

20.3.2024

A9-0422/36

**Poprawka 36**  
**Karima Delli**  
w imieniu Komisji Transportu i Turystyki

**Sprawozdanie** **A9-0422/2023**  
**Caroline Nagtegaal**  
Zmiana dyrektywy 2009/18/WE ustanawiającej podstawowe zasady regulujące dochodzenia w sprawach wypadków w sektorze transportu morskiego (COM(2023)0270 – C9-0189/2023 – 2023/0164(COD))

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
—

**POPRAWKI PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO\***

do wniosku Komisji

-----

**DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2024/...**

**z dnia ...**

**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,

---

\* Poprawki: tekst nowy lub zmieniony został zaznaczony kursywą i wytłuszczonym drukiem; symbol ■ sygnalizuje skreślenia.

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,  
uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego<sup>1</sup>,  
**po konsultacji** z Komitetem Regionów **■**,  
stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą<sup>2</sup>,

---

<sup>1</sup> Dz.U. C, C/2023/875, 8.12.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2023/875/oj>.

<sup>2</sup> Stanowisko Parlamentu Europejskiego z ... (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) i decyzja Rady z ....

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/18/WE<sup>3</sup> ustanawia podstawowe zasady regulujące dochodzenia w sprawach wypadków w sektorze transportu morskiego i przewiduje system dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa na morzu (zwanym dalej „dochodzeniami 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 tej dyrektywy.

---

<sup>3</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/18/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. ustanawiająca podstawowe zasady regulujące dochodzenia w sprawach wypadków w sektorze transportu morskiego i zmieniająca dyrektywę Rady 1999/35/WE oraz dyrektywę 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 131 z 28.5.2009, s. 114).

- (3) *W związku z tym Unia, zgodnie ze swoimi międzynarodowymi zobowiązaniami dotyczącymi ochrony środowiska morskiego, powinna nadal odgrywać wiodącą rolę w tym sektorze regulowanym zarówno na szczeblu europejskim, jak i międzynarodowym.*
- (4) 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. **Dyrektywa ta odnosi się, między innymi, do** kodeksu dochodzeń w sprawach wypadków i incydentów morskich IMO przyjętego rezolucją 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 przyjęty rezolucją IMO MSC.255(84) z 16 maja 2008 r. (zwany dalej „kodeksem dochodzeń w sprawach wypadków IMO”) oraz do Wytycznych dotyczących pomocy inspektorom we wdrażaniu kodeksu dochodzeń w sprawach wypadków, przyjętych rezolucją IMO A.1075(28) z 4 grudnia 2013 r. (zwanym dalej „Wytycznymi IMO dotyczącymi pomocy inspektorom we wdrażaniu kodeksu dochodzeń w sprawach wypadków”).

- (5) 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.
- (6) Dyrektywa 2009/18/WE odnosi się również do okólnika IMO *MSC/MEPC. 3/Circ.3* z 18 grudnia 2008 r. pt. „Reports on Marine Casualties and Incidents. Revised Harmonized Reporting Procedures” [„Sprawozdania z wypadków i incydentów morskich. Zmienione zharmonizowane procedury sprawozdawcze”], który został zastąpiony okólnikiem IMO MSC-MEPC. 3/circ.4/rev.1 z 18 listopada 2014 r.
- (7) Wytoczne IMO dotyczące pomocy inspektorom we wdrażaniu kodeksu dochodzeń w sprawach wypadków zawierają praktyczne porady na temat systematycznego prowadzenia dochodzeń w sprawach wypadków i incydentów morskich oraz umożliwiają opracowanie skutecznych analiz i działań zapobiegawczych. *Wytoczne te zastępują wspólną metodologię określoną w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 1286/2011<sup>4</sup>. W związku z tym należy je uwzględnić w dyrektywie 2009/18/WE, a rozporządzenie (UE) nr 1286/2011 uchylić.*

---

<sup>4</sup> *Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1286/2011 z dnia 9 grudnia 2011 r. w sprawie przyjęcia wspólnej metodologii badań w sprawie wypadków i incydentów morskich opracowanej zgodnie z art. 5 ust. 4 dyrektywy 2009/18/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 328 z 10.12.2011, s. 36).*

