



2024/3017

6.12.2024

**DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2024/3017**

**z dnia 27 listopada 2024 r.**

**w sprawie zmiany dyrektywy 2009/18/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającej podstawowe zasady regulujące dochodzenia w sprawach wypadków w sektorze transportu morskiego oraz w sprawie uchylenia rozporządzenia Komisji (UE) nr 1286/2011**

**(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego <sup>(1)</sup>,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą <sup>(2)</sup>,

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 (zwanymi dalej „dochodzeniami w sprawie bezpieczeństwa”). Wypadki morskie objęte zakresem stosowania tej dyrektywy badane 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.
- (3) W związku z tym Unia, zgodnie ze swoimi międzynarodowymi zobowiązaniami dotyczącymi ochrony środowiska morskiego, powinna nadal odgrywać wiodącą rolę w sektorze regulowanym zarówno na poziomie 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, na przykład, do Kodeksu postępowania przy wypadkach i incydentach morskich IMO przyjętego rezolucją IMO A.849 (20) z dnia 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 dnia 16 maja 2008 r. (zwany dalej „kodeksem dochodzeń w sprawach wypadków IMO”) oraz przez Wytyczne dotyczące pomocy inspektorom we wdrażaniu kodeksu dochodzeń w sprawach wypadków, przyjęte rezolucją IMO A.1075(28) z dnia 4 grudnia 2013 r. (zwane 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.

<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 dnia 10 kwietnia 2024 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) oraz decyzja Rady z dnia 18 listopada 2024 r.

<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).

- (6) Dyrektywa 2009/18/WE odnosi się również do okólnika IMO MSC/MEPC.3/Circ.3 z dnia 18 grudnia 2008 r. zatytułowanego „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 dnia 18 listopada 2014 r.
- (7) Wytyczne 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. Wytyczne 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.
- (8) Statki rybackie o długości nieprzekraczającej 15 metrów są obecnie wyłączone z zakresu stosowania dyrektywy 2009/18/WE. W związku z tym prowadzenie dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa obejmujących takie statki rybackie nie jest ani systematyczne, ani zharmonizowane. Takie statki są bardziej podatne na wyrócenie 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 sytuacjach gdy przewidziane są różnice w zakresie podejścia i obowiązków organów ds. dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa na morzu (zwanym dalej „organami ds. dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa”) 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 znaczące rozbieżności w interpretacji i należy je doprecyzować. Rozbieżności te mają wpływ na działania organów ds. dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa, 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. 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 w sprawie bezpieczeństwa. Należy zatem określić takie wytyczne w dyrektywie 2009/18/WE.
- (13) Organy ds. dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa powinny dążyć do 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 w sprawie bezpieczeństwa 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 w sprawie bezpieczeństwa 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 (zwanej dalej „Agencją”), 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, w szczególności w świetle nowych wyzwań w zakresie bezpieczeństwa morskiego związanych z kwestiami środowiskowymi, społecznymi, a także dotyczącymi zdrowia publicznego i pracy.

<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).

- (16) Agencja 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 na automatyzacji, a także na ogólnych przepisach dotyczących ochrony danych zawartych w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679<sup>(5)</sup>. Przyczyni się to poprawy bezpieczeństwa na pokładzie 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 wszyscy zaangażowani w te dochodzenia, w tym wszelkie podmioty, instytucje lub agencje – czy to publiczne, czy prywatne – powinni być wolni od wszelkich konfliktów interesów.
- (18) Państwa członkowskie powinny współpracować, aby zapewnić, aby dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa były prowadzone spójnie oraz aby pomagać organom ds. dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa w poprawie i zwiększaniu ich zdolności w zakresie prowadzenia dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa.
- (19) W celu dostosowania dyrektywy 2009/18/WE do rozwoju międzynarodowego prawa morskiego związanego z dochodzeniami w sprawie bezpieczeństwa dotyczącymi 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 tej 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.
- (20) W związku z pełnym cyklem wizyt w państwach członkowskich przeprowadzanych przez Agencję w celu monitorowania wykonywania dyrektywy 2009/18/WE Komisja powinna dokonać oceny wykonywania dyrektywy 2009/18/WE nie później niż pięć lat po dniu 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 tej oceny.
- (21) Ponieważ cele niniejszej dyrektywy, a mianowicie ustanowienie przepisów dotyczących dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa dotyczących wypadków w sektorze transportu morskiego w celu poprawy bezpieczeństwa morskiego i ochrony środowiska morskiego nie mogą zostać osiągnięte w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast ze względu na rozmiary i skutki działań możliwe jest ich lepsze osiągnięcie na poziomie Unii, może ona podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule, niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów.
- (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 w sprawie bezpieczeństwa«) nie uniemożliwiano ani nie utrudniano pełnego zgłaszania przyczyn wypadku lub incydentu morskiego.”;

<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).

