



Rada
Unii Europejskiej

Bruksela, 28 listopada 2023 r.
(OR. en)

15950/23

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2023/0164(COD)

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

SPRAWOZDANIE

Od:	Sekretariat Generalny Rady
Do:	Rada
Nr poprz. dok.:	13015/23
Nr dok. Kom.:	10115/23
Dotyczy:	Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2009/18/WE ustanawiającą podstawowe zasady regulujące dochodzenia w sprawach wypadków w sektorze transportu morskiego – Podejście ogólne

I. WPROWADZENIE

- 1 czerwca 2023 r. Komisja przesała wyżej wymieniony wniosek Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
- Dotyczy on zmiany dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/18/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. ustanawiającej podstawowe zasady regulujące dochodzenia w sprawach wypadków w sektorze transportu morskiego i zmieniającej dyrektywę Rady 1999/35/WE oraz dyrektywę 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady¹.

¹ Dz.U. L 131 z 28.5.2009, s. 114.

3. W dyrektywie 2009/18/WE przewidziano system dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa służący wyciąganiu wniosków z wypadków morskich i zapobieganiu ich ponownemu wystąpieniu. Dochodzenia w sprawie wypadków morskich objętych zakresem dyrektywy prowadzone są w celu poprawy bezpieczeństwa morskiego i ochrony środowiska morskiego.
4. Zmiana dyrektywy ma następujące cele szczegółowe:
- podniesienie poziomu ochrony statków rybackich, ich załogi i środowiska. Mniejsze statki rybackie o długości poniżej 15 metrów nie są objęte obecnym zakresem dyrektywy, co oznacza, że w sprawie wypadków śmiertelnych i powodujących utratę statków dochodzenia nie są prowadzone w sposób systematyczny i zharmonizowany;
 - doprecyzowanie definicji i tekstu prawnego, tak aby organy dochodzeniowe państw członkowskich ds. wypadków prowadziły dochodzenia w sprawie wszystkich wypadków, w przypadku których należy przeprowadzić dochodzenie, w sposób terminowy i zharmonizowany;
 - zwiększenie zdolności organów dochodzeniowych ds. wypadków (AIB) do prowadzenia dochodzeń w sprawie wypadków (i składania z nich sprawozdań) w sposób terminowy, fachowy i niezależny, w tym w zakresie paliw i technologii odnawialnych i niskoemisyjnych; oraz
 - aktualizacja szeregu definicji i odniesień do odpowiednich przepisów UE i IMO w celu zapewnienia jasności i spójności.
5. Komisja przyjęła wniosek w kontekście swojego programu sprawności i wydajności regulacyjnej (REFIT) oraz w ramach natychmiastowych działań następczych w związku z oceną *ex post*¹ i oceną adekwatności dotyczącą transportu morskiego² przeprowadzoną w 2018 r.
6. Wniosek opiera się na wynikach oceny skutków³, która została opracowana na podstawie zewnętrznego badania uzupełniającego. Ocena skutków została przedstawiona i gruntownie przeanalizowana na jednym posiedzeniu grupy roboczej i nie była źródłem poważnych wątpliwości delegacji.

¹ Dok. 9131/18 + ADD 1.

² Dok. 9128/18 + ADD 1.

³ Dok. 10115/23 + ADD 1 + ADD 2.

7. Do wniosku dołączono ocenę skutków¹. Została ona przedstawiona i dokładnie przeanalizowana na jednym posiedzeniu grupy roboczej. Zgłoszone uwagi dotyczyły głównie kosztów certyfikacji systemów zarządzania jakością ponoszonych przez organy ds. dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa na morzu oraz sposobu obliczania tych kosztów.

II. ANALIZA W POZOSTAŁYCH INSTYTUCJACH

8. 20 lipca 2023 r. Komisja Transportu i Turystyki (TRAN) Parlamentu Europejskiego wyznaczyła na sprawozdawczynię Caroline Nagtegaal (Renew Europe, Niderlandy). Caroline Nagtegaal przedstawiła projekt sprawozdania 18 września, a głosowanie w komisji TRAN nad tym wnioskiem jest zaplanowane na 7 grudnia.
9. 20 września 2023 r. Europejski Komitet Społeczno-Ekonomiczny przyjął opinię w sprawie wniosku². 23 czerwca 2023 r. Europejski Komitet Regionów postanowił nie wydawać opinii.

III. STAN PRAC W RADZIE

10. Grupa Robocza ds. Żeglugi omawiała wniosek na kilku posiedzeniach, począwszy od czerwca 2023 r. Wszystkie delegacje wyraziły ogólne poparcie dla celów wniosku Komisji z myślą o poprawie bezpieczeństwa morskiego i ochronie środowiska morskiego.
11. Na posiedzeniu 22 listopada Komitet Stałych Przedstawicieli potwierdził swoje poparcie dla najnowszego kompromisu i zalecił, by Rada wypracowała podejście ogólne na posiedzeniu Rady ds. TTE (Transport) 4 grudnia 2023 r.

¹ Dok. 10115/23 + ADD 1 + ADD 2.

² Dok. 13372/23.