- (8) Statki rybackie o długości poniżej 15 metrów są obecnie wyłączone z zakresu stosowania dyrektywy 2009/18/EC. W związku z tym prowadzenie dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa w odniesieniu do takich statków rybackich nie jest *ani systematyczne, ani zharmonizowane*. Takie statki są bardziej podatne na wywrócenie i *stosunkowo często dochodzi do wypadania członków ich załogi za burtę*. W związku z tym, aby zapewnić ochronę tych statków rybackich, ich załogi i środowiska, należy przewidzieć wstępną ocenę bardzo poważnych wypadków morskich z udziałem takich statków rybackich w celu ustalenia, czy organy mają wszcząć dochodzenie w sprawie bezpieczeństwa, *uwzględniając między innymi dostępne dowody, a także prawdopodobieństwo, że wyniki dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa przyczynią się do zapobiegania wypadkom i incydentom morskim w przyszłości. Oczekuje się, że środek ten będzie miał znaczny pozytywny wpływ pod względem liczby osób uratowanych na morzu i unikniętych obrażeń, a w szczególności ochroni życie i zdrowie europejskich rybaków*.
- (9) *Dyrektywa 2009/18/WE nie uniemożliwia państwom członkowskim ustanawiania krajowych przepisów w celu prowadzenia dochodzeń w sprawie wypadków lub incydentów morskich, które dotyczą wszelkiego rodzaju statków przewożących nie więcej niż 12 pasażerów lub realizujących inne cele handlowe*.

- (10) Niektóre definicje podane w dyrektywie 2009/18/WE są niejasne. Należy **wprowadzić** definicję długości statku rybackiego, **w szczególności** w przypadku rozróżnienia podejścia i obowiązków organów ds. dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa na morzu (zwanymi dalej „organami ds. dochodzeń”) w zależności od długości statku rybackiego.
- (11) 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 szczególności w odniesieniu do wypadków w portach, możliwości prowadzenia wspólnych dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa oraz gromadzenia danych na temat wypadków i dochodzeń.
- (12) Kodeks dochodzeń w sprawach wypadków IMO stanowi, że w przypadku bardzo poważnego wypadku morskiego **należy przeprowadzić dochodzenie w sprawie bezpieczeństwa** na morzu. Nie istnieją jednak wytyczne dotyczące okresu, w którym musi nastąpić śmierć w następstwie wypadku, aby **wypadek ten został uznany za** bardzo poważny wypadek morski, **w sprawie którego należy przeprowadzić dochodzenie**. Należy zatem określić takie wytyczne w dyrektywie 2009/18/WE.

- (13) *Organy ds. dochodzeń powinny dolożyć wszelkich starań, aby sprawozdania z wypadków i zalecenia zostały udostępnione zainteresowanym, w tym ofiarom i ich rodzinom, przed podaniem ich do wiadomości publicznej.*
- (14) *Biorąc pod uwagę, że w dochodzeniu w sprawie bezpieczeństwa istotne jest branie pod uwagę czynnika ludzkiego, w dochodzeniach tych należy odpowiednio uwzględnić warunki pracy i życia na pokładzie oraz ewentualną rolę, jaką odegrały one w wypadku lub incydencie morskim, w sprawie którego prowadzi się dochodzenie.*
- (15) *Personel i zasoby operacyjne będące do dyspozycji organów państw członkowskich ds. dochodzeń 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* w sprawie bezpieczeństwa (umiejętności miękkie), a także narzędzia i urządzenia analityczne (sprzęt). *Ponadto należy nadal zachęcać do współpracy i wzajemnej pomocy między państwami członkowskimi w zakresie dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa oraz wspierać tę współpracę i pomoc, zwłaszcza w świetle nowych wyzwań w zakresie bezpieczeństwa morskiego związanych z kwestiami środowiskowymi, społecznymi, a także dotyczącymi zdrowia publicznego i pracy.**



