



KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

Bruksela, 23.11.2005
COM(2005) 590 wersja ostateczna

2005/0240 (COD)

Wniosek

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

ustanawiająca podstawowe zasady regulujące postępowanie dochodzeniowe w sprawie wypadków w sektorze transportu morskiego i zmieniająca dyrektywy 1999/35/WE i 2002/59/WE

(przedstawiony przez Komisję)

{SEC(2005) 1515}

UZASADNIENIE

1) KONTEKST WNIOSKU

- **Podstawa i cele wniosku**

Głównym celem wniosku Komisji jest zwiększenie bezpieczeństwa na morzu dzięki opracowaniu, na poziomie wspólnotowym, jasnych wytycznych dotyczących prowadzenia dochodzeń technicznych i wymiany doświadczeń w następstwie każdego poważnego wypadku na morzu.

Informacje uzyskane po katastrofach i w wyniku dochodzeń prowadzonych przez komisje które poszukiwały głównych przyczyn wypadków, miały decydujący wpływ na rozwój bezpieczeństwa morskiego.

Jednak brak rozwiązania regulującego prowadzenie odpowiednich dochodzeń technicznych oraz wymiany doświadczeń w następstwie wypadków w celu uniknięcia katastrof w przyszłości jest dziś poważnym problemem polityki Unii Europejskiej w dziedzinie bezpieczeństwa na morzu.

W 2001 r. Komisja podkreślała w Białej Księdze „Europejska polityka transportu w perspektywie roku 2010: czas wyborów” wzrastającą potrzebę intensyfikacji niezależnych dochodzeń technicznych, których podstawą jest analiza okoliczności i przyczyn wypadków lub incydentów i których rezultaty mogłyby być wykorzystane do celów zapobiegania ryzyku i udoskonalenia prawodawstwa w tej dziedzinie.

Potrzebę tę stwierdził także Parlament Europejski skutek następstwie prac komisji tymczasowej, dotyczących wzmocnienia bezpieczeństwa morskiego po zatonięciu tankowca Prestige w 2002 r. (komisja „MARE”). Parlament stwierdził, że: „Jeśli chce się uniknąć nowych wypadków i incydentów, należy wypracować w Unii jasne wytyczne dotyczące prowadzenia niezależnych dochodzeń w sprawie wypadków i incydentów, które miały miejsce na morzu”. Parlament „uważa, że to zadanie powinno być wykonywane przez niezależny organ dochodzeniowy na poziomie Państw Członkowskich lub, jeśli będzie to pożądanym, na poziomie europejskim”.

- **Kontekst ogólny**

Sytuacje, które miały miejsce po wypadkach tankowców „Erika” i „Prestige”, obnażyły wyraźnie braki w międzynarodowych przepisach i trudności, którym muszą stawić czoła Państwa Członkowskie UE, aby doprowadzić do końca, w sposób satysfakcjonujący i w rozsądnych terminach, dochodzenia techniczne w następstwie poważnych wypadków morskich.

Te braki i trudności uwypuklają uderzającą różnicę w porównaniu do sytuacji w sektorze transportu lotniczego, gdzie od 1994 r. Wspólnota Europejska posiada zasady gwarantujące odpowiednie i systematyczne prowadzenie dochodzeń technicznych nad wypadkami i incydentami, aby przyczynić się do polepszenia stopnia bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym.

W sektorze morskim pomimo tego, że Państwa bandery są zobowiązane zgodnie z międzynarodowym prawem morskim prowadzić dochodzenia techniczne po każdym

poważnym zdarzeniu na morzu i współpracować z innymi zainteresowanymi Państwami, nie ma dzisiaj instrumentów prawnych wiążących na poziomie międzynarodowym, które zagwarantowałyby, że państwa bandery niejako z urzędu będą wypełniać to zobowiązanie.

Dnia 27 listopada 1997 r., po kilkuletnich rozważaniach i na podstawie ograniczonego doświadczenia, Międzynarodowa Organizacja Morska (MOM) przyjęła rezolucję dotyczącą przyjęcia kodeksu w sprawie prowadzenia dochodzeń w następstwie wypadków na morzu. Jednak stosowanie się do zaleceń wspomnianego kodeksu MOM zależy od dobrej woli państwa bandery, którego dotyczy dany wypadek na morzu. Dlatego też wkład niektórych państw bandery w poprawę bezpieczeństwa morskiego poprzez odpowiednie zarządzanie informacjami zwrotnymi jest słaby, żeby nie powiedzieć żaden.

- **Obowiązujące przepisy w dziedzinie, której dotyczy wniosek**

Dyrektywa 1999/35/WE Rady z dnia 29 kwietnia 1999 r. zobowiązuje Państwa Członkowskie do wszczęcia dochodzenia w sprawie wypadków lub incydentów morskich, w których brały udział prom typu ro-ro lub statek pasażerski o dużej prędkości.

W ramach środków podjętych po katastrofie tankowca Erika, dyrektywa 2002/59/WE o kontroli ruchu morskiego zobowiązuje Państwa Członkowskie do stosowania zaleceń kodeksu MOM w sprawie prowadzenia dochodzeń w następstwie wypadków na morzu. Dyrektywa ta dotyczy także używania „czarnych skrzynek morskich” mających na celu ułatwienia dochodzeń powypadkowych.