12. Aby umożliwić organom dochodzeniowym ds. wypadków (AIB) prowadzenie dochodzeń w sprawie wypadków (i składania z nich sprawozdań) w podobny sposób w całej Unii, prace koncentrowały się na uczynieniu obowiązujących przepisów jaśniejszymi i bardziej spójnymi z odpowiednimi regulacjami międzynarodowymi. Do wniosku Komisji wprowadzono szereg zmian, których głównym celem jest wzmocnienie przepisów dotyczących niezależności AIB i poufności wyników ich dochodzeń, a także zmniejszenie zbędnych obciążeń administracyjnych. Należy odnotować trzy główne zmiany merytoryczne.
13. Po pierwsze, zmieniono brzmienie art. 1 ust. 2 w celu wyjaśnienia, że celem dochodzeń prowadzonych przez AIB nie jest określanie odpowiedzialności ani przypisywanie winy. Wszystkie państwa członkowskie mają już stosowne do tego celu ramy prawne; zamiast tego prace AIB powinny koncentrować się na pełnym relacjonowaniu przyczyn wypadku lub incydentu morskiego, bez nadmiernej presji zewnętrznej, aby wyciągnąć wnioski z wypadków morskich i zapobiegać ich ponownemu wystąpieniu. Ponadto wzmocniono przepisy dotyczące poufności informacji gromadzonych przez AIB podczas dochodzeń (art. 9), również w celu uniknięcia nacisków zewnętrznych i ułatwienia dostępu do danych, które mogą być istotne dla identyfikacji przyczyn incydentów morskich. Jednocześnie zmieniono art. 17a, aby lepiej określić zaangażowanie Komisji i EMSA w szkolenia i wsparcie operacyjne dla AIB w prowadzeniu dochodzeń; takie wsparcie powinno być udzielane wyłącznie na wniosek organów ds. dochodzeń i wyłącznie w przypadku braku konfliktu interesów.
14. Po drugie, aby uwzględnić różne potrzeby i strukturę organizacyjną na szczeblu krajowym, a jednocześnie uniknąć niepotrzebnych obciążeń administracyjnych, zmieniono art. 8 ust. 7, aby umożliwić każdemu państwu członkowskiemu podjęcie decyzji, czy wdrożyć system zarządzania jakością (QMS) dla krajowego organu ds. dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa na morzu. Mając na uwadze ten sam cel, jakim jest zmniejszenie obciążeń administracyjnych, tekst przewiduje obecnie możliwość sporządzania przez AIB „uproszczonych sprawozdań”, co zmniejsza obciążenie pracą w sytuacjach, w których redagowanie pełnego sprawozdania nie wnosi wartości dodanej.

15. Po trzecie, przeredagowano art. 20, aby przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych w celu dostosowania załączników do rozwoju międzynarodowego prawa morskiego związanego z dochodzeniami w sprawie wypadków w sektorze transportu morskiego oraz w celu ułatwienia gromadzenia wiedzy, wymiany i sprawozdawczości.
16. Ponadto zaproponowany przez Komisję termin transpozycji (rok po wejściu w życie dyrektywy zmieniającej) zostałby przedłużony do 4 lat.
17. Na tym etapie procedury Komisja podtrzymuje zastrzeżenie proceduralne do wszystkich zmian do swojego wniosku.

IV. **WNIOSKI**

18. W związku z powyższym Rada jest proszona o wypracowanie – w oparciu o kompromis przedstawiony w załączniku do niniejszego sprawozdania – *podejścia ogólnego* w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2009/18/WE ustanawiającą podstawowe zasady regulujące dochodzenia w sprawach wypadków w sektorze transportu morskiego.
-

Wniosek

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

**zmieniająca dyrektywę 2009/18/WE ustanawiającą podstawowe zasady regulujące dochodzenia
w sprawach wypadków w sektorze transportu morskiego i uchylająca rozporządzenie Komisji
(UE) nr 1286/2011**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 100 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego⁷,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów⁸,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

⁷ Dz. U. C [...] z [...], s. [...].

⁸ Dz. U. C [...] z [...], s. [...].

- (1) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/18/WE⁹ ustanawia podstawowe zasady regulujące dochodzenia w sprawach wypadków w sektorze transportu morskiego i przewiduje system dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa. Dochodzenia w sprawie wypadków morskich objętych zakresem tej dyrektywy prowadzone są przez niezależne organy dochodzeniowe utworzone w państwach członkowskich w celu poprawy bezpieczeństwa morskiego, a także ochrony środowiska morskiego, tak by wyciągać wnioski z przeszłości i w ten sposób zapobiegać wypadkom i incydentom w przyszłości.
- (2) Od czasu wejścia w życie dyrektywy 2009/18/WE nastąpiły zmiany w międzynarodowym otoczeniu regulacyjnym oraz postęp technologiczny. Należy wziąć pod uwagę te zmiany i postęp, a także doświadczenie zdobyte w trakcie wykonywania dyrektywy 2009/18/WE.
- (3) Dyrektywa 2009/18/WE odnosi się do szeregu tekstów prawnych przyjętych przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO), które zostały uchylone lub zmienione od czasu jej wejścia w życie. I tak na przykład w dyrektywie mowa o „Kodeksie dochodzeń w sprawach wypadków morskich i incydentów” (rezolucja IMO A.849(20) z 27 listopada 1997 r.), który został uchylony przez „kodeks międzynarodowych norm i zalecanych praktyk w zakresie dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa przy wypadkach lub incydentach morskich” (kodeks dochodzeń w sprawach wypadków) (rezolucja MSC.255(84) z 16 maja 2008 r.) oraz przyjętych w rezolucji A.1075(28) Wytycznych dotyczących pomocy inspektorom we wdrażaniu kodeksu dochodzeń w sprawach wypadków MSC.255(84).
- (4) Kodeksem dochodzeń w sprawach wypadków IMO wprowadzono nowe definicje, takie jak definicja terminu „organ ds. dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa na morzu”, natomiast inne pojęcia, takie jak „poważny wypadek”, zostały usunięte. Zmiany te należy uwzględnić w dyrektywie 2009/18/WE.
- (5) Dyrektywa 2009/18/WE odnosi się również do okólnika IMO MSC-MEPC.Circ.3 z 2008 r., który został zastąpiony okólnikiem MSC-MEPC.3/circ.4/rev.1 „Reports on Marine Casualties and Incidents. Revised Harmonized Reporting Procedures” [„Sprawozdania z wypadków i incydentów morskich. Zmienione zharmonizowane procedury sprawozdawcze”] z 18 listopada 2014 r.

⁹ Dz.U. L 131 z 28.5.2009, s. 114.