- (16) EMSA powinna w związku z tym organizować **regularne** szkolenia w zakresie konkretnych technik oraz nowych osiągnięć i technologii, które **mogłyby** być przydatne przy prowadzeniu dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa 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 ogólnych przepisach dotyczących ochrony danych zawartych w rozporządzeniu (UE) 2016/679 Parlamentu Europejskiego i Rady<sup>5</sup>. ***Przyczyni się to poprawy bezpieczeństwa na pokładzie tych statków, a także do poprawy stanu zdrowia i bezpieczeństwa pracujących na nich marynarzy i rybaków.***
- (17) ***W każdych okolicznościach zapewnić należy niezależność dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa, a wszystkie osoby zaangażowane w te dochodzenia, w tym przedsiębiorstwa, instytucje lub agencje – czy to publiczne, czy prywatne – powinny być wolne od wszelkich konfliktów interesów.***
- (18) ***Państwa członkowskie powinny współpracować, aby dopilnować, by dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa były prowadzone spójnie oraz aby pomagać organom ds. dochodzeń w poprawie i zwiększaniu ich zdolności w zakresie prowadzenia dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa.*** ■

---

<sup>5</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz.U. L 119 z 4.5.2016, s. 1).

(19) *W celu dostosowania dyrektywy 2009/18/WE do rozwoju międzynarodowego prawa morskiego związanego z dochodzeniami w sprawach wypadków w sektorze transportu morskiego oraz w celu ułatwienia gromadzenia, wymiany i przekazywania wiedzy należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do zmiany załączników do 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<sup>6</sup>. W konsultacjach tych powinny być w szczególności wykorzystywane ramy stałej współpracy ustanowione dyrektywą 2009/18/WE. 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.*

---

<sup>6</sup> *Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.*

- (20) 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 *pięć lat po dacie transpozycji niniejszej dyrektywy zmieniającej* 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.
- (21) ***Ponieważ państwa członkowskie nie mogą osiągnąć w wystarczającej mierze celów niniejszej dyrektywy, a mianowicie ustanowienia przepisów dotyczących dochodzeń w sprawie wypadków w sektorze transportu morskiego w celu poprawy bezpieczeństwa morskiego i ochrony środowiska morskiego, 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.***
- (22) 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. ***Ponieważ celem*** dochodzeń ***w sprawie bezpieczeństwa na morzu*** (zwanym dalej »dochodzeniami w sprawie bezpieczeństwa«) prowadzonych na podstawie niniejszej dyrektywy nie jest ***określenie*** odpowiedzialności ***ani przypisywanie winy, na podstawie ustaleń z tych dochodzeń nie można przypisywać winy ani określać odpowiedzialności***. Państwa członkowskie zapewniają, aby ***organom*** ds. dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa na morzu (zwanym dalej »***organami*** ds. dochodzeń«) ***nie uniemożliwiano ani nie utrudniano*** pełnego zgłaszania przyczyn wypadku lub incydentu morskiego  
■ .”;
- 2) w art. 2 ust. 2 uchyla się lit. d);

3) art. 3 otrzymuje brzmienie:

Artykuł 3

Definicje

Do celów niniejszej dyrektywy stosuje się następujące definicje:

- 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 IMO MSC.255(84) przyjętej przez Komitet Bezpieczeństwa Morskiego IMO 16 maja 2008 r., w aktualnym brzmieniu;
- 2) »wytyczne IMO dotyczące pomocy inspektorom we wdrażaniu kodeksu dochodzeń w sprawach wypadków« oznaczają wytyczne stanowiące załącznik do rezolucji IMO A.1075(28) przyjętej przez Zgromadzenie IMO 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 *stanowiące załącznik do* rezolucji IMO LEG.3(91) przyjętej przez komitet prawny IMO 27 kwietnia 2006 r. ■ w wersji zatwierdzonej przez organ zarządzający Międzynarodowej Organizacji Pracy na 296. sesji w dniach 12–16 czerwca 2006 r., *w aktualnym brzmieniu*;

- 5) »statek pasażerski **typu ro-ro**« oznacza statek pasażerski typu ro-ro zdefiniowany w art. 2 pkt 1 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2110\*;
- 6) »szybka jednostka pasażerska« oznacza szybką jednostkę pasażerską zdefiniowaną w art. 2 pkt 2 dyrektywy (UE) 2017/2110;
- 7) »rejestrator danych z podróży« (zwany dalej »VDR«) oznacza rejestrator danych z podróży zdefiniowany w pkt 4.1 załącznika do rezolucji MSC.333(90) Komitetu Bezpieczeństwa Morskiego IMO z 22 maja 2012 r., w jego aktualnej wersji, **uzupełnionej odpowiednimi standardami wykonywania badań IMO mającymi zastosowanie w dniu zainstalowania tego VDR na pokładzie, bez uszczerbku dla prawa Unii;**
- 8) »uproszczony rejestrator danych z podróży« (zwany dalej »S-VDR«) oznacza **uproszczony rejestrator danych z podróży zdefiniowany w pkt 4.1 załącznika do rezolucji IMO MSC.163(78) Komitetu Bezpieczeństwa Morskiego IMO z 17 maja 2004 r., w jego aktualnej wersji, uzupełnionej odpowiednimi standardami wykonywania badań IMO mającymi zastosowanie w dniu zainstalowania tego S-VDR na pokładzie, bez uszczerbku dla prawa Unii;**

