos mēnešos no dienas, kad minētais akts paziņots Eiropas Parlamentam un Padomei, ne Eiropas Parlaments, ne Padome nav izteikuši iebildumus vai ja pirms minētā laikposma beigām gan Eiropas Parlaments, gan Padome ir informējuši Komisiju par savu nodomu neizteikt iebildumus. Pēc Eiropas Parlamenta vai Padomes iniciatīvas šo laikposmu pagarina par diviem mēnešiem.”;

- 18) direktīvas 23. pantu aizstāj ar šādu:

“23. pants

Īstenošanas pārskatīšana

Komisija līdz *[PB: norādīt datumu: desmit gadus pēc šīs grozījumu direktīvas spēkā stāšanās dienas]* iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei ziņojumu par šīs direktīvas īstenošanu un atbilstību tai.”;

- 19) direktīvas 24. pantam pievieno šādu punktu:

“3. Komisijas Regulu (ES) Nr. 1286/2011 atceļ no šīs direktīvas transponēšanas perioda beigu dienas, kā noteikts Direktīvas... *[ievietot atsauci uz grozījumu direktīvu]* 2. panta 1. punktā.”.

2. pants

Transponēšana

1. Ne vēlāk kā četrus gadus pēc šīs direktīvas stāšanās spēkā dalībvalstis pieņem un publicē normatīvos un administratīvos aktus, kas vajadzīgi, lai izpildītu šīs direktīvas prasības.

Kad dalībvalstis pieņem minētos noteikumus, tajos ietver atsauci uz šo direktīvu vai šādu atsauci pievieno to oficiālai publikācijai. Dalībvalstis nosaka, kā izdarāma šāda atsauce.
2. Dalībvalstis dara Komisijai zināmus to tiesību aktu galvenos noteikumus, ko tās pieņem jomā, uz kuru attiecas šī direktīva.

3. pants

Stāšanās spēkā

Šī direktīva stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

4. pants

Adresāti

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

Briselē,

*Eiropas Parlamenta vārdā —
priekšsēdētājs*

*Padomes vārdā —
priekšsēdētājs*