- (6) Wytyczne IMO dotyczące pomocy inspektorom we wdrażaniu kodeksu dochodzeń w sprawach wypadków (A.1075(28)) przyjęte 4 grudnia 2013 r. zawierają praktyczne porady na temat systematycznego prowadzenia dochodzeń w sprawach wypadków i incydentów morskich oraz umożliwiają opracowanie skutecznych analiz i działań zapobiegawczych. Wytyczne te powinny zostać uwzględnione w dyrektywie 2009/18/WE.
- (7) Statki rybackie o długości poniżej 15 metrów są obecnie wyłączone z zakresu dyrektywy 2009/18/WE, w związku z czym prowadzenie dochodzeń w sprawie wypadków morskich z udziałem takich statków rybackich jest nie jest ani systematyczne, ani zharmonizowane. Takie statki są bardziej podatne na wywrócenie, a członkowie załogi stosunkowo często wypadają za burtę. W związku z tym konieczne jest zapewnienie ochrony tym statkom rybackim, ich załogom i środowisku poprzez wprowadzenie wstępnej oceny bardzo poważnych wypadków morskich z udziałem statków rybackich o długości poniżej 15 metrów w celu ustalenia, czy organy powinny wszcząć dochodzenie w sprawie bezpieczeństwa, uwzględniając między innymi dostępne dowody, a także prawdopodobieństwo, że wyniki dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa doprowadzą do skuteczniejszego zapobiegania wypadkom i incydentom w przyszłości.
- (7a) Niniejsza dyrektywa nie powinna uniemożliwiać państwom członkowskim ustanawiania krajowych przepisów w celu prowadzenia dochodzeń w sprawie wypadków lub incydentów morskich, które dotyczą wszelkiego rodzaju statków przewożących 12 pasażerów lub mniej lub realizujących inne cele handlowe.
- (8) Niektóre definicje podane w dyrektywie 2009/18/WE są niejasne. Należy określić definicję długości statku rybackiego, zwłaszcza w przypadku rozróżnienia podejścia i obowiązków organów ds. dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa na morzu zależnych od długości statku rybackiego.
- (9) W kodeksie dochodzeń w sprawach wypadków IMO jest mowa o wydarzeniu lub ciągu wydarzeń, które miały miejsce „bezpośrednio w związku z eksploatacją statku”. Pojęcie to powoduje znaczne rozbieżności i należy je sprecyzować. Rozbieżności te mają wpływ na działania organów ds. dochodzeń w sprawie wypadków, w szczególności w odniesieniu do wypadków w portach, możliwości prowadzenia wspólnych dochodzeń oraz gromadzenia danych na temat wypadków i dochodzeń.

- (10) Kodeks dochodzeń w sprawach wypadków IMO stanowi, że w przypadku bardzo poważnego wypadku morskiego przeprowadza się dochodzenie w sprawie bezpieczeństwa na morzu. Nie istnieją jednak wytyczne dotyczące okresu, w którym musi nastąpić śmierć w następstwie wypadku, aby śmierć ta wskazywała na bardzo poważny wypadek morski i w związku z tym wymagała dochodzenia. Należy zatem określić takie wytyczne w dyrektywie 2009/18/WE.
- (11) Dostępny personel, a także zasoby operacyjne organów państw członkowskich ds. dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa na morzu znacznie się różnią, co powoduje nieskuteczne i niespójne składanie sprawozdań i prowadzenie dochodzeń w sprawie wypadków morskich. W związku z tym Komisja, korzystając ze wsparcia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA), powinna zapewnić wysoce wyspecjalizowane wsparcie analityczne na potrzeby indywidualnych dochodzeń (umiejętności miękkie), a także narzędzia i urządzenia analityczne (sprzęt).
- (12) Mając na uwadze powyższe, EMSA powinna organizować szkolenia w zakresie konkretnych technik oraz nowych osiągnięć i technologii, które mogłyby być przydatne przy prowadzeniu dochodzeń w sprawie wypadków w przyszłości. Takie szkolenia powinny koncentrować się między innymi na paliwach odnawialnych i niskoemisyjnych, które są szczególnie istotne w świetle pakietu „Gotowi na 55” oraz automatyzacji, a także na przepisach ogólnego rozporządzenia o ochronie danych (RODO).
- (12a) Niezależność dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa na morzu musi być zapewniona w każdych okolicznościach, a wszystkie osoby zaangażowane w te dochodzenia, w tym przedsiębiorstwa, instytucje lub agencje publiczne lub prywatne, powinny być wolne od wszelkich konfliktów interesów.

- (14) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania przepisów niniejszej dyrektywy dotyczących wykazu tekstów IMO wchodzących w jej zakres należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011¹⁰.
- (14a) W celu dostosowania załączników do rozwoju międzynarodowego prawa morskiego związanego z dochodzeniami w sprawach wypadków w sektorze transportu morskiego oraz w celu ułatwienia gromadzenia wiedzy, wymiany i sprawozdawczości należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do art. 14 ust. 4 i art. 17 ust. 5 niniejszej dyrektywy. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te prowadzone były zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa*. W konsultacjach tych powinny być w szczególności wykorzystywane ramy stałej współpracy ustanowione niniejszą dyrektywą. W szczególności, aby zapewnić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie udział na równych zasadach w przygotowaniu aktów delegowanych, instytucje te otrzymują wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji mogą systematycznie brać udział w posiedzeniach grup eksperckich Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych.
- (15) W związku z pełnym cyklem wizyt w państwach członkowskich przeprowadzanych przez EMSA w celu monitorowania wykonywania niniejszej dyrektywy Komisja powinna dokonać oceny wykonywania niniejszej dyrektywy nie później niż *[dziesięć lat po dacie jej wejścia w życie, o której mowa w art. 23]* i przedstawić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z tej oceny. Państwa członkowskie powinny współpracować z Komisją w celu gromadzenia wszystkich informacji niezbędnych do przeprowadzenia takiej oceny.

¹⁰ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).