- 9) »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
  - b) w stosownych przypadkach przez Komisję stanowiącą na podstawie analizy danych zbiorczych oraz wyników przeprowadzonych dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa;
- 10) »długość statku rybackiego« oznacza długość statku rybackiego w rozumieniu art. 2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/1130\*\*;
- 11) »uraz śmiertelny« oznacza uraz doznany przez osobę uczestniczącą w wypadku, którego skutkiem jest śmierć osoby w ciągu 30 dni od dnia wypadku, *jeżeli informacje na ten temat są dostępne*.



---

\* 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).

\*\* 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).”;

4) w art. 4 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 1 lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) były niezależne od dochodzeń w sprawach karnych lub prowadzonych równoległe innych dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa w celu ustalenia odpowiedzialności lub przypisania winy oraz aby organy ds. dochodzeń mogły składać sprawozdania z wyników dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa 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) Artykuły 5 i 6 otrzymują 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 *każdego* 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 **niezwłocznie i nie później niż w terminie dwóch miesięcy od dnia bardzo poważnego wypadku morskiego, o którym mowa w ust. 1 niniejszego artykułu**, wstępną ocenę w celu ustalenia, czy należy przeprowadzić dochodzenie w sprawie bezpieczeństwa. W przypadku gdy organ ds. dochodzeń postanawia nie wszczynać dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa, **niezwłocznie i nie później niż w terminie dwóch miesięcy od dnia bardzo poważnego wypadku morskiego** odnotowuje się przyczyny tej decyzji oraz dokonuje się powiadomienia zgodnie z art. 17 ust. 3.
3. Podejmując decyzję o konieczności wszczęcia dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa zgodnie z ust. 2, organ ds. dochodzeń uwzględnia dostępne dowody, a także prawdopodobieństwo, że wyniki dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa przyczynią się do zapobiegania wypadkom i incydentom morskim w przyszłości.
4. W przypadku każdego wypadku lub incydentu morskiego nieobjętego ust. 1, 2 lub 3 organ ds. dochodzeń podejmuje decyzję o wszczynaniu bądź też o niewszczynaniu dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa.

5. Zakres prowadzenia dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa i praktyczne przygotowania do niego określa organ ds. dochodzeń państwa członkowskiego kierującego dochodzeniem we współpracy z odpowiednimi organami innych żywotnie zainteresowanych państw, w **taki sposób, jaki organ ds. dochodzeń państwa członkowskiego kierującego dochodzeniem uznał za najbardziej sprzyjający realizacji celu niniejszej dyrektywy i z zamiarem zapobieżenia wypadkom i incydentom morskim w przyszłości.**
6. Prowadząc dochodzenie 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, jeśli w ich opinii opartej na wiedzy zawodowej można to uzasadnić jako niezbędne do osiągnięcia celów dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa. Komisja może **przyjąć zalecenia dotyczące wdrażania tych wytycznych**, biorąc pod uwagę wszelkie właściwe wnioski wynikające z dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa i **po konsultacji z organami ds. dochodzeń w kontekście ram stałej współpracy określonych w art. 10.**

7. 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 wpływ konstrukcji statku, jego wyposażenia, procedur, załogi i zarządzania statkiem na podejmowane działanie **i ich znaczenie dla** podejmowanego działania.
8. 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.
9. **Zgodnie z prawem krajowym**, jeżeli w toku dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa zostanie stwierdzone lub jeżeli będzie istniało podejrzenie, że **popelniono przestępstwo** na podstawie art. 3, 3a, 3b lub 3c Konwencji IMO w sprawie przeciwdziałania bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej z 10 marca 1988 r. **w aktualnym brzmieniu**, organ ds. dochodzeń niezwłocznie informuje o tym organy bezpieczeństwa morskiego państwa członkowskiego lub państw członkowskich oraz państw trzecich, których to dotyczy .

