



---

*Dokument z posiedzenia*

---

**A9-0422/2023**

8.12.2023

**\*\*\*I**

## **SPRAWOZDANIE**

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  
(COM(2023)0270 – C9-0189/2023 – 2023/0164(COD))

Komisja Transportu i Turystyki

Sprawozdawczyni: Caroline Nagtegaal

### ***Objaśnienie używanych znaków***

- \* Procedura konsultacji
- \*\*\* Procedura zgody
- \*\*\*I Zwykła procedura ustawodawcza (pierwsze czytanie)
- \*\*\*II Zwykła procedura ustawodawcza (drugie czytanie)
- \*\*\*III Zwykła procedura ustawodawcza (trzecie czytanie)

(Wskazana procedura opiera się na podstawie prawnej zaproponowanej w projekcie aktu.)

### ***Poprawki do projektu aktu***

#### **Poprawki Parlamentu w postaci dwóch kolumn**

Skreślenia zaznacza się ***wytluszczonym drukiem i kursywą*** w lewej kolumnie. Zmianę brzmienia zaznacza się ***wytluszczonym drukiem i kursywą*** w obu kolumnach. Nowy tekst zaznacza się ***wytluszczonym drukiem i kursywą*** w prawej kolumnie.

Pierwszy i drugi wiersz nagłówka każdej poprawki wskazuje element rozpatrywanego projektu aktu, którego dotyczy poprawka. Jeżeli poprawka odnosi się do obowiązującego aktu, do którego zmiany zmierza projekt aktu, nagłówek zawiera dodatkowo trzeci wiersz, w którym wskazuje się odpowiednio obowiązujący akt i przepis, którego dotyczy poprawka.

#### **Poprawki Parlamentu w postaci tekstu skonsolidowanego**

Nowe fragmenty tekstu zaznacza się ***wytluszczonym drukiem i kursywą***. Fragmenty tekstu, które zostały skreślone, zaznacza się za pomocą symbolu **■** lub przekreśla. Zmianę brzmienia zaznacza się przez wyróżnienie nowego tekstu ***wytluszczonym drukiem i kursywą*** i usunięcie lub przekreślenie zastąpionego tekstu.

Tytułem wyjątku nie zaznacza się zmian o charakterze ściśle technicznym wprowadzonych przez służby w celu opracowania końcowej wersji tekstu.

## SPIS TREŚCI

	<b>Strona</b>
PROJEKT REZOLUCJI USTAWODAWCZEJ PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO .....	5
UZASADNIENIE .....	24
ZAŁĄCZNIK: PODMIOTY LUB OSOBY, OD KTÓRYCH SPRAWOZDAWCZYNI OTRZYMAŁA INFORMACJE .....	25
OPINIA KOMISJI RYBOŁÓWSTWA.....	26
PROCEDURA W KOMISJI PRZEDMIOTOWO WŁAŚCIWEJ .....	40
GŁOSOWANIE KOŃCOWE W FORMIE GŁOSOWANIA IMIENNEGO W KOMISJI PRZEDMIOTOWO WŁAŚCIWEJ .....	41



## PROJEKT REZOLUCJI USTAWODAWCZEJ PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO

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 (COM2023)0270 – C9-0189/2023 – 2023/0164(COD))

(Zwykła procedura ustawodawcza: pierwsze czytanie)

*Parlament Europejski,*

- uwzględniając wniosek Komisji przedstawiony Parlamentowi Europejskiemu i Radzie (COM(2023)0270),
  - uwzględniając art. 294 ust. 2 i art. 100 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, zgodnie z którym wniosek został przedstawiony Parlamentowi przez Komisję (C9-0189/2023),
  - uwzględniając art. 294 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,
  - uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego z dnia 20 września 2023 r.<sup>1</sup>,
  - po konsultacji z Komitetem Regionów,
  - uwzględniając art. 59 Regulaminu,
  - uwzględniając opinię przedstawioną przez Komisję Rybołówstwa,
  - uwzględniając sprawozdanie Komisji Transportu i Turystyki (A9-0422/2023),
1. przyjmuje poniższe stanowisko w pierwszym czytaniu;
  2. zwraca się do Komisji o ponowne przekazanie mu sprawy, jeśli zastąpi ona pierwotny wniosek, wprowadzi w nim istotne zmiany lub planuje ich wprowadzenie;
  3. zobowiązuje swoją przewodniczącą do przekazania stanowiska Parlamentu Radzie, Komisji i parlamentom narodowym.

### **Poprawka 1**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Motyw 2 a (nowy)**

---

<sup>1</sup> Dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym.

**(2a) W związku z tym Unia, zgodnie ze swoimi międzynarodowymi zobowiązaniami dotyczącymi zmiany klimatu, powinna nadal odgrywać wiodącą rolę w tym sektorze regulowanym zarówno na szczeblu europejskim, jak i międzynarodowym.**

## Poprawka 2

### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 7

(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 niesystematyczne i niezharmonizowane. 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.

(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 niesystematyczne i niezharmonizowane. 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, **przy czym nie należy nakładać na organy krajowe dodatkowych obowiązków związanych z wszczynaniem dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa. Oczekuje się, że środek ten będzie miał znaczny pozytywny wpływ na liczbę osób uratowanych na morzu i unikniętych obrażeń, a w szczególności ochroni życie i zdrowie europejskich rybaków.**

### Poprawka 3

#### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 10 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(10a) Ważne jest, by podkreślić, że chociaż marynarze, rybacy i pracownicy portów odgrywają kluczową rolę w zarządzaniu bezpiecznymi operacjami i w ich wdrażaniu, trzeba jeszcze zastosować się do wniosków wyciągniętych z wypadków z ich udziałem. We współpracy z przemysłem i partnerami społecznymi należy zatem nadal zwiększać przejrzystość procesu prowadzenia dochodzeń w sprawie wypadków.***

### Poprawka 4

#### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 10 b (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(10b) Oprócz środków przewidzianych w niniejszej dyrektywie należy rozważyć podjęcie dalszych inicjatywy, aby zaradzić problemowi warunków pracy i zmęczenia, ponieważ incydenty z udziałem marynarzy, rybaków i pracowników portów mogą prowadzić do wypadków morskich i ofiar śmiertelnych.***

### Poprawka 5

#### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 10 c (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(10c) W razie wypadku należy zbadać warunki pracy i życia załogi w celu ustalenia, czy wypadek był związany z czynnikiem ludzkim. W razie potrzeby***

*inspektorzy powinni sprawdzić, czy przyczyną danego wypadku mogły być warunki pracy załogi, w szczególności czas pracy i odpoczynku, zgodnie z odpowiednimi przepisami IMO i MOP.*

## Poprawka 6

### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 11

*Tekst proponowany przez Komisję*

(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 podczas indywidualnego dochodzenia (umiejętności miękkie), a także narzędzia i urządzenia analityczne (sprzęt).