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

- 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, zawarty w załączniku do rezolucji IMO MSC.255(84) przyjętej przez Komitet Bezpieczeństwa na Morzu IMO w dniu 16 maja 2008 r., w aktualnym brzmieniu;
- 2) »wytyczne IMO dotyczące pomocy inspektorom we wdrażaniu kodeksu dochodzeń w sprawach wypadków« oznaczają wytyczne zawarte w załączniku do rezolucji IMO A.1075(28) przyjętej przez Zgromadzenie IMO w dniu 4 grudnia 2013 r., w aktualnym brzmieniu;
- 3) następujące terminy mają znaczenie zgodne z definicjami podanymi w kodeksie dochodzeń w sprawach wypadków IMO:
  - a) »wypadek morski«;
  - b) »bardzo poważny wypadek morski«;
  - c) »incydent morski«;
  - d) »dochodzenie w sprawie bezpieczeństwa na morzu«;
  - e) »organ ds. dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa na morzu«;
  - f) »państwo prowadzące dochodzenie w sprawie bezpieczeństwa na morzu«;
  - g) »państwo żywotnie zainteresowane«;
  - h) »poważnie ranny«;
- 4) »Wytyczne IMO w zakresie sprawiedliwego traktowania marynarzy w sytuacji wypadku morskiego« oznaczają wytyczne zawarte w załączniku do rezolucji IMO LEG.3(91) przyjętej przez Komitet Prawny IMO w dniu 27 kwietnia 2006 r., zatwierdzone przez Radę Administracyjną 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« (VDR) oznacza rejestrator danych z podróży zdefiniowany w pkt 4.1 załącznika do rezolucji IMO MSC.333(90) Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu IMO z dnia 22 maja 2012 r., w jego aktualnej wersji, uzupełnionej odpowiednimi standardami eksploatacyjnymi IMO mającymi zastosowanie w dniu zainstalowania tego VDR na pokładzie, bez uszczerbku dla prawa Unii;
- 8) »uproszczony rejestrator danych z podróży« (S-VDR) oznacza uproszczony rejestrator danych z podróży zdefiniowany w pkt 4.1 załącznika do rezolucji IMO MSC.163(78) Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu IMO z dnia 17 maja 2004 r., w jego aktualnej wersji, uzupełnionej odpowiednimi standardami eksploatacyjnymi 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 w sprawie bezpieczeństwa państwa prowadzącego dochodzenie w sprawie bezpieczeństwa lub kierującego takim dochodzeniem, w oparciu o informacje uzyskane w tym dochodzeniu; lub

- b) w stosownych przypadkach przez Komisję działającą 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 tej 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 postępowań przygotowawczych w sprawach karnych lub prowadzonych równolegle innych dochodzeń, które to postępowania lub dochodzenia są prowadzone w celu ustalenia odpowiedzialności lub przypisania winy oraz aby organy ds. dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa mogły składać sprawozdania z wyników dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa w sposób wolny od poleceń lub ingerencji ze strony jakichkolwiek osób, organizacji lub stron, na które wynik tych dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa może mieć wpływ.”;
- b) ust. 2 lit. b) otrzymuje brzmienie:
- „b) koordynację działań ich odpowiednich organów ds. dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa w zakresie koniecznym do osiągnięcia 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 w sprawie bezpieczeństwa, 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 wypadku.

2. W przypadku statku rybackiego o długości nieprzekraczającej 15 metrów organ ds. dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa 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 w sprawie bezpieczeństwa postanawia nie prowadzić takiego 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 w przedmiocie przeprowadzenia dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa zgodnie z ust. 2, organ ds. dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa 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 w sprawie bezpieczeństwa podejmuje decyzję w przedmiocie przeprowadzenia dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa.

5. Zakres prowadzenia dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa i praktyczne ustalenia w tym zakresie określa organ ds. dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa państwa członkowskiego kierującego dochodzeniem we współpracy z odpowiednimi organami innych państw żywo i zainteresowanych, w taki sposób, jaki organ ds. dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa państwa członkowskiego kierującego dochodzeniem uznaje za najbardziej sprzyjający osiągnięciu celu niniejszej dyrektywy i z zamiarem zapobieżenia wypadkom i incydentom morskim w przyszłości.
6. Prowadząc dochodzenie w sprawie bezpieczeństwa, organ ds. dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa 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 sprawie bezpieczeństwa w kontekście ram stałej współpracy, o których mowa w art. 10.
7. Podejmując decyzję, czy wypadek lub incydent morski, do którego doszło gdy statek jest przy doku, 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, państwa członkowskie zgodnie ze swoim prawem krajowym zwracają szczególną uwagę na związek konstrukcji statku, jego wyposażenia, procedur, załogi i zarządzania statkiem z podejmowanym działaniem 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 popełniono przestępstwo w rozumieniu art. 3, 3bis, 3ter lub 3quater Konwencji IMO w sprawie przeciwdziałania bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej z dnia 10 marca 1988 r. w aktualnym brzmieniu, organ ds. dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa natychmiast 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 w sprawie bezpieczeństwa przez odpowiedzialne organy lub zaangażowane strony 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 powiadają Komisję o powodach przeprowadzania takich równoległych dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa. Państwa członkowskie prowadzące równoległe dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa współpracują ze sobą. W szczególności zaangażowane organy ds. dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa w odpowiednim czasie wymieniają się wszelkimi istotnymi informacjami zebranymi w trakcie ich odpowiednich dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa, w szczególności w celu osiągnięcia, w miarę możliwości, wspólnych wniosków.”;