## 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 morskich objętych zakresem stosowania niniejszej dyrektywy.”;

6) 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 w sprawie bezpieczeństwa. Państwa członkowskie prowadzące równoległe dochodzenia współpracują ze sobą. W szczególności zaangażowane organy ds. dochodzeń **w odpowiednim czasie** wymieniają się wszelkimi istotnymi informacjami zebranymi w trakcie ich odpowiednich dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa, zwłaszcza w celu osiągnięcia, w miarę możliwości, wspólnych wniosków.”;

b) dodaje się ustęp w brzmieniu:

„1a. W toku dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa 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. **Jeśli zostanie to uznane za niezbędne** inspektor lub inspektorzy prowadzący dochodzenie w sprawie bezpieczeństwa **uzyskują również, zgodnie z prawem krajowym, 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 z udziałem statku pasażerskiego typu ro-ro lub szybkiej jednostki pasażerskiej, procedurę dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa wszczyna państwo członkowskie, na którego wodach terytorialnych lub wodach wewnętrznych, zgodnie z definicją UNCLOS, miał miejsce ten wypadek lub incydent morski. Jeżeli wypadek lub incydent morski ma miejsce na innych wodach, dochodzenie wszczyna ostatnie państwo członkowskie, przez którego terytorium przepływały ten statek pasażerski typu ro-ro lub ta szybka jednostka pasażerska. Państwo członkowskie, które wszczęło procedurę dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa, pozostaje odpowiedzialne za dochodzenie w sprawie bezpieczeństwa oraz za koordynację współpracy z innymi żywotnie zainteresowanymi państwami członkowskimi do czasu wspólnego uzgodnienia, które z tych państw członkowskich ma być państwem kierującym dochodzeniem.”;**

7) art. 8 i 9 otrzymują brzmienie:

„Artykuł 8

Organ ds. dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa na morzu

1. Państwa członkowskie zapewniają prowadzenie dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa pod nadzorem bezstronnego, *niezależnego i* stałego organu ds. dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa, wyposażonego w niezbędne uprawnienia, wystarczające środki i zasoby finansowe, a także posiadającego odpowiednio wykwalifikowanych inspektorów, którzy mają kompetencje w zakresie wypadków i incydentów morskich, *tak aby zapewnić wypełnianie obowiązków państw członkowskich wynikających z niniejszej dyrektywy.*

Organom ds. dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa na morzu nie uniemożliwia się tymczasowego wyznaczenia odpowiednich inspektorów posiadających niezbędne umiejętności specjalistyczne do udziału w dochodzeniu w sprawie bezpieczeństwa ani korzystania z usług konsultantów w celu uzyskania opinii eksperta na temat dowolnego aspektu dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa.

W celu prowadzenia dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa w sposób wolny od uprzedzeń organ ds. dochodzeń *w sprawie bezpieczeństwa* 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 niniejszej dyrektywy** statków ani jednostek podnoszących ich banderę, określą niezależny podmiot, który będzie pełnić rolę punktu kontaktowego współpracującego w dochodzeniu **w sprawie bezpieczeństwa** zgodnie z art. 5 ust. 1 lit. c).

2. Organ ds. dochodzeń **w sprawie bezpieczeństwa** 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** zapewnia, w razie konieczności, dostęp do odpowiedniej wiedzy fachowej.
3. Działania powierzone organowi ds. dochodzeń **w sprawie bezpieczeństwa** 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* lub każdego innego organu ds. dochodzeń *w sprawie bezpieczeństwa*, któremu powierzono zadanie prowadzenia dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa, w uzasadnionych przypadkach we współpracy z organami odpowiedzialnymi za dochodzenie sądowe otrzymali wszelkie informacje *i środki technologiczne* potrzebne do prowadzenia dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa 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 tego badania lub analizy;
  - d) swobodnego dostępu, *możliwości* 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* uzyskuje możliwość niezwłocznego reagowania na powiadomienia o wypadkach oraz otrzymania środków koniecznych do niezależnego pełnienia swojej funkcji. Jego inspektorzy *ds. bezpieczeństwa* mają przyznany status zapewniający im niezbędne gwarancje niezależności.