- (16) Ponieważ cele niniejszej dyrektywy, a mianowicie ustanowienie przepisów dotyczących dochodzeń w sprawie wypadków w sektorze transportu morskiego w celu poprawy bezpieczeństwa morskiego i ochrony środowiska morskiego, nie mogą zostać osiągnięte w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast ze względu na rozmiary i skutki działań możliwe jest ich lepsze osiągnięcie na poziomie Unii, może ona podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów.
- (17) Należy zatem odpowiednio zmienić dyrektywę 2009/18/WE,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Zmiany w dyrektywie 2009/18/WE

W dyrektywie 2009/18/WE wprowadza się następujące zmiany:

1) art. 1 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Celem dochodzeń prowadzonych na podstawie niniejszej dyrektywy nie jest określenie odpowiedzialności ani przypisywanie winy, w związku z czym na podstawie ustaleń tych dochodzeń nie można przypisywać winy ani określać odpowiedzialności. Państwa członkowskie zapewniają, aby organ ds. dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa na morzu (zwany dalej »organem ds. dochodzeń«) nie był powstrzymywany ani ograniczany w pełnym relacjonowaniu przyczyn wypadku lub incydentu morskiego.”;

2) w art. 2 ust. 2 wprowadza się następujące zmiany:

a) *(skreślono)*

b) uchyla się lit. d);

3) art. 3 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 3

Definicje

Do celów niniejszej dyrektywy:

- 1) »kodeks dochodzeń w sprawach wypadków IMO« oznacza Kodeks międzynarodowych norm i zalecanych praktyk w zakresie dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa przy wypadkach lub incydentach morskich, stanowiący załącznik do rezolucji MSC.255(84) Komitetu Bezpieczeństwa Morskiego IMO w aktualnym brzmieniu;
- 2) »wytyczne IMO dotyczące pomocy inspektorom we wdrażaniu kodeksu dochodzeń w sprawach wypadków« oznaczają wytyczne przyjęte przez Zgromadzenie IMO rezolucją A.1075(28) 4 grudnia 2013 r., w aktualnym brzmieniu;
- 3) następujące terminy mają znaczenie zgodne z definicjami podanymi w kodeksie dochodzeń w sprawach wypadków IMO:
 - a) »wypadek morski«;
 - b) »bardzo poważny wypadek morski«;
 - c) »incydent morski«;
 - d) »dochodzenie w sprawie bezpieczeństwa na morzu«;
 - e) »organ ds. dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa na morzu«;
 - f) »państwo prowadzące dochodzenie w sprawie bezpieczeństwa na morzu«;
 - g) »państwo żywotnie zainteresowane«;
 - h) »poważnie ranny«;

- 4) »wytyczne IMO w zakresie sprawiedliwego traktowania marynarzy w sytuacji wypadku morskiego« oznaczają wytyczne zawarte w rezolucji LEG.3(91) komitetu prawnego IMO z dnia 27 kwietnia 2006 r. w wersji zatwierdzonej przez organ zarządzający Międzynarodowej Organizacji Pracy na swojej 296. sesji w dniach 12–16 czerwca 2006 r.;
- 5) terminy »statek pasażerski typu ro-ro« oraz »szybki statek pasażerski« należy rozumieć zgodnie z definicjami zawartymi w art. 2 dyrektywy (UE) 2017/2110¹¹;
- 6) »rejestrator danych z podróży« (zwany dalej »VDR«) i »uproszczony rejestrator danych z podróży« (zwany dalej »S-VDR«) należy rozumieć zgodnie z definicją zawartą w rezolucji MSC.333(90) i MSC.163(78) Komitetu Bezpieczeństwa Morskiego IMO w aktualnym brzmieniu, uzupełnioną odpowiednimi standardami wykonywania badań IMO w zależności od daty instalacji na statku, bez uszczerbku dla prawodawstwa Unii;
- 7) »zalecenia dotyczące bezpieczeństwa« oznaczają propozycje wystosowane, w tym również do celów rejestracji i kontroli:
- a) przez organ ds. dochodzeń państwa prowadzącego dochodzenie w sprawie bezpieczeństwa lub kierującego takim dochodzeniem, w oparciu o informacje uzyskane w tym postępowaniu; lub, w stosownych przypadkach,
- b) przez Komisję stanowiącą na podstawie analizy danych zbiorczych oraz wyników przeprowadzonych dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa.
- 8) termin »długość statku rybackiego« należy rozumieć zgodnie z definicją zawartą w art. 2 rozporządzenia (UE) 2017/1130¹²;

¹¹ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2110 z dnia 15 listopada 2017 r. w sprawie systemu inspekcji na potrzeby bezpiecznej eksploatacji statków pasażerskich typu ro-ro i szybkich jednostek pasażerskich uprawiających żeglugę na linii regularnej oraz zmieniająca dyrektywę 2009/16/WE i uchylająca dyrektywę Rady 1999/35/WE (Dz.U. L 315 z 30.11.2017, s. 61).

¹² Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/1130 z dnia 14 czerwca 2017 r. określające parametry statków rybackich (Dz.U. L 169 z 30.6.2017, s. 1).

- 9) »uraz śmiertelny« oznacza uraz doznany przez osobę uczestniczącą w wypadku, jeżeli jego skutkiem jest śmierć osoby w ciągu 15 dni od dnia wypadku, jeżeli informacje na ten temat są dostępne.”;
- 4) w art. 4 wprowadza się następujące zmiany:
- a) ust. 1 lit. a) otrzymuje brzmienie:
- „a) były niezależne od dochodzeń w sprawach karnych lub innych prowadzonych równolegle w celu ustalenia odpowiedzialności lub przypisania winy oraz aby organy ds. dochodzeń mogły składać sprawozdania z wyników dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa na morzu bez poleceń lub ingerencji ze strony jakichkolwiek osób, organizacji lub stron, na które wynik ten może mieć wpływ.”;
- b) ust. 2 lit. b) otrzymuje brzmienie:
- „b) koordynację działań ich odpowiednich organów ds. dochodzeń w zakresie koniecznym do realizacji celu niniejszej dyrektywy.”;
- 5) art. 5 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 5

Obowiązek przeprowadzenia dochodzenia

1. Każde państwo członkowskie zapewnia przeprowadzenie dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa przez organ ds. dochodzeń, o którym mowa w art. 8, w przypadku bardzo poważnego wypadku morskiego:
- a) w którym uczestniczył statek podnoszący jego banderę, niezależnie od miejsca wypadku;
- b) który nastąpił na jego morzu terytorialnym lub wodach wewnętrznych, zgodnie z ich definicją zawartą w UNCLOS, niezależnie od bandery statku lub statków uczestniczących w wypadku; lub

c) który dotyczy żywotnego interesu państwa członkowskiego, niezależnie od miejsca wypadku oraz bandery statku lub statków uczestniczących w zdarzeniu.

2. W przypadku statku rybackiego o długości poniżej 15 metrów organ ds. dochodzeń przeprowadza wstępną ocenę bardzo poważnego wypadku morskiego w celu ustalenia, czy należy przeprowadzić dochodzenie w sprawie bezpieczeństwa.