- b) dodaje się ustęp w brzmieniu:

„1a. W toku dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa żywo i 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 żywo i 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, procedurę dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa 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 członkowskim kierującym dochodzeniem.”;

7) art. 8 i 9 otrzymują brzmienie:

„Artykuł 8

#### **Organ ds. dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa**

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 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 musi być 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 praktyczne 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 postępowanie 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) natychmiastowego 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 do wszystkich istotnych 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, oraz aby mieli możliwość kopiowania i wykorzystywania tych informacji i danych;
- 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, instytucje 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 natychmiastowego reagowania w każdym momencie na powiadomienia o wypadkach oraz otrzymania wystarczających środków koniecznych do niezależnego pełnienia swojej funkcji. Jego inspektorzy muszą mieć 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 w sprawie bezpieczeństwa 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 Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 (\*) państwo członkowskie, działając w ramach swojego systemu prawnego, zapewnia, aby 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 ten właściwy organ stwierdzi, że korzyści wynikające z ujawnienia przewyższają negatywny wpływ w wymiarze krajowym i 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 udostępniły materiał dowodowy 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 osób fizycznych;
- d) materiały, które pojawiły się w terminie późniejszym w trakcie dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa, takie jak notatki, szkice i opinie sporządzone przez inspektorów, a także opinie wyrażone w trakcie analizy informacji;
- e) informacje i dowody dostarczone przez inspektorów 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, związanych lub końcowych;
- g) wszelka komunikacja 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 mogą być 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 dokonać ujawnienia, o którym mowa w ust. 3, z poszanowaniem prawa Unii.

(\*) 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).";

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 celów 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 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 przez to państwo członkowskie 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, te państwa członkowskie mogą zdecydować, że nie będą prowadzić 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 stosuje się do organów 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 muszą zostać zakończone sprawozdaniem dotyczącym wypadku opublikowanym w formacie określonym przez właściwy organ ds. dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa oraz 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 osiągnięciu celu niniejszej dyrektywy organ ds. dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa uwzględni w nim wszelkie uwagi techniczne Komisji dotyczące sprawozdań końcowych, pod warunkiem że 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 informuje 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 tego dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa zgodnie z systemem baz danych EMCIP. W przypadku statków rybackich o długości nieprzekraczającej 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 nieprzekraczającej 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 w celu 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 Agencji i we współpracy z państwami członkowskimi, ułatwia rozwój zdolności w organach ds. dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa, jak również wymianę wiedzy 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 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. Komisję wspomaga 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.

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 26 grudnia 2024 r.

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 lub 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.

(\*) 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).

(\*\*\*) 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 27 czerwca 2032 r. Komisja przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie o wdrażaniu niniejszej dyrektywy i o przestrzeganiu jej, oraz, w razie konieczności, proponuje dalsze środki w myśl przedstawionych w sprawozdaniu zaleceń, uwzględniając także możliwość objęcia zakresem stosowania niniejszej dyrektywy obowiązkowego dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa w odniesieniu do statków rybackich o długości nieprzekraczającej 15 metrów, a także wpływ takiej decyzji na obciążenie pracą organów ds. dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa.”;

19) 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 zatrudnionych na łądzie lub w porcie – przewożony ładunek,  
Dane dotyczące czynnika ludzkiego,  
Skutki (dla ludzi, statku, ładunku, środowiska, inne).”;

20) pkt 30 załącznika II otrzymuje brzmienie:

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

#### Artykuł 2

#### **Transpozycja**

1. Państwa członkowskie przyjmują i publikują, do dnia 27 czerwca 2027 r., przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy. Niezwłocznie powiadamiają o tym Komisję.

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

#### **Uchylenie**

Rozporządzenie (UE) nr 1286/2011 traci moc ze skutkiem od dnia 27 czerwca 2027 r.

#### Artykuł 4

#### **Wejście w życie**

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

#### Artykuł 5

#### **Adresaci**

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Strasburgu dnia 27 listopada 2024 r.

*W imieniu Parlamentu Europejskiego*  
Przewodnicząca  
R. METSOLA

*W imieniu Rady*  
Przewodniczący  
BÓKA J.