6. Organ ds. dochodzeń *w sprawie bezpieczeństwa* może połączyć zadania, które wykonuje w ramach niniejszej dyrektywy, z pracą dochodzeniową w sprawie zdarzeń innych niż wypadki lub incydenty morskie, pod warunkiem że takie dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa nie zagrażają jego niezależności.
7. ■ Każde państwo członkowskie *może opracować, wdrożyć i utrzymywać* system zarządzania jakością na potrzeby swojego organu ds. dochodzeń *w sprawie bezpieczeństwa*.
8. *W ramach stałej współpracy, o których mowa w art. 10, wspiera się organy ds. dochodzeń i zwiększa ich zdolności w zakresie prowadzenia dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa poprzez sporządzanie wytycznych i zaleceń w celu zapewnienia spójnego prowadzenia dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa, oraz w powiązaniu z tymi działaniami opracowuje się i wdraża program wzajemnej oceny.*

## *Artykuł 9*

### *Poufność*

1. *Bez uszczerbku dla rozporządzenia (UE) 2016/679 państwo członkowskie, działając w ramach swojego systemu prawnego, dopilnowuje, by niżej wymienione zapisy nie były udostępniane do celów innych niż dochodzenie w sprawie bezpieczeństwa, chyba że właściwy organ tego państwa członkowskiego stwierdzi, że nadrzędny interes publiczny uzasadnia ujawnienie tych zapisów, w tym w przypadku, gdy stwierdzono, że korzyści wynikające z ujawnienia przewyższają negatywny wpływ w wymiarze krajowym lub międzynarodowym, jaki takie ujawnienie może mieć na to lub jakiegokolwiek przyszłe dochodzenie w sprawie bezpieczeństwa:*
  - a) *wszelkie oświadczenia osób złożone przed organem ds. dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa w trakcie dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa;*
  - b) *zapisy ujawniające tożsamość osób, które składały zeznania w ramach dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa;*

- c) informacje zebrane przez organ ds. dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa, które 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, takie jak notatki, szkice i opinie sporządzone przez inspektorów ds. bezpieczeństwa, a także opinie wyrażone w trakcie analizy informacji;*
- e) informacje i dowody dostarczone przez inspektorów ds. bezpieczeństwa z innych państw członkowskich lub państw trzecich zgodnie z międzynarodowymi normami i zalecanymi praktykami, jeżeli tego wymaga ich organ ds. dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa;*
- f) projekt sprawozdań tymczasowych, zwięzłych lub końcowych;*
- g) wszelka korespondencja pomiędzy osobami zaangażowanymi w eksploatację statku;*
- h) pisemne lub elektroniczne zapisy i transkrypcja nagrań z obsługi ruchu statków, w tym sprawozdania z tych zapisów i konkluzje opracowane do celów wewnętrznych.*

2. *Zapisy VDR i S-VDR pochodzące z dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa nie są udostępniane ani wykorzystywane do celów innych niż dochodzenie w sprawie bezpieczeństwa lub bezpieczeństwo statku, chyba że takie zapisy są zanonimizowane lub ujawniane w ramach bezpiecznych procedur.*
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.”;*

8) 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* w stopniu koniecznym do realizacji celu niniejszej dyrektywy.”;

- b) w ust. 3 wprowadza się następujące zmiany:
- (i) formuła wprowadzająca i lit. a) otrzymują brzmienie:
- „3. W ramach stałej współpracy organy ds. dochodzeń *w sprawie bezpieczeństwa* w państwach członkowskich uzgadniają w szczególności najlepsze formy współpracy w celu:
- a) umożliwienia organom ds. dochodzeń *w sprawie bezpieczeństwa* 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;”;
- (ii) lit. h) oraz i) otrzymują brzmienie:
- „h) wspierania współpracy w dziedzinach wchodzących w zakres niniejszej dyrektywy z organami ds. dochodzeń *w sprawie bezpieczeństwa* państw trzecich oraz z międzynarodowymi organizacjami prowadzącymi dochodzenia w sprawie wypadków morskich;
- i) dostarczania organom ds. dochodzeń *w sprawie bezpieczeństwa* prowadzącym dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa wszelkich stosownych informacji.”;



9) w art. 12 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

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

10) 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** zgodnie z właściwymi sekcjami załącznika I.