*Poprawka*

(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 podczas indywidualnego dochodzenia (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 na morzu, a także taką współpracę i pomoc wspierać, zwłaszcza w świetle nowych wyzwań w zakresie bezpieczeństwa morskiego oraz koniecznej sprawozdawczości w zakresie zgodności z normami środowiskowymi, społecznymi, normami dotyczącymi zdrowia publicznego i prawa pracy, a także bezpieczeństwa na pokładach statków zawijających do portów UE zarówno w odniesieniu do marynarzy, jak i pracowników portowych, ze szczególnym uwzględnieniem potrzeb pracujących w tym sektorze kobiet.***



## Poprawka 7

### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 12

*Tekst proponowany przez Komisję*

(12) Mając na uwadze powyższe, EMSA powinna organizować **szkolenia** w zakresie konkretnych technik oraz nowych osiągnięć i technologii, które mogą 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).

*Poprawka*

(12) Mając na uwadze powyższe, EMSA powinna organizować **regularne sesje szkoleniowe i programy certyfikacji** w zakresie konkretnych technik oraz nowych osiągnięć i technologii, które mogą być przydatne przy prowadzeniu dochodzeń w sprawie wypadków w przyszłości. ***Nowa technologia może odegrać rolę w zmniejszeniu emisyjności tej branży, ale sposób, w jaki statki i załoga mogą wchodzić w interakcję z technologią, może być również czynnikiem wpływającym na nowe nieznane rodzaje incydentów.*** Takie szkolenia powinny koncentrować się między innymi na paliwach odnawialnych i niskoemisyjnych, które są szczególnie istotne w świetle pakietu „Gotowi na 55” oraz automatyzacji ***i żeglugi autonomicznej***, a także na przepisach ogólnego rozporządzenia o ochronie danych (RODO). ***Przyczyni się to do gromadzenia bardziej kompletnych danych na temat wypadków i obrażeń na takich statkach oraz do poprawy stanu zdrowia i bezpieczeństwa pracujących na nich marynarzy i rybaków.***

## Poprawka 8

### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 13 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(13a) Komisja i EMSA powinny zbadać wykonalność oraz ocenić koszty i korzyści opracowania i obsługi zaawansowanych systemów śledzenia kontenerów w celu lokalizowania kontenerów i ograniczenia ich utrat na morzu.***

## Poprawka 9

### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 14

*Tekst proponowany przez Komisję*

(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 182/2011 <sup>(24)</sup>.

---

<sup>24</sup> 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).

## Poprawka 10

### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 14 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

(14) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania przepisów niniejszej dyrektywy **związanych z dostosowaniem wytycznych IMO dotyczących pomocy inspektorom we wdrażaniu kodeksu dochodzeń w sprawach wypadków** należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 <sup>(24)</sup>.

---

<sup>24</sup> 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).

**(14a) W celu dopilnowania, by niniejsza dyrektywa zachowała aktualność, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjęcia aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do zmiany innych niż istotne elementów niniejszej dyrektywy poprzez aktualizację definicji i załączników, aby dostosować je do zmian**

*właściwych instrumentów IMO, a także aby zaktualizować odniesienia do właściwych instrumentów IMO. 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 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.*

## Poprawka 11

### Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 15

*Tekst proponowany przez Komisję*

(15) W związku z pełnym cyklem wizyt monitorujących 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.

*Poprawka*

(15) W związku z pełnym cyklem wizyt monitorujących 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 jej wejścia w życie, o której mowa w art. 23] i przedstawić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z tej oceny **oraz, w razie konieczności, zaproponować dalsze środki zgodnie z zawartymi w nim zaleceniami**. Państwa członkowskie powinny **ściśle** współpracować z Komisją w celu gromadzenia wszystkich informacji niezbędnych do przeprowadzenia takiej

oceny.

## Poprawka 12

### Wniosek dotyczący dyrektywy

#### Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 5

Dyrektywa 2009/18/WE

Artykuł 5 – ustęp 2 – akapit 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

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.

*Poprawka*

W przypadku statku rybackiego o długości poniżej 15 metrów organ ds. dochodzeń przeprowadza wstępną ocenę bardzo poważnego wypadku morskiego ***niezwłocznie i nie później niż w miesiąc od tego wypadku*** w celu ustalenia, czy należy przeprowadzić dochodzenie w sprawie bezpieczeństwa.

## Poprawka 13

### Wniosek dotyczący dyrektywy

#### Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 5

Dyrektywa 2009/18/WE

Artykuł 5 – ustęp 2 – akapit 2

*Tekst proponowany przez Komisję*

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.

*Poprawka*

W przypadku gdy organ ds. dochodzeń podejmuje decyzję o niewszczynaniu dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa przy bardzo ***poważnych wypadkach morskich*** z udziałem statku rybackiego o długości poniżej 15 metrów, ***niezwłocznie i nie później niż w miesiąc od tego wypadku*** odnotowuje się przyczyny tej decyzji oraz dokonuje się powiadomienia zgodnie z art. 17 ust. 3.

## Poprawka 14

### Wniosek dotyczący dyrektywy

#### Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 5

*Tekst proponowany przez Komisję*

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, jeśli w ich opinii opartej na wiedzy zawodowej można to uzasadnić jako niezbędne do osiągnięcia celów dochodzenia. Komisja może dostosować wytyczne do celów niniejszej dyrektywy, biorąc pod uwagę wszelkie właściwe wnioski wynikające z dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa, zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 19.

*Poprawka*

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, jeśli w ich opinii opartej na wiedzy zawodowej można to uzasadnić jako niezbędne do osiągnięcia celów dochodzenia. Komisja może **przyjąć akty wykonawcze, aby** dostosować wytyczne do celów niniejszej dyrektywy, biorąc pod uwagę wszelkie właściwe wnioski wynikające z dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa. **Te akty wykonawcze przyjmuje się** zgodnie z procedurą **sprawdzającą**, o której mowa w art. 19.

**Poprawka 15**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 5**  
Dyrektywa 2009/18/WE  
Artykuł 5 – ustęp 6

*Tekst proponowany przez Komisję*

6. Podejmując decyzję, czy wypadek lub incydent morski, do którego doszło przy burcie, podczas zacumowania lub w doku, z udziałem pracowników zatrudnionych na lądzie lub w porcie, miał miejsce »bezpośrednio w związku z eksploatacją statku« i dlatego podlega dochodzeniu w sprawie bezpieczeństwa, należy zwrócić szczególną uwagę na wpływ i znaczenie konstrukcji statku, jego wyposażenia, procedur, załogi i zarządzania statkiem w odniesieniu do podejmowanego działania.