W przypadku gdy organ ds. dochodzeń podejmuje decyzję o niewszczynaniu dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa przy bardzo poważnym wypadku morskim z udziałem statku rybackiego o długości poniżej 15 metrów, odnotowuje się przyczyny tej decyzji oraz dokonuje się powiadomienia zgodnie z art. 17 ust. 3.

3. W decyzjach, o których mowa w ust. 2, organ ds. dochodzeń uwzględnia dostępne dowody, a także prawdopodobieństwo, że wyniki dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa doprowadzą do skuteczniejszego zapobiegania wypadkom i incydentom w przyszłości. W przypadku każdego innego wypadku lub incydentu morskiego organ ds. dochodzeń podejmuje decyzję o wszczynaniu bądź też o niewszczynaniu dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa.

4. Zakres prowadzenia dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa i praktyczne przygotowania do nich określa organ ds. dochodzeń państwa członkowskiego kierującego dochodzeniem we współpracy z odpowiednimi organami innych żywotnie zainteresowanych państw, w sposób, który jego zdaniem najbardziej sprzyja realizacji celu niniejszej dyrektywy, i z zamiarem zapobieżenia wypadkom i incydentom w przyszłości.

5. Prowadząc dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa, organ ds. dochodzeń przestrzega wytycznych IMO dotyczących pomocy inspektorom we wdrażaniu kodeksu dochodzeń w sprawach wypadków. Inspektorzy mogą odstąpić od tych wytycznych, jeżeli w ich opinii opartej na wiedzy zawodowej można to uzasadnić jako niezbędne do osiągnięcia celów dochodzenia. Komisja może przyjąć zalecenia dotyczące wdrożenia tych wytycznych, uwzględniając wszelkie istotne wnioski wyciągnięte z dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa i po konsultacji z organami ds. dochodzeń w związku z ramami stałej współpracy określonymi w art. 10.

6. Podejmując decyzję, czy wypadek lub incydent morski, do którego doszło przy burcie, podczas zacumowania lub w doku, z udziałem pracowników zatrudnionych na łodzi lub w porcie, miał miejsce »bezpośrednio w związku z eksploatacją statku« i dlatego podlega dochodzeniu w sprawie bezpieczeństwa, państwa członkowskie zgodnie ze swoim prawem krajowym zwracają szczególną uwagę na udział konstrukcji statku, jego wyposażenia, procedur, załogi i zarządzania statkiem w podejmowanym działaniu i ich znaczeniu dla podejmowanego działania.

7. Dochodzenie w sprawie bezpieczeństwa rozpoczyna się niezwłocznie po wystąpieniu wypadku lub incydentu morskiego, a w każdym razie nie później niż dwa miesiące po jego wystąpieniu.

8. Jeżeli w toku dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa na morzu zostanie stwierdzone popełnienie przestępstwa na podstawie art. 3, 3a, 3b lub 3c Konwencji w sprawie przeciwdziałania bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej z 1988 r. w aktualnym brzmieniu, organ ds. dochodzeń, uwzględniając prawo krajowe, niezwłocznie informuje o tym organy bezpieczeństwa morskiego państwa członkowskiego lub państw członkowskich oraz państw trzecich, których to dotyczy.”;

6) art. 6 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 6

Obowiązek powiadamiania

Państwo członkowskie wymaga, w ramach swojego systemu prawnego, niezwłocznego powiadamiania swojego organu ds. dochodzeń przez odpowiedzialne organy lub zaangażowane strony lub oba te podmioty o wystąpieniu wszystkich wypadków i incydentów objętych zakresem zastosowania niniejszej dyrektywy.”;

7) w art. 7 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 1 akapit trzeci otrzymuje brzmienie:

„Równoległe dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa dotyczące tego samego wypadku lub incydentu morskiego przeprowadza się wyłącznie w wyjątkowych przypadkach. W tych przypadkach państwa członkowskie powiadamiają Komisję o powodach przeprowadzania takich równoległych dochodzeń. Państwa członkowskie prowadzące równoległe dochodzenia współpracują ze sobą. W szczególności zaangażowane organy ds. dochodzeń wymieniają się odnośnymi informacjami zebranymi w trakcie ich odpowiednich dochodzeń, zwłaszcza w celu osiągnięcia, jak tylko to możliwe, wspólnych wniosków.”;

b) dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. W toku dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa na morzu żywotnie zainteresowane państwa członkowskie pomagają – w zakresie, w jakim jest to wykonalne – państwu członkowskiemu lub państwom członkowskim prowadzącym dochodzenie w sprawie bezpieczeństwa na morzu w uzyskaniu dostępu do informacji istotnych dla dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa na morzu. Inspektor lub inspektorzy prowadzący dochodzenie w sprawie bezpieczeństwa na morzu mogą również, zgodnie z prawem krajowym, uzyskać dostęp do informacji będących w posiadaniu inspektorów rządowych, funkcjonariuszy straży przybrzeżnej, pracowników obsługi ruchu statków, pilotów i innego personelu morskiego państwa żywotnie zainteresowanego.”;

c) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. W razie wypadku lub incydentu morskiego, w którym uczestniczył statek pasażerski typu ro-ro lub szybki statek pasażerski, procedurę dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa wszczyna państwo członkowskie, na którego wodach terytorialnych lub wodach wewnętrznych, zgodnie z definicją UNCLOS, miał miejsce wypadek lub incydent, natomiast gdy zdarzenie miało miejsce na wodach innych, ostatnie państwo członkowskie, przez którego terytorium przepływał ten statek pasażerski typu ro-ro. Państwo to jest odpowiedzialne za dochodzenie w sprawie bezpieczeństwa oraz koordynację współpracy z innymi żywotnie zainteresowanymi państwami członkowskimi do czasu uzgodnienia, które z nich ma być państwem kierującym dochodzeniem.”;

8) art. 8 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 8

Organy ds. dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa na morzu

1. Państwa członkowskie zapewniają prowadzenie dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa na morzu pod nadzorem bezstronnego, niezależnego i stałego organu ds. dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa na morzu, któremu nadano niezbędne uprawnienia, posiadającego wystarczające środki i zasoby finansowe, oraz przez odpowiednio wykwalifikowanych inspektorów, którzy mają kompetencje w zakresie wypadków i incydentów morskich, by wypełniać swoje obowiązki wynikające z niniejszej dyrektywy.