**Organ ds. dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa może podjąć decyzję o opublikowaniu jedynie zwięzłego sprawozdania z dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa, jeżeli:**

- a) dochodzenie w sprawie bezpieczeństwa nie dotyczy bardzo poważnego wypadku morskiego; lub**
- b) wyniki dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa dotyczącego wypadku lub incydentu morskiego nie mogą przyczynić się do zapobiegania przyszłym wypadkom lub incydentom morskim.**

2. **Organ ds. dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa dokłada** 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 lub incydentu morskiego. 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 morskiego publikuje się tymczasowe sprawozdanie **dotyczące wypadku**.
3. Organ ds. dochodzeń **w sprawie bezpieczeństwa** państwa członkowskiego kierującego dochodzeniem przesyła Komisji kopię sprawozdania końcowego lub tymczasowego. W celu poprawy jakości sprawozdania **w sprawie wypadku** w sposób najbardziej sprzyjający realizacji celu niniejszej dyrektywy organ ds. dochodzeń **w sprawie bezpieczeństwa** uwzględnia w nim wszelkie uwagi techniczne Komisji dotyczące sprawozdań końcowych, jeżeli nie mają one wpływu na istotę ustaleń.

4. ***Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 20 w celu zmiany następujących części załącznika I do niniejszej dyrektywy. „2. Fakty”, „3. Opis” i „4. Analiza.”;***

12) art. 15 ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

- „1. Państwa członkowskie zapewniają, aby zalecenia dotyczące bezpieczeństwa wydawane przez organy ds. dochodzeń ***w sprawie bezpieczeństwa*** były należycie uwzględniane przez ich adresatów, ***w szczególności z myślą o zapobieżeniu przyszłym wypadkom***, oraz aby, w stosownych przypadkach, właściwe działania realizowane w ich następstwie były zgodne z przepisami prawa unijnego i międzynarodowego.
2. W stosownych przypadkach organ ds. dochodzeń ***w sprawie bezpieczeństwa*** lub Komisja wydają zalecenia dotyczące bezpieczeństwa na podstawie analizy danych zbiorczych oraz na podstawie ogólnych wyników przeprowadzonych dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa.”;

13) w art. 16 akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„Jeżeli na dowolnym etapie dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa organ ds. dochodzeń *w sprawie bezpieczeństwa* 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 do *EMCIP* wszystkie wypadki i incydenty morskie zgodnie z formatem przedstawionym w załączniku II, *a w przypadku prowadzenia dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa przekazują dane wynikające z dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa 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, uzasadnienie takiej decyzji przekazuje się do EMCIP.*”;

b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Organy ds. dochodzeń **w sprawie bezpieczeństwa** 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 załącznika II do niniejszej dyrektywy służącej aktualizacji wykazu danych, które mają być zawarte w powiadomieniu o wypadku lub incydencie morskim, w celu uwzględnienia zmian wprowadzonych przez IMO w kodeksie dochodzeń w sprawach wypadków IMO.**”;

15) dodaje się artykuł ■ w brzmieniu:

„Artykuł 17a

Szkolenia i wsparcie operacyjne

1. Komisja, *przy wsparciu EMSA i we współpracy z państwami członkowskimi*, ułatwia rozwój zdolności, jak również wymianę wiedzy w organach ds. dochodzeń *w sprawie bezpieczeństwa* i między nimi poprzez przeprowadzanie *regularnych* szkoleń w zakresie nowych regulacji prawnych i postępu technologicznego, konkretnych technik i narzędzi oraz technologii związanych ze statkami, ich wyposażeniem i eksploatacją, *w zależności od potrzeb organów państw członkowskich ds. dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa*.
2. Na wniosek organów ds. dochodzeń *w sprawie bezpieczeństwa* i przy założeniu, że nie zachodzi konflikt interesów, Komisja udziela państwom członkowskim wsparcia operacyjnego w prowadzeniu dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa. Wsparcie takie *może obejmować* dostarczanie specjalistycznych narzędzi analitycznych lub sprzętu, a także *specjalistycznej* wiedzy fachowej, *pod warunkiem że udzielenie wsparcia nie doprowadzi do naruszenia niezależności danych organów ds. dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa*.”;

16) art. 19 i 20 otrzymują 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 Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011\*\*.
2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

---

\* Rozporządzenie (WE) nr 2099/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 listopada 2002 r. ustanawiające Komitet ds. Bezpiecznych Mórz i Zapobiegania Zanieczyszczeniu Morza przez Statki (COSS) i zmieniające rozporządzenia dotyczące bezpieczeństwa na morzu i zapobiegania zanieczyszczeniom morza przez statki (Dz.U. L 324 z 29.11.2002, s. 1).