*Poprawka*

6. Podejmując decyzję, czy wypadek lub incydent morski, do którego doszło przy burcie, podczas zacumowania lub w doku, z udziałem pracowników zatrudnionych na lądzie lub w porcie, miał miejsce »bezpośrednio w związku z eksploatacją statku« i dlatego podlega dochodzeniu w sprawie bezpieczeństwa, należy zwrócić szczególną uwagę na wpływ i znaczenie konstrukcji statku, jego wyposażenia, procedur, załogi i zarządzania statkiem w odniesieniu do podejmowanego działania, **w tym dla wszystkich rodzajów ładunku, na strukturę statku, ogólny stan statku, jego zdolność żeglugową, zgodność z**

*wymogami bezpieczeństwa, jego wyposażenie, stosowane na nim procedury, warunki pracy załogi oraz zarządzanie statkiem.*

## Poprawka 16

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 5**  
Dyrektywa 2009/18/WE  
Artykuł 5 – ustęp 7

*Tekst proponowany przez Komisję*

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.

*Poprawka*

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

## Poprawka 17

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 5**  
Dyrektywa 2009/18/WE  
Artykuł 5 – ustęp 7 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**7a. Organ ds. dochodzenia dokłada wszelkich starań, aby zakończyć dochodzenie w terminie 12 miesięcy od daty wypadku lub incydentu morskiego. Jeżeli dochodzenia nie można zakończyć w terminie 12 miesięcy oraz do czasu jego zakończenia organ ds. dochodzenia publikuje sprawozdanie przynajmniej co roku w rocznicę daty wypadku lub incydentu morskiego, informując o postępach w badaniu i o wszelkich istotnych kwestiach bezpieczeństwa.**

## Poprawka 18

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 7**  
Dyrektywa 2009/18/WE  
Artykuł 7 – ustęp 1 – akapit 3

*Tekst proponowany przez Komisję*

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.”;

*Poprawka*

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 *w odpowiednim czasie* wymieniają się informacjami zebranymi w trakcie ich odpowiednich dochodzeń, zwłaszcza w celu osiągnięcia, jak tylko to możliwe, wspólnych wniosków.”;

(32009L0018)

**Poprawka 19**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 8**  
Dyrektywa 2009/18/WE  
Artykuł 8 – ustęp 1 – akapit 3

*Tekst proponowany przez Komisję*

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

*Poprawka*

W celu prowadzenia dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa w sposób wolny od uprzedzeń *oraz w celu uniknięcia konfliktu interesów* organ ds. dochodzeń 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.

zadaniem.

## Poprawka 20

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 8**  
Dyrektywa 2009/18/WE  
Artykuł 8 – ustęp 3

*Tekst proponowany przez Komisję*

3. Działania powierzone organowi ds. dochodzeń *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.

*Poprawka*

3. Działania powierzone organowi ds. dochodzeń *należy* rozszerzyć, *tak aby objąć nimi* zbieranie, *analizę* i *przetwarzanie* danych związanych z bezpieczeństwem morskim, w szczególności do celów prewencyjnych, w zakresie, w jakim działania te nie wpływają na *niezależność tego organu* ani nie nakładają na niego odpowiedzialności w sprawach regulacyjnych, administracyjnych lub związanych z normalizacją.

## Poprawka 21

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 8**  
Dyrektywa 2009/18/WE  
Artykuł 8 – ustęp 4 – wprowadzenie

*Tekst proponowany przez Komisję*

4. Państwa członkowskie, działając w ramach swoich systemów prawnych, zapewniają, aby inspektorzy ich organów ds. dochodzeń lub każdego innego organu ds. dochodzeń, któremu powierzono zadanie prowadzenia dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa na morzu, w uzasadnionych 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:

*Poprawka*

4. Państwa członkowskie, działając w ramach swoich systemów prawnych, zapewniają, aby inspektorzy ich organów ds. dochodzeń lub każdego innego organu ds. dochodzeń, któremu powierzono zadanie prowadzenia dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa na morzu, w uzasadnionych przypadkach we współpracy z organami odpowiedzialnymi za dochodzenie sądowe otrzymali wszelkie informacje *i środki technologiczne* potrzebne do prowadzenia dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa na morzu oraz



posiadali uprawnienia do:

## Poprawka 22

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 8**  
Dyrektywa 2009/18/WE  
Artykuł 8 – ustęp 7 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**7a. Na wniosek właściwych organów krajowych Komisja i Europejska Agencja Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA) wspierają właściwe organy krajowe zgodnie z art. 17a ust. 2. Ponadto zarówno Komisja, jak i EMSA wspierają organy ds. dochodzeń w sprawie wypadków we wdrażaniu zharmonizowanych ogólnounijnych systemów zarządzania jakością i w ich systematycznym stosowaniu.**

## Poprawka 23

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 11**  
Dyrektywa 2009/18/WE  
Artykuł 14 – ustęp 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

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

1. Dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa prowadzone zgodnie z niniejszą dyrektywą są zakończone sprawozdaniem opublikowanym w formacie określonym przez właściwy organ ds. dochodzeń zgodnie z właściwymi sekcjami załącznika I. **Jeżeli sprawozdanie dotyczy statku rybackiego, zawiera ono również informacje na temat rodzaju połowów, które statek ten prowadził, gdy doszło do wypadku.**

## Poprawka 24

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 11**  
Dyrektywa 2009/18/WE  
Artykuł 14 – ustęp 2

*Tekst proponowany przez Komisję*

2. Organy ds. dochodzeń dokładają wszelkich starań, aby udostępnić sprawozdanie, 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 przygotowanie sprawozdania końcowego w tym terminie jest niemożliwe, w ciągu 12 miesięcy od daty wypadku lub incydentu publikuje się sprawozdanie tymczasowe.

*Poprawka*

2. Organy ds. dochodzeń dokładają wszelkich starań, aby **w miarę możliwości** udostępnić sprawozdanie, o którym mowa w ust. 1 – w tym swoje wnioski i wszelkie możliwe zalecenia – **ofiarom wypadków i ich rodzinom, opinii** publicznej, a w szczególności całemu sektorowi morskemu **i rybackiemu**, w ciągu 12 miesięcy od daty wypadku. Jeżeli przygotowanie sprawozdania końcowego w tym terminie jest niemożliwe, w ciągu 12 miesięcy od daty wypadku lub incydentu publikuje się sprawozdanie tymczasowe.