Nie wyklucza się ani odpowiedniego wyznaczenia inspektorów posiadających niezbędne umiejętności specjalistyczne do tymczasowego udziału w dochodzeniu w sprawie bezpieczeństwa na morzu, ani korzystania z usług konsultantów w celu uzyskania opinii eksperta na temat dowolnego aspektu dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa na morzu.

W celu prowadzenia dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa w sposób wolny od uprzedzeń organ ds. dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa na morzu jest niezależny – z punktu widzenia organizacji, struktury prawnej i podejmowania decyzji – od którejkolwiek ze stron, której interesy mogłyby stać w sprzeczności z powierzonym mu zadaniem.

Państwa członkowskie nieposiadające dostępu do morza, które nie mają objętych zakresem stosowania niniejszej dyrektywy statków ani jednostek podnoszących ich banderę, określą niezależny punkt kontaktowy współpracujący w dochodzeniu w sprawie bezpieczeństwa zgodnie z art. 5 ust. 1 lit. c).

2. Organ ds. dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa na morzu zapewnia, aby poszczególni inspektorzy posiadali praktyczną wiedzę i doświadczenie w dziedzinach, w których pełnią swoje zwykłe obowiązki dochodzeniowe. Ponadto organ ds. dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa na morzu zapewnia, w razie konieczności, dostęp do odpowiedniej wiedzy fachowej.

3. Działania powierzone organowi ds. dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa na morzu można rozszerzyć na zbieranie i analizę danych związanych z bezpieczeństwem morskim, w szczególności do celów prewencyjnych, w zakresie, w jakim działania te nie wpływają na jego niezależność ani nie nakładają na niego odpowiedzialności w sprawach regulacyjnych, administracyjnych lub związanych z normalizacją.
4. Państwa członkowskie, działając w ramach swoich systemów prawnych, zapewniają, aby inspektorzy ich organów ds. dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa na morzu lub każdego innego organu ds. dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa na morzu, któremu powierzono zadanie prowadzenia dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa na morzu, w stosownych przypadkach we współpracy z organami odpowiedzialnymi za dochodzenie sądowe, otrzymali wszelkie informacje potrzebne do prowadzenia dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa na morzu oraz posiadali uprawnienia do:
- a) dostępu do wszystkich istotnych dla sprawy obszarów lub miejsca wypadku oraz do wszystkich statków, wraków lub konstrukcji, łącznie z ładunkiem, wyposażeniem lub szczątkami;
 - b) niezwłocznego sporządzenia wykazu dowodów i kontrolowanego poszukiwania i usunięcia wraków, szczątków lub innych elementów składowych lub substancji w celu ich zbadania lub analizy;
 - c) żądania przeprowadzenia badania lub analizy elementów, o których mowa w lit. b), oraz swobodnego dostępu do wyników tych badań lub analiz;
 - d) swobodnego dostępu, kopiowania i wykorzystania wszystkich odnośnych informacji i zarejestrowanych danych, łącznie z danymi pochodzącymi z VDR lub S-VDR, dotyczących statku, nagrań obsługi ruchu statków, rejsu, ładunku, załogi i wszystkich pozostałych osób, obiektów, warunków lub okoliczności;
 - e) swobodnego dostępu do wyników badań ciał ofiar lub do wyników badań próbek pobranych z ich ciał;
 - f) żądania przeprowadzenia badań osób zaangażowanych w działania statku lub wszelkich innych istotnych dla sprawy osób oraz swobodnego dostępu do wyników tych badań lub do przeprowadzenia badań próbek pobranych od takich osób i swobodnego dostępu do wyników tych badań;

- g) przesłuchania świadków bez udziału osób, których interesy mogłyby zostać uznane za szkodzące dochodzeniu w sprawie bezpieczeństwa;
- h) dostępu do zapisów wyników przeglądów i odnośnych informacji przechowywanych przez państwo bandery, właścicieli, towarzystwa klasyfikacyjne lub inne odpowiednie strony, jeżeli strony te lub ich przedstawiciele posiadają siedzibę na terenie państwa członkowskiego;
- i) zwrócenia się o pomoc do właściwych organów danych państw, łącznie z inspektorami państwa bandery i państwa portu, funkcjonariuszami straży przybrzeżnej, pracownikami obsługi ruchu statków, zespołami poszukiwawczymi i ratowniczymi, pilotami i innym personelem portowym lub morskim.

5. Organ ds. dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa na morzu uzyskuje możliwość niezwłocznego reagowania na powiadomienia o wypadkach oraz otrzymania środków wystarczających do niezależnego pełnienia swojej funkcji. Jego inspektorzy mają przyznany status zapewniający im niezbędne gwarancje niezależności.

6. Organ ds. dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa na morzu może połączyć zadania, które wykonuje w ramach niniejszej dyrektywy, z pracą dochodzeniową w sprawie zdarzeń innych niż wypadki morskie, pod warunkiem że takie dochodzenia nie zagrażają jego niezależności.

7. Każde państwo członkowskie opracowuje, wdraża i utrzymuje system zarządzania jakością na potrzeby swojego organu ds. dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa na morzu.”;