\*\* 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).



## *Artykuł 20*

### *Wykonywanie przekazanych uprawnień*

1. *Powierzenie Komisji uprawnień do przyjmowania aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.*
2. *Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 14 ust. 4 i art. 17 ust. 5, powierza się Komisji na czas nieokreślony od dnia ... [data wejścia w życie niniejszej dyrektywy zmieniającej].*
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.*

---

\* *Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.”;*

17)  *dodaje się artykuł w brzmieniu:*

*„Artykuł 20a*

*Zmiany w kodeksie dochodzeń w sprawach wypadków IMO*

*Zmiany w kodeksie dochodzeń w sprawach wypadków IMO mają zastosowanie bez uszczerbku dla procedury kontroli zgodności, o której mowa w art. 5 rozporządzenia (WE) nr 2099/2002.”;*

18) art. 23 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 23

Przegląd wprowadzania w życie

Do dnia [*dziewięćdziesiąt miesięcy od daty wejścia w życie niniejszej dyrektywy zmieniającej*] Komisja przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie o wprowadzaniu w życie niniejszej dyrektywy i o zgodności z nią, *oraz, w razie konieczności, proponuje dalsze środki w myśl przedstawionych w sprawozdaniu zaleceń, uwzględniając także możliwość objęcia zakresem niniejszej dyrektywy obowiązkowego dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa w odniesieniu do statków rybackich o długości poniżej 15 metrów, a także wpływ takiej decyzji na obciążenie pracą organów ds. dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa.*”;

19)  *dodaje się artykuł w brzmieniu:*

„*Artykuł 24a*

*Uchylenie*

Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1286/2011 traci moc *ze skutkiem od dnia ... [30 miesięcy od daty wejścia w życie niniejszej dyrektywy zmieniającej].*”;

20) *W załączniku I wprowadza się następujące zmiany:*

a) *sekcja 2.1 otrzymuje brzmienie:*

*„2.1. Dane statku*

*Bandera/rejestr statku,*

*Dane identyfikacyjne statku,*

*Dane techniczne statku,*

*Dane dotyczące właściciela i armatora,*

*Informacje na temat konstrukcji,*

*Minimalna obsada załogowa konieczna do bezpiecznej obsługi statku,*

*Dopuszczalny ładunek,*

*W odniesieniu do statków rybackich rodzaj połowów prowadzonych w chwili wypadku.”;*

b) *sekcja 2.3 otrzymuje brzmienie:*

*„2.3. Informacje dotyczące wypadku lub incydentu morskiego*

*Typ wypadku lub incydentu morskiego,*

*Data i godzina zdarzenia,*

*Pozycja i miejsce wypadku lub incydentu morskiego,*

*Środowisko zewnętrzne i wewnętrzne,*

*Eksploatacja statku i etap rejsu,*

*Lokalizacja na pokładzie statku,*

*W przypadku wypadków lub incydentów morskich z udziałem pracowników lądowych lub portowych przewożony ładunek,*

*Dane dotyczące czynnika ludzkiego,*

*Skutki (dla ludzi, statku, ładunku, środowiska, inne).”;*

21) *pkt 30 załącznika II otrzymuje brzmienie:*

*„30. Uszkodzenie ładunku, w tym kontenery utracone na morzu.”.*

## Artykuł 2

### Transpozycja

1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie *przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy w terminie do dnia ... [trzydzieści miesięcy od daty wejścia w życie niniejszej dyrektywy]*.

Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Sposób dokonywania takiego odniesienia określany jest przez państwa członkowskie.

2. Państwa członkowskie przekazują Komisji teksty 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...,

*W imieniu Parlamentu Europejskiego*  
*Przewodnicząca*

*W imieniu Rady*  
*Przewodniczący*

Or. en