**Poprawka 25**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 12 –litera a**  
Dyrektywa 2009/18/WE  
Artykuł 15 – ustęp 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby zalecenia dotyczące bezpieczeństwa wydawane przez organy ds. dochodzeń 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.”;

*Poprawka*

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby zalecenia dotyczące bezpieczeństwa wydawane przez organy ds. dochodzeń 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.

**Poprawka 26**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 15**  
Dyrektywa 2009/18/WE  
Artykuł 17 a – ustęp 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

1. Komisja **ułatwia** rozwój zdolności, jak również wymianę wiedzy w organach ds. dochodzeń 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.

*Poprawka*

1. Komisja **i Europejska Agencja Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA) ułatwiają** rozwój zdolności, jak również wymianę wiedzy w organach ds. dochodzeń i między nimi poprzez przeprowadzanie **regularnych sesji szkoleniowych i certyfikacji** w zakresie nowych regulacji prawnych i postępu technologicznego, konkretnych technik i narzędzi oraz technologii związanych ze statkami, ich wyposażeniem i eksploatacją.

**Poprawka 27**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 15**  
Dyrektywa 2009/18/WE  
Artykuł 17 a – ustęp 2

*Tekst proponowany przez Komisję*

2. Na wniosek organów ds. dochodzeń państw członkowskich i przy założeniu, że nie zachodzi konflikt interesów, Komisja **udziela** tym państwom członkowskim wsparcia operacyjnego w prowadzeniu dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa. Wsparcie takie obejmuje dostarczanie specjalistycznych narzędzi analitycznych lub sprzętu, a także wiedzy fachowej.”;

*Poprawka*

2. Na wniosek organów ds. dochodzeń państw członkowskich i przy założeniu, że nie zachodzi konflikt interesów, Komisja **i EMSA udzielają** tym państwom członkowskim wsparcia operacyjnego **i technologicznego** w prowadzeniu dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa. Wsparcie takie obejmuje dostarczanie specjalistycznych narzędzi analitycznych lub sprzętu, a także wiedzy fachowej.”;

**Poprawka 28**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 15**  
Dyrektywa 2009/18/WE  
Artykuł 17a – ustęp 2 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**2a. Komisja zapewnia EMSA niezbędne środki wystarczające do organizowania adresowanych do organów ds. dochodzeń w sprawie wypadków specjalnych szkoleń w zakresie stosowania technologii dochodzeniowych, sprzętu i nowych technologii związanych aspektami bezpieczeństwa w ramach cyfryzacji oraz ze zrównoważonym postępem w dziedzinie transportu morskiego.**

### **Poprawka 29**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 17 – wprowadzenie**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

(17) w art. 20 **akapit czwarty** otrzymuje brzmienie:

(17) Art. 20 otrzymuje brzmienie:

(32009L0018)

### **Poprawka 30**

**Wniosek dotyczący dyrektywy  
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 17  
Dyrektywa 2009/18/WE  
Artykuł 20 – akapit 1**

*Tekst obowiązujący*

*Poprawka*

Komisja **może aktualizować definicje zawarte w niniejszej dyrektywie oraz odesłania do aktów Wspólnoty i instrumentów IMO w celu dostosowania ich do środków Wspólnoty lub IMO**, które weszły w życie, i pod warunkiem przestrzegania ograniczeń nałożonych niniejszą dyrektywą.

Komisja **przyjmuje akty delegowane zgodnie z art. 20a w celu zmiany innych niż istotne elementów niniejszej dyrektywy poprzez aktualizację definicji i załączników, aby dostosować je do zmian właściwych instrumentów IMO, a także aby zaktualizować odniesienia do właściwych instrumentów IMO**, które weszły w życie, i pod warunkiem przestrzegania ograniczeń nałożonych

niniejszą dyrektywą.

(32009L0018)

### **Poprawka 31**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 17**  
Dyrektywa 2009/18/WE  
Artykuł 20 – akapit 2

*Tekst obowiązujący*

*Poprawka*

*Środki te, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszej dyrektywy, między innymi poprzez jej uzupełnienie, przyjmowane są zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 19 ust. 3.*

*skreśla się*

(32009L0018)

### **Poprawka 32**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 17**  
Dyrektywa 2009/18/WE  
Artykuł 20 – akapit 3

*Tekst obowiązujący*

*Poprawka*

*Stanowiąc zgodnie z tą samą procedurą, Komisja może również wprowadzać zmiany w załącznikach.*

*skreśla się*

(32009L0018)

### **Poprawka 33**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 17 a (nowy)**  
Dyrektywa 2009/18/WE  
Artykuł 20 a (nowy)

17a)  *dodaje się art. 20a w brzmieniu:*

**„Artykuł 20a**

***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. 20, powierza się Komisji na czas nieokreślony od dnia [data wejścia w życie] r.***

***3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 20, 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 w sprawie lepszego stanowienia prawa z dnia 13 kwietnia 2016 r.***

***5. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.***

***6. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 20 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy ani Parlament Europejski, ani Rada w terminie dwóch miesięcy od przekazania im tego aktu nie wyrażą sprzeciwu lub gdy przed upływem tego terminu zarówno Parlament Europejski,***

*jak i Rada poinformują Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.*

#### Poprawka 34

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 18**  
Dyrektywa 2009/18/WE  
Artykuł 23 – ustęp 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

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.”;

*Poprawka*

Do dnia [Urząd Publikacji: Proszę wstawić datę: **pięć** 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, **oraz, w razie konieczności, proponuje dalsze środki w myśl przedstawionych w sprawozdaniu zaleceń, uwzględniając możliwość objęcia zakresem niniejszej dyrektywy obowiązkowego dochodzenia w sprawie wypadków z udziałem statków rybackich o długości poniżej 15 metrów.**

#### Poprawka 35

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 19 a (nowy)**  
Dyrektywa 2009/18/WE  
Załącznik II – punkt 30 a (nowy)

*Tekst obowiązujący*

*Poprawka*

**19a) W załączniku II dodaje się punkt 30a w brzmieniu:**

**30a) Kontener zagubiony na morzu**

(32009L0018)

## UZASADNIENIE

Przedmiotowy wniosek Komisji dotyczy 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 Rady.

W dyrektywie tej 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.

Ogólnym celem zmiany dyrektywy jest poprawa bezpieczeństwa morskiego i ochrony środowiska morskiego. Obowiązujące ramy regulacyjne UE należy zaktualizować w celu (i) utrzymania w mocy przepisów UE w przypadkach, w których jest to konieczne i proporcjonalne; (ii) zapewnienia ich prawidłowego wykonywania; oraz (iii) wyeliminowania potencjalnego nakładania się obowiązków i występowania niespójności między powiązаныmi aktami prawnymi. Celem nadrzędnym jest ustanowienie jasnych, prostych i aktualnych ram prawnych, które zwiększą ogólny poziom bezpieczeństwa.