9) art. 9 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 9

Poufność

1. Bez uszczerbku dla rozporządzenia (UE) 2016/679 państwa członkowskie, działając w ramach swoich systemów prawnych, zapewniają, aby niżej wymienione zapisy nie były udostępniane do celów innych niż dochodzenie w sprawie bezpieczeństwa na morzu, chyba że właściwy organ w tym państwie członkowskim uzna, że nadrzędny interes publiczny uzasadnia ich ujawnienie, w tym w przypadkach, w których stwierdzono, że korzyści wynikające z ujawnienia przewyższają negatywny wpływ w wymiarze krajowym lub międzynarodowym, jaki takie działanie może mieć na to lub którekolwiek przyszłe dochodzenie w sprawie bezpieczeństwa:
- a) wszelkie oświadczenia osób złożonych przed organem ds. dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa na morzu w trakcie dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa na morzu;
- b) zapisy ujawniające tożsamość osób, które składały zeznania w ramach dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa na morzu;
- c) informacje zebrane przez organ ds. dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa na morzu, które to informacje są szczególnie chronione i mają charakter osobisty, w tym informacje dotyczące zdrowia poszczególnych osób;
- d) materiały, które pojawiły się w terminie późniejszym w trakcie dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa na morzu, takie jak notatki, szkice, opinie sporządzone przez inspektorów ds. bezpieczeństwa na morzu, opinie wyrażone w trakcie analizy informacji;
- e) informacje i dowody dostarczone przez inspektorów ds. bezpieczeństwa na morzu z innych państw członkowskich lub państw trzecich zgodnie z międzynarodowymi normami i zalecanymi praktykami, jeżeli tego wymaga ich organ ds. dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa na morzu;
- f) projekt sprawozdań tymczasowych, uproszczonych lub końcowych;

- g) wszelka korespondencja pomiędzy osobami zaangażowanymi w eksploatację statku;
- h) pisemne lub elektroniczne nagrania i transkrypcja nagrań z obsługi ruchu statków, w tym sprawozdań i wyników opracowanych do celów wewnętrznych.

2. Nagrania rejestratorów danych z podróży i uproszczonych rejestratorów danych z podróży wykorzystywane w ramach dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa na morzu nie są udostępniane ani wykorzystywane do celów innych niż cele dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa na morzu lub bezpieczeństwa statku, z wyjątkiem przypadków, gdy takie zapisy są anonimizowane lub ujawniane w ramach procedur w zakresie bezpieczeństwa.

3. Do celów, o których mowa w ust. 1, ujawniane mogą być wyłącznie dane, które są absolutnie niezbędne.

4. Państwa członkowskie mogą zdecydować o ograniczeniu zakresu przypadków, w których można podjąć taką decyzję o ujawnieniu, z poszanowaniem prawa Unii.”;

10) w art. 10 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

1) Państwa członkowskie, w ścisłej współpracy z Komisją, ustanawiają ramy stałej współpracy umożliwiające współpracę ich właściwych organów ds. dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa na morzu w stopniu koniecznym do realizacji celu niniejszej dyrektywy.”;

b) w ust. 3 wprowadza się następujące zmiany:

a) akapit wprowadzający i lit. a) otrzymują brzmienie:

„3. W ramach stałej współpracy organy ds. dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa na morzu w państwach członkowskich uzgadniają w szczególności najlepsze formy współpracy w celu:

a) umożliwienia organom ds. dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa na morzu współużytkowanie instalacji, urządzeń i sprzętu do technicznego badania wraków i wyposażenia statku oraz innych obiektów mających znaczenie dla dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa, łącznie z pozyskaniem i oceną informacji pochodzących z VDR lub S-VDR i innych urządzeń elektronicznych;”;

b) lit. h) oraz i) otrzymują brzmienie:

„h) wspierania współpracy w dziedzinach wchodzących w zakres niniejszej dyrektywy z organami ds. dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa na morzu państw trzecich oraz z międzynarodowymi organizacjami prowadzącymi dochodzenia w sprawie wypadków morskich;

i) dostarczania wszelkich stosownych informacji organom ds. dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa na morzu prowadzącym dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa na morzu.”;

10a) w art. 12 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Współpraca państwa członkowskiego w dochodzeniu w sprawie bezpieczeństwa na morzu prowadzonym przez żywotnie zainteresowane państwo trzecie odbywa się bez uszczerbku dla wymagań związanych z prowadzeniem dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa na morzu oraz określonych w niniejszej dyrektywie wymagań dotyczących sprawozdawczości z tych dochodzeń. W przypadku gdy żywotnie zainteresowane państwo trzecie prowadzi dochodzenie w sprawie bezpieczeństwa na morzu obejmujące co najmniej jedno państwo członkowskie, państwa członkowskie mogą zdecydować, że nie będą prowadzić równoległego dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa na morzu, pod warunkiem że to państwo trzecie prowadzi dochodzenie w sprawie bezpieczeństwa na morzu zgodnie z kodeksem dochodzeń w sprawach wypadków i incydentów morskich IMO. W takich przypadkach przepisy art. 14 nie mają zastosowania do organów państw członkowskich ds. dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa na morzu.”;

10b) art. 13 lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) zachowania wszystkich informacji pochodzących z map, rejestrów pokładowych, zapisów elektronicznych i magnetycznych oraz taśm wideo, łącznie z informacjami pochodzącymi z VDR lub S-VDR i innych urządzeń elektronicznych, dotyczących okresu przed wypadkiem, w trakcie wypadku i po nim;”;

- 11) art. 14 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 14

Sprawozdania dotyczące wypadków

1. Dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa prowadzone zgodnie z niniejszą dyrektywą są zakończone sprawozdaniem dotyczącym wypadku opublikowanym w formacie określonym przez właściwy organ ds. dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa na morzu zgodnie z właściwymi sekcjami załącznika I.

Organy ds. dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa na morzu mogą zdecydować, że w wyniku dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa na morzu sporządza się uproszczone sprawozdanie, które ma zostać opublikowane, w przypadku gdy:

- a) dochodzenie w sprawie bezpieczeństwa nie dotyczy bardzo poważnego wypadku morskiego; lub
- b) dany wypadek morski oraz ustalenia odnośnego dochodzenia nie mają potencjału, aby prowadzić do zapobiegania wypadkom i incydentom w przyszłości.

2. Organy ds. dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa na morzu dokładają wszelkich starań, aby udostępnić sprawozdanie dotyczące wypadku, o którym mowa w ust. 1 – w tym swoje wnioski i wszelkie możliwe zalecenia – do wiadomości publicznej, a w szczególności całemu sektorowi morskemu, w ciągu 12 miesięcy od daty wypadku. Jeżeli, w przypadku bardzo poważnego wypadku morskiego, przygotowanie końcowego sprawozdania dotyczącego wypadku w tym terminie jest niemożliwe, w ciągu 12 miesięcy od daty wypadku lub incydentu publikuje się tymczasowe sprawozdanie dotyczące wypadku.