Sprawozdawczyni proponuje kilka poprawek mających na celu pełne dostosowanie tekstu do międzynarodowego prawa morskiego, przyjęcie realistycznego podejścia do zakresu stosowania i dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa oraz zapewnienie większego bezpieczeństwa pracownikom portowym w wypadkach morskich.

Po pierwsze, wniosek stanowi, że dochodzenie w sprawie bezpieczeństwa rozpoczyna się nie później niż dwa miesiące po wystąpieniu wypadku. Sprawozdawczyni proponuje skrócenie tego okresu w celu zwiększenia wydajności i skuteczności prowadzenia dochodzeń.

Po drugie, jeśli chodzi o zakres, Komisja Europejska sugeruje zwrócenie większej uwagi na przyczyny wypadków i incydentów z udziałem statków rybackich. Analizując ewentualne konsekwencje włączenia mniejszych statków rybackich do zakresu stosowania dyrektywy, sprawozdawczyni wyraziła pewne wątpliwości co do wykonalności tego zamierzenia. Pomimo korzyści, jakie mogłyby płynąć z ułatwienia państwom członkowskim udziału w prowadzeniu dochodzeń w sprawie wypadków z udziałem małych statków rybackich, w oparciu o znormalizowane dane dotyczące wypadków, włączenie mniejszych statków rybackich do zakresu stosowania dyrektywy mogłoby mieć duży wpływ na zasoby dostępne dla organów ds. dochodzeń w państwach członkowskich. Krótko mówiąc, jest to kwestia rozwiązań praktycznych i wykonalności z perspektywy państw członkowskich.

Ponadto sprawozdawczyni uważa, że dyrektywa powinna być zgodna z międzynarodowym prawem morskim, a tym samym z przepisami IMO. Oznacza to, że przepisy dyrektywy powinny być wystarczająco elastyczne (potrzeba dynamicznych odniesień do prawodawstwa międzynarodowego), tak aby dyrektywa mogła być dostosowywana w następstwie wszelkich zmian w prawodawstwie IMO.



**ZAŁĄCZNIK: PODMIOTY LUB OSOBY,  
OD KTÓRYCH SPRAWOZDAWCZYNI OTRZYMAŁA INFORMACJE**

Zgodnie z art. 8 załącznika I do Regulaminu sprawozdawczynie oświadcza, że przy sporządzaniu sprawozdania, do czasu przyjęcia go w komisji, otrzymała informacje od następujących podmiotów lub osób:

<b>Podmiot lub osoba</b>
KVNR – Royal Association of Netherlands Shipowners
ECSA – European Community Shipowners' Association
FEPOR – Federation of European Private Port Companies and Terminals
IACS – International Association of Classification Societies
NGO IFAW – International Fund for Animal Welfare
NGO Surfrider Foundation Europe

Powyższy wykaz został sporządzony na wyłączną odpowiedzialność sprawozdawczynie.

6.12.2023

## OPINIA KOMISJI RYBOŁÓWSTWA

dla Komisji Transportu i Turystyki

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 (COM(2023)0270 – C9-0189/2023 – 2023/0164(COD))

Sprawozdawca komisji opiniodawczej: Niclas Herbst

### ZWIĘZŁE UZASADNIENIE

W niektórych regionach UE rybołówstwo odgrywa zasadniczą rolę, jeżeli chodzi o zatrudnienie i działalność gospodarczą – w niektórych europejskich społecznościach nadbrzeżnych aż połowa lokalnych miejsc pracy należy do tego sektora. W 2022 r. w sektorze tym bezpośrednio zatrudnionych było 124 636 rybaków<sup>1</sup>; generował on też liczne miejsca pracy w przetwórstwie i usługach. Pozostaje jednak jednym z sektorów o najwyższym ryzyku wypadków. W 1997 r. Międzynarodowa Organizacja Pracy<sup>2</sup> oszacowała, że rocznie na całym świecie dochodzi do 24 000 wypadków śmiertelnych w rybołówstwie. Również w UE ryzyko śmierci lub obrażeń podczas połowów jest wysokie. Obecnie w UE obowiązują dwie dyrektywy dotyczące bezpieczeństwa w sektorze rybołówstwa (dyrektywy 93/103/WE<sup>3</sup> i 97/70/WE<sup>4</sup>). Dyrektywy te odnoszą się jednak tylko do większych statków, tj. około 10 % statków w UE.

#### Treść wniosku

Wniosek zmienia dyrektywę 2009/18/WE, która ma poprawić bezpieczeństwo na morzu i zapobieganie zanieczyszczeniom powodowanym przez statki, a tym samym zmniejszyć ryzyko przyszłych wypadków morskich, ułatwiając szybkie dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa i właściwą analizę wypadków i incydentów morskich w celu określenia ich przyczyn, a także zapewniając terminową i dokładną sprawozdawczość z dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa i z proponowanych działań naprawczych. 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 niesystematyczne i niezharmonizowane. Takie statki są bardziej podatne na wywrócenie,

<sup>1</sup> Roczne sprawozdanie gospodarcze za 2022 r. na temat floty rybackiej UE (STECF 22-06)

<sup>2</sup> MOP, „Safety and Health in the Fishing Industry” [Bezpieczeństwo i zdrowie w branży rybackiej], Genewa, 1999 r., s. 19.

<sup>3</sup> Dyrektywa Rady 93/103/WE z dnia 23 listopada 1993 r. dotycząca minimalnych wymagań w dziedzinie bezpieczeństwa i zdrowia w pracy na statkach rybackich; Dz.U. L 307 z 13.12.1993, s. 1–17.

<sup>4</sup> Dyrektywa Rady 97/70/WE z dnia 11 grudnia 1997 r. ustanawiająca zharmonizowany system bezpieczeństwa dla statków rybackich o długości 24 metrów i większej; Dz.U. L 34 z 9.2.1998, s. 1–29.

a członkowie załogi stosunkowo często wypadają za burtę. W związku z tym konieczne jest zapewnienie ochrony tym statkom rybackim, rybakom 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. Dlatego we wniosku w pkt 2 rozszerzono zakres dyrektywy na wszystkie statki rybackie, w tym statki o długości poniżej 15 metrów.

Należy również 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. Dlatego w pkt 3 długość statku rybackiego określono jako długość całkowitą zgodnie z art. 2 rozporządzenia (UE) 2017/1130<sup>5</sup>.

Za pomocą pkt 5 wprowadzono zmiany do obowiązku przeprowadzenia dochodzenia i stanowi on, że w odniesieniu do bardzo poważnego wypadku morskiego (utrata statku lub ofiara śmiertelna) z udziałem statku rybackiego o długości poniżej 15 metrów, państwa członkowskie są zobowiązane przeprowadzić co najmniej wstępną ocenę w celu ustalenia, czy należy przeprowadzić dochodzenie w sprawie bezpieczeństwa.

Pkt 14 dotyczy obowiązków sprawozdawczych państw członkowskich związanych z Europejską Platformą Informacyjną w sprawie Wypadków Morskich (EMCIP). We wniosku określono obowiązki państw członkowskich dotyczące bardzo poważnych wypadków morskich z udziałem statków rybackich o długości poniżej 15 metrów.

### **Stanowisko sprawozdawcy**

Dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa nie powinny być ograniczone do poważnych wypadków („bardzo poważnych wypadków”) skutkujących utratą statku lub śmiercią ludzi. Należy prowadzić je również, gdy rybacy odnoszą obrażenia grożące niepełnosprawnością lub uszczerbkiem na zdrowiu. Zważywszy na znaczenie tych dochodzeń, jeżeli organ ds. dochodzeń postanowi nie wszczynać dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa w razie bardzo poważnego wypadku morskiego lub innego wypadku lub incydentu morskiego, wówczas powinien uzasadnić swoją decyzję.

Ponadto ponieważ celem dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa jest zapobieganie przyszłym wypadkom i incydentom morskim, kluczowe znaczenie ma szybkie i skuteczne gromadzenie i analizowanie danych dotyczących bezpieczeństwa morskiego. Organowi ds. dochodzeń należy zatem zlecić również gromadzenie i systematyczną analizę danych dotyczących bezpieczeństwa morskiego, w szczególności na potrzeby zapobiegania.

## **POPRAWKI**

Komisja Rybołówstwa zwraca się do Komisji Transportu i Turystyki, jako komisji przedmiotowo właściwej, o wzięcie pod uwagę co następuje:

---

<sup>5</sup> 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. 1–7.

## Poprawka 1

### Wniosek dotyczący dyrektywy

#### Motyw 7

*Tekst proponowany przez Komisję*

(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 niesystematyczne i niezharmonizowane. 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.

*Poprawka*

(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 niesystematyczne i niezharmonizowane. Takie statki są bardziej podatne na **wypadki**, a **rybacy** stosunkowo często wypadają za burtę. W związku z tym konieczne jest zapewnienie ochrony tym **rybakom**, statkom rybackim i środowisku, **a także gromadzenie danych z myślą o lepszym zapobieganiu wypadkom w przyszłości**, poprzez **nałożenie na organ ds. dochodzeń obowiązku** 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, **a także gromadzenie danych na temat rodzajów połowów, w przypadku których doszło do bardzo poważnych wypadków morskich**.

## Poprawka 2

### Wniosek dotyczący dyrektywy

#### Motyw 8

*Tekst proponowany przez Komisję*

(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.

*Poprawka*

(8) Niektóre definicje podane w dyrektywie 2009/18/WE są niejasne. **W szczególności** należy określić **i dostosować do obowiązującego prawodawstwa** definicję długości statku rybackiego, zwłaszcza w przypadku rozróżnienia podejścia i obowiązków organów ds. dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa na morzu zależnych od długości statku

rybackiego.

### Poprawka 3

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 2 – litera a**  
Dyrektywa 2009/18/WE  
Artykuł 2 – ustęp 2 – litera b

*Tekst proponowany przez Komisję*

b) statków nienapędzanych mechanicznie, statków drewnianych o prostej konstrukcji, ***jachtów i łodzi rekreacyjnych, o ile nie są wykorzystywane w celach handlowych;***

*Poprawka*

b) statków nienapędzanych mechanicznie ***i*** statków drewnianych o prostej konstrukcji.

### Poprawka 4

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3**  
Dyrektywa 2009/18/WE  
Artykuł 3 – akapit 1 – punkt 9 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***9a) Termin „statek rybacki” należy rozumieć zgodnie z definicją zawartą w art. 4 rozporządzenia 1224/2009;***

### Poprawka 5

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 5**  
Dyrektywa 2009/18/WE  
Artykuł 5 – ustęp 1 – wprowadzenie

*Tekst proponowany przez Komisję*

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,

*Poprawka*

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 ***lub wystąpienia poważnego***

*obrażenia ciała,*

## **Poprawka 6**

### **Wniosek dotyczący dyrektywy**

#### **Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 5**

Dyrektywa 2009/18/WE

Artykuł 5 – ustęp 1 – litera a

*Tekst proponowany przez Komisję*

a) w którym uczestniczył statek podnoszący jego banderę, niezależnie od miejsca wypadku;

*Poprawka*

a) w którym uczestniczył statek podnoszący jego banderę, niezależnie od **wielkości i rodzaju statku oraz** miejsca wypadku;

## **Poprawka 7**

### **Wniosek dotyczący dyrektywy**

#### **Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 5**

Dyrektywa 2009/18/WE

Artykuł 5 – ustęp 1 – litera b

*Tekst proponowany przez Komisję*

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

*Poprawka*

b) który nastąpił na jego morzu terytorialnym lub wodach wewnętrznych, zgodnie z ich definicją zawartą w UNCLOS, niezależnie od bandery, **wielkości i rodzaju** statku lub statków uczestniczących w wypadku; lub

## **Poprawka 8**

### **Wniosek dotyczący dyrektywy**

#### **Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 5**

Dyrektywa 2009/18/WE

Artykuł 5 – ustęp 1 – litera c

*Tekst proponowany przez Komisję*

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

*Poprawka*

c) który dotyczy żywotnego interesu państwa członkowskiego, niezależnie od miejsca wypadku oraz bandery, **wielkości i rodzaju** statku lub statków uczestniczących

w zdarzeniu.

## Poprawka 9

### Wniosek dotyczący dyrektywy

#### Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 5

Dyrektywa 2009/18/WE

Artykuł 5 – ustęp 2 – akapit 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

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.

*Poprawka*

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

## Poprawka 10

### Wniosek dotyczący dyrektywy

#### Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 5

Dyrektywa 2009/18/WE

Artykuł 5 – ustęp 2 – akapit 2

*Tekst proponowany przez Komisję*

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.