3. Organ ds. dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa na morzu państwa członkowskiego kierującego dochodzeniem przesyła Komisji kopię sprawozdania końcowego lub tymczasowego. W celu poprawy jakości sprawozdania w sposób najbardziej sprzyjający realizacji celu niniejszej dyrektywy organ ds. dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa na morzu uwzględnia w nim ewentualne uwagi techniczne Komisji dotyczące końcowych sprawozdań dotyczących wypadku, niemające wpływu na istotę ustaleń.

4. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 20 w celu zmiany lub uzupełnienia części dotyczących faktów, opisu i analizy załącznika I.”;

12) w art. 15 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Państwa członkowskie zapewniają, aby zalecenia dotyczące bezpieczeństwa wydawane przez organy ds. dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa na morzu były należycie uwzględniane przez ich adresatów oraz aby, w stosownych przypadkach, właściwe działania realizowane w ich następstwie były zgodne z przepisami prawa unijnego i międzynarodowego.”;

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. W stosownych przypadkach organ ds. dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa na morzu lub Komisja wydają zalecenia dotyczące bezpieczeństwa na podstawie analizy danych zbiorczych oraz na podstawie ogólnych wyników przeprowadzonych dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa na morzu.”;

13) art. 16 akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„Jeżeli na dowolnym etapie dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa na morzu organ ds. dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa na morzu państwa członkowskiego uzna, że w celu zapobieżenia ryzyku kolejnych wypadków konieczne jest pilne podjęcie działania na poziomie unijnym, niezwłocznie powiadamia Komisję o konieczności wystosowania wczesnego ostrzeżenia, bez uszczerbku dla prawa tego organu do wystosowania wczesnego ostrzeżenia.”;

14) w art. 17 wprowadza się następujące zmiany:

a) dodaje się ustęp w brzmieniu:

„2a. Państwa członkowskie zgłaszają w EMCIP wszystkie wypadki i incydenty morskie zgodnie z formatem przedstawionym w załączniku II, a w przypadku prowadzenia dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa na morzu przekazują dane wynikające z dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa na morzu zgodnie z systemem baz danych EMCIP. W przypadku statków rybackich o długości poniżej 15 metrów wymagane jest zgłaszanie jedynie bardzo poważnych wypadków morskich. W przypadku gdy nie bada się bardzo poważnych wypadków morskich z udziałem statków rybackich o długości poniżej 15 metrów, należy tę decyzję uzasadnić.”;

b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Organy ds. dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa na morzu państw członkowskich zgłaszają do EMCIP wszystkie bardzo poważne wypadki morskie. Państwa członkowskie mogą wybrać i wyznaczyć właściwy organ krajowy lub właściwe organy krajowe do zgłaszania wszystkich innych wypadków i incydentów morskich. Jeżeli Komisja wie o wypadku lub incydencie morskim, informuje o nim właściwe organy krajowe.”;

c) dodaje się ustęp w brzmieniu:

„5. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 20 w celu zmiany lub uzupełnienia załącznika II w odniesieniu do informacji, które mają być w nim przekazywane w celu uwzględnienia zmian wprowadzonych przez IMO w Kodeksie dochodzeń w sprawach wypadków IMO lub w powiązanych wytycznych IMO.”;

- 15) dodaje się nowy artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 17a

Szkolenia i wsparcie operacyjne

1. Na wniosek organów ds. dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa na morzu państw członkowskich Komisja ułatwia rozwój zdolności, jak również wymianę wiedzy w organach ds. dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa na morzu i między nimi poprzez przeprowadzanie szkoleń w zakresie nowych regulacji prawnych i postępu technologicznego, konkretnych technik i narzędzi oraz technologii związanych ze statkami, ich wyposażeniem i eksploatacją.
2. Na wniosek organów ds. dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa na morzu państw członkowskich i przy założeniu, że nie zachodzi konflikt interesów, Komisja udziela tym państwom członkowskim wsparcia operacyjnego w prowadzeniu dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa na morzu. Wsparcie takie może obejmować zapewnienie specjalistycznych narzędzi analitycznych lub wyposażenia, a także szczególnej wiedzy fachowej, która nie jest zazwyczaj potrzebna organom ds. dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa na morzu, o ile zapewniona jest ich niezależność.”;

- 16) art. 19 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 19

Procedura komitetowa

1. Komisja jest wspierana przez Komitet ds. Bezpiecznych Mórz i Zapobiegania Zanieczyszczeniom Morza przez Statki (COSS) ustanowiony na mocy rozporządzenia (WE) nr 2099/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.
2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.”;

17) art. 20 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 20

Wykonywanie przekazanych uprawnień

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjmowania aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.
2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 14 ust. 4 i art. 17 ust. 5, powierza się Komisji na czas nieokreślony od [*data wejścia w życie podstawowego aktu ustawodawczego*].
3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 14 ust. 4 i art. 17 ust. 5, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w późniejszym terminie określonym w tej decyzji. Nie wpływa ona na ważność już obowiązujących aktów delegowanych.
4. Przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez każde państwo członkowskie zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa.
5. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
6. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 14 ust. 4 i art. 17 ust. 5 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.”;

- 18) art. 23 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 23

Przegląd wprowadzania w życie

Do dnia [Urząd Publikacji: Proszę wstawić datę: dziesięć lat od daty wejścia w życie niniejszej dyrektywy zmieniającej] Komisja przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie o wprowadzaniu w życie i o zgodności z niniejszą dyrektywą.”;

- 19) w art. 24 dodaje się ustęp w brzmieniu:

„3. Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1286/2011 traci moc ze skutkiem od dnia upływu okresu transpozycji niniejszej dyrektywy określonego w art. 2 ust. 1 dyrektywy ... [wstawić odniesienie do dyrektywy zmieniającej].”.

Artykuł 2

Transpozycja

1. Państwa członkowskie przyjmują i publikują przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy w terminie czterech lat od daty jej wejścia w życie.

Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określone są przez państwa członkowskie.

2. Państwa członkowskie przekazują Komisji tekst podstawowych przepisów prawa krajowego przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.

Artykuł 3

Wejście w życie

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Artykuł 4

Adresaci

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego

W imieniu Rady

Przewodniczący/Przewodnicząca

Przewodniczący/Przewodnicząca