*Poprawka*

W przypadku gdy organ ds. dochodzeń podejmuje decyzję o niewszczynaniu dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa **w związku z** bardzo poważnym **wypadkiem** 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, **a Komisja może zwrócić się do organu ds. dochodzeń o dodatkowe informacje dotyczące tej decyzji. Komisja może zwrócić się do organu ds. dochodzeń o wszczęcie odpowiedniego dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa.**

## Poprawka 11

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 8**  
Dyrektywa 2009/18/WE  
Artykuł 8 – ustęp 4 – wprowadzenie

*Tekst proponowany przez Komisję*

4. Państwa członkowskie, działając w ramach swoich systemów prawnych, zapewniają, aby inspektorzy ich organów ds. dochodzeń lub każdego innego organu ds. dochodzeń, któremu powierzono zadanie prowadzenia dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa na morzu, w uzasadnionych przypadkach **w** współpracy z organami odpowiedzialnymi za dochodzenie sądowe otrzymali wszelkie informacje potrzebne do prowadzenia dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa na morzu oraz posiadali uprawnienia do:

**Poprawka 12**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 8**  
Dyrektywa 2009/18/WE  
Artykuł 8 – ustęp 6 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

**Poprawka 13**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 11**  
Dyrektywa 2009/18/WE  
Artykuł 14 – ustęp 1

*Poprawka*

4. Państwa członkowskie, działając w ramach swoich systemów prawnych, zapewniają, aby inspektorzy ich organów ds. dochodzeń lub każdego innego organu ds. dochodzeń, któremu powierzono zadanie prowadzenia dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa na morzu, w uzasadnionych przypadkach **w bliskiej** współpracy z organami odpowiedzialnymi za dochodzenie sądowe otrzymali wszelkie informacje potrzebne do prowadzenia dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa na morzu oraz posiadali uprawnienia do:

*Poprawka*

**6a. Państwa członkowskie podejmują niezbędne środki w celu udzielenia pomocy ofiarom wypadków i ich rodzinom oraz zapewniają im odpowiednie informacje i wsparcie w procesie dochodzenia.**



*Tekst proponowany przez Komisję*

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

*Poprawka*

1. Dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa prowadzone zgodnie z niniejszą dyrektywą są zakończone sprawozdaniem opublikowanym w formacie określonym przez właściwy organ ds. dochodzeń zgodnie z właściwymi sekcjami załącznika I. ***Jeżeli sprawozdanie dotyczy statku rybackiego, zawiera ono również informacje na temat rodzaju połowów, które statek ten prowadził, gdy doszło do wypadku.***

**Poprawka 14**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 11**  
Dyrektywa 2009/18/WE  
Artykuł 14 – ustęp 2

*Tekst proponowany przez Komisję*

2. Organy ds. dochodzeń dokładają wszelkich starań, aby udostępnić sprawozdanie, 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 przygotowanie sprawozdania końcowego w tym terminie jest niemożliwe, w ciągu 12 miesięcy od daty wypadku lub incydentu publikuje się sprawozdanie tymczasowe.

*Poprawka*

2. Organy ds. dochodzeń dokładają wszelkich starań, aby ***w miarę możliwości*** udostępnić sprawozdanie, o którym mowa w ust. 1 – w tym swoje wnioski i wszelkie możliwe zalecenia – ***ofiarom wypadków i ich rodzinom***, do wiadomości publicznej, a w szczególności całemu sektorowi morskemu ***i rybackiemu***, w ciągu 12 miesięcy od daty wypadku. Jeżeli przygotowanie sprawozdania końcowego w tym terminie jest niemożliwe, w ciągu 12 miesięcy od daty wypadku lub incydentu publikuje się sprawozdanie tymczasowe.

**Poprawka 15**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 12 – litera a**  
Dyrektywa 2009/18/WE  
Artykuł 15 – ustęp 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby zalecenia dotyczące bezpieczeństwa wydawane przez organy ds. dochodzeń 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.

*Poprawka*

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby zalecenia dotyczące bezpieczeństwa wydawane przez organy ds. dochodzeń 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.

**Poprawka 16**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 12 – litera b**  
Dyrektywa 2009/18/WE  
Artykuł 15 – ustęp 2

*Tekst proponowany przez Komisję*

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

*Poprawka*

2. Organ ds. dochodzeń lub Komisja wydają zalecenia dotyczące bezpieczeństwa na podstawie analizy danych zbiorczych oraz na podstawie ogólnych wyników przeprowadzonych dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa.

**Poprawka 17**

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 14 – litera -a (nowa)**  
Dyrektywa 2009/18/WE  
Artykuł 17 – ustęp 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

1. Dane dotyczące wypadków i incydentów morskich są przechowywane i analizowane za pomocą europejskiej elektronicznej bazy danych, która zostanie utworzona przez Komisję, zwanej

*Poprawka*

**-a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:**

1. Dane dotyczące wypadków i incydentów morskich **oraz wszelkie istotne wnioski z dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa** są przechowywane i analizowane za pomocą europejskiej

Europejską Platformą Informacyjną w sprawie Wypadków Morskich (EMCIP).

elektronicznej bazy danych, która zostanie utworzona przez Komisję, zwanej Europejską Platformą Informacyjną w sprawie Wypadków Morskich (EMCIP).

## Poprawka 18

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 14 – litera b**  
Dyrektywa 2009/18/WE  
Artykuł 17 – ustęp 3

*Tekst proponowany przez Komisję*

3. Organy ds. dochodzeń 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, również zgłasza go do EMCIP.

*Poprawka*

3. Organy ds. dochodzeń 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, również zgłasza go do EMCIP. ***Jeżeli zgłoszenie dotyczy statku rybackiego, zawiera ono również informacje na temat rodzaju połowów, które statek prowadził, gdy doszło do wypadku.***

## Poprawka 19

**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 18**  
Dyrektywa 2009/18/WE  
Artykuł 23 – akapit 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

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.

*Poprawka*

Do dnia [Urząd Publikacji: Proszę wstawić datę: dziesięć lat od daty wejścia w życie niniejszej dyrektywy zmieniającej], ***a następnie co pięć lat*** Komisja przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie o wprowadzaniu w życie i o zgodności z niniejszą dyrektywą ***oraz, w stosownych przypadkach, przedstawia***

*wnioski dotyczące usprawnień.  
Przygotowując to sprawozdanie, w  
stosownych przypadkach Komisja  
wykorzystuje informacje zgromadzone  
przez agencje UE, takie jak EFCA i  
EMSA.*

**ZAŁĄCZNIK: PODMIOTY LUB OSOBY,  
OD KTÓRYCH SPRAWOZDAWCA OTRZYMAŁ INFORMACJE**

Przy sporządzaniu opinii, do czasu przyjęcia jej w komisji, sprawozdawca otrzymał informacje od następujących podmiotów lub osób:

<b>Podmiot lub osoba</b>
<i>Europejska Federacja Pracowników Transportu, Andrea Albertazzi, specjalista ds. polityki rybołówstwa</i>
<i>European Boating Industry, Philip Easthill</i>

Powyższy wykaz został sporządzony na wyłączną odpowiedzialność sprawozdawcy.

## PROCEDURA W KOMISJI OPINIODAWCZEJ

<b>Tytuł</b>	Zmiana dyrektywy 2009/18/WE ustanawiającej podstawowe zasady regulujące dochodzenia w sprawach wypadków w sektorze transportu morskiego
<b>Odsyłacze</b>	COM(2023)0270 – C9-0189/2023 – 2023/0164(COD)
<b>Komisja przedmiotowo właściwa</b> Data ogłoszenia na posiedzeniu	TRAN 12.6.2023
<b>Opinia wydana przez</b> Data ogłoszenia na posiedzeniu	PECH 12.6.2023
<b>Sprawozdawca(czyni) komisji opiniodawczej</b> Data powołania	Niclas Herbst 12.9.2023
<b>Rozpatrzenie w komisji</b>	9.10.2023
<b>Data przyjęcia</b>	29.11.2023
<b>Wynik głosowania końcowego</b>	+: 24 -: 0 0: 0
<b>Posłowie obecni podczas głosowania końcowego</b>	Clara Aguilera, João Albuquerque, Pietro Bartolo, Izaskun Bilbao Barandica, Isabel Carvalhais, Maria da Graça Carvalho, Asger Christensen, Rosa D'Amato, Francisco Guerreiro, Anja Haga, Niclas Herbst, Ladislav Ilčić, France Jamet, Predrag Fred Matić, Francisco José Millán Mon, Ana Miranda, João Pimenta Lopes, Caroline Roose, Bert-Jan Ruissen, Marc Tarabella, Theodoros Zagorakis
<b>Zastępcy obecni podczas głosowania końcowego</b>	Gabriel Mato
<b>Zastępcy (art. 209 ust. 7) obecni podczas głosowania końcowego</b>	Erik Poulsen, Anne Sander

**GŁOSOWANIE KOŃCOWE W FORMIE GŁOSOWANIA IMIENNEGO  
W KOMISJI OPINIODAWCZEJ**

24	+
ECR	Ladislav Ilčić, Bert-Jan Ruissen
ID	France Jamet
NI	Marc Tarabella
PPE	Maria da Graça Carvalho, Anja Haga, Niclas Herbst, Gabriel Mato, Francisco José Millán Mon, Anne Sander, Theodoros Zagorakis
Renew	Izaskun Bilbao Barandica, Asger Christensen, Erik Poulsen
S&D	Clara Aguilera, João Albuquerque, Pietro Bartolo, Isabel Carvalhais, Predrag Fred Matić
The Left	João Pimenta Lopes
Verts/ALE	Rosa D'Amato, Francisco Guerreiro, Ana Miranda, Caroline Roose

0	-

0	0

Objaśnienie używanych znaków:

+ : za

- : przeciw

0 : wstrzymało się

## PROCEDURA W KOMISJI PRZEDMIOTOWO WŁAŚCIWEJ

<b>Tytuł</b>	Zmiana dyrektywy 2009/18/WE ustanawiającej podstawowe zasady regulujące dochodzenia w sprawach wypadków w sektorze transportu morskiego
<b>Odsyłacze</b>	COM(2023)0270 – C9-0189/2023 – 2023/0164(COD)
<b>Data przedstawienia Parlamentowi</b>	1.6.2023
<b>Komisja przedmiotowo właściwa</b> Data ogłoszenia na posiedzeniu	TRAN 12.6.2023
<b>Komisje opiniodawcze</b> Data ogłoszenia na posiedzeniu	PECH 12.6.2023
<b>Sprawozdawcy</b> Data powołania	Caroline Nagtegaal 20.7.2023
<b>Rozpatrzenie w komisji</b>	9.10.2023
<b>Data przyjęcia</b>	7.12.2023
<b>Wynik głosowania końcowego</b>	+: 40 -: 0 0: 0
<b>Posłowie obecni podczas głosowania końcowego</b>	José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Karolin Braunsberger-Reinhold, Marco Campomenosi, Sara Cerdas, Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Mario Furore, Isabel García Muñoz, Jens Gieseke, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Tilly Metz, Cláudia Monteiro de Aguiar, Caroline Nagtegaal, Tomasz Piotr Poręba, Bergur Løkke Rasmussen, Dominique Riquet, Thomas Rudner, Nicolae Ștefănuță, Vera Tax, Barbara Thaler, István Ujhelyi, Achille Variati, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Lucia Vuolo, Kosma Złotowski
<b>Zastępcy obecni podczas głosowania końcowego</b>	Tom Berendsen, Maria Grapini, Ljudmila Novak, Dorien Rookmaker, Kathleen Van Brempt
<b>Zastępcy (art. 209 ust. 7) obecni podczas głosowania końcowego</b>	Pascal Arimont, Andreas Glück, Ondřej Kovařík, Erik Marquardt, Anđelika Anna Moždžanowska, Wolfram Pirchner, Eugen Tomac
<b>Data złożenia</b>	8.12.2023



**GŁOSOWANIE KOŃCOWE W FORMIE GŁOSOWANIA IMIENNEGO W KOMISJI  
PRZEDMIOTOWO WŁAŚCIWEJ**

40	+
ECR	Peter Lundgren, Andželika Anna Możdżanowska, Tomasz Piotr Poręba, Dorien Rookmaker, Kosma Złotowski
ID	Marco Campomenosi
NI	Mario Furore
PPE	Pascal Arimont, Tom Berendsen, Karolin Braunsberger-Reinhold, Jens Gieseke, Elzbieta Katarzyna Łukacijewska, Cláudia Monteiro de Aguiar, Ljudmila Novak, Wolfram Pirchner, Barbara Thaler, Eugen Tomac, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Lucia Vuolo
Renew	José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Andreas Glück, Ondřej Kovařík, Caroline Nagtegaal, Bergur Løkke Rasmussen, Dominique Riquet
S&D	Sara Cerdas, Isabel García Muñoz, Maria Grapini, Bogusław Liberadzki, Thomas Rudner, Vera Tax, István Ujhelyi, Kathleen Van Brempt, Achille Variati
Verts/ALE	Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Erik Marquardt, Tilly Metz, Nicolae Ștefănuță

0	-

0	0

Objaśnienie używanych znaków:

+ : za

- : przeciw

0 : wstrzymało się