Z kolei rozporządzenie (WE) nr 1406/2002 powierzyło Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego zadanie ułatwienia współpracy między Państwami Członkowskimi i Komisją podczas opracowywania wspólnej metodologii dla celów prowadzenia dochodzeń w sprawie wypadków morskich odpowiadającej zasadom ustalonym na szczeblu międzynarodowym. Rozporządzenie wzywa także Agencję do wspomagania Państw Członkowskich podczas czynności związanych z dochodzeniami w sprawie poważnych wypadków morskich, oraz z analizą raportów już przeprowadzonych dochodzeń nad wypadkami.

- **Spójność z innymi politykami i celami Unii**

Wniosek jest częścią 3. pakietu środków legislacyjnych wzmacniających bezpieczeństwo morskie. Pakiet ten jest częścią priorytetu „bezpieczeństwa” politycznej strategii rocznej Komisji. Wniosek przyczyni się także do przestrzegania priorytetu ochrony środowiska, zapobiegając niebezpieczeństwu katastrof morskich.

2) KONSULTACJE Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI I OCENA WPŁYWU

- **Konsultacje z zainteresowanymi stronami**

Metody konsultacji, główne sektory objęte konsultacjami i ogólny profil respondentów

Komisja przeprowadziła konsultacje z przedstawicielami Państw Członkowskich i sektora morskiego w dwóch rundach zorganizowanych w maju 2004 r. i w lutym

2005 r., na podstawie dokumentów roboczych swych służb, zawierających szczegółową listę pytań na temat metody, którą należy wybrać i przepisów, które należy przewidzieć w odniesieniu do wytycznych w sprawie dochodzeń w następstwie wypadków na morzu. Komisja zwróciła się do uczestników o przedłożenie szczegółowych komentarzy na piśmie.

Komisja zebrała także, z pomocą Agencji Bezpieczeństwa Morskiego, informacje niezbędne w celu dokonania oceny wpływu opisywanego wniosku legislacyjnego. W lutym 2005 r., na zorganizowanym przez Agencję spotkaniu technicznym z ekspertami MOM oraz przedstawicielami władz morskich i organów dochodzeniowych Państw Członkowskich, dokonano przeglądu zasad, na których opiera się wniosek Komisji.

Streszczenie odpowiedzi oraz sposób, w jaki były one uwzględniane

Przedstawiciele Państw Członkowskich i przemysłu morskiego oraz różni eksperci biorący udział w konsultacjach są całkowicie zgodni co do znaczenia, jakie mają dochodzenia techniczne dla polityki bezpieczeństwa morskiego.

Ogólnie, wszystkie strony biorące udział w konsultacjach zgadzają się, że ważne jest przeprowadzanie dochodzeń technicznych w sprawie wypadków i incydentów morskich. Znacząca większość poparłaby wprowadzenie do prawa wspólnotowego harmonizacji i konsolidacji różnych procedur dochodzeń technicznych stosowanych w poszczególnych Państwach Członkowskich przy uwzględnieniu zasad i zaleceń MOM. Ponadto uważają, że proponowane środki powinny doprowadzić przynajmniej do takiej wymiany doświadczeń dotyczących zapobieganiu wypadkom, jaką gwarantują metody stosowane w sektorze lotniczym.

• **Gromadzenie i wykorzystanie wiedzy fachowej**

Dziedziny nauki/wiedzy fachowej, których dotyczy wnioski

Bezpieczeństwo na morzu, dochodzenia techniczne w następstwie wypadków na morzu

Stosowane metody

Gromadzenie opinii, badań dotyczących dostępnej wiedzy fachowej (Międzynarodowa Organizacja Morska, organy dochodzeniowe w Państwach Członkowskich i państwach trzecich) i analiza doświadczenia nabytego przy realizacji wspólnotowych rozwiązań realizacji zakresie dochodzeń technicznych w sektorze lotnictwa cywilnego.

Główni uczestnicy procesu konsultacji (organizacje / eksperci)

Prace komisji tymczasowej Parlamentu Europejskiego nad wzmocnieniem bezpieczeństwa morskiego w następstwie zatonięcia tankowca Prestige w 2002 r. (wnioski komisji „MARE”).

Europejska Agencja Bezpieczeństwa Morskiego, której zadaniem jest między innymi wspieranie Państw Członkowskich podczas czynności związanych ze dochodzeniami dotyczącymi poważnych wypadków morskich; analiza raportów już przeprowadzonych dochodzeń w sprawie wypadków.

Grupa niezależnych ekspertów odpowiedzialna za doradzanie Komisji co do strategii w dziedzinie wypadków w sektorze transportu, ustanowiona decyzją Komisji z dnia 11 czerwca 2003 r. (porównaj Dz.U. L 144 z 12.6.2003).

Streszczenia otrzymanych i wykorzystanych opinii

Stwierdzono, że istnieje potencjalne ryzyko, które może być nieodwracalne w skutkach. Panuje zgoda co do tego, że ryzyko takie istnieje.

We Wspólnocie istnieją obecnie duże różnice w zakresie prowadzenia niezależnych dochodzeń po wypadku na morzu. Niektóre Państwa Członkowskie prowadzą tego rodzaju dochodzenia systematycznie, zaś inne realizują je w sposób powierzchowny i niesystematyczny. Zalecenia MOM w stosunku do dochodzeń technicznych są wprowadzane w sposób bardzo zróżnicowany. To, że nie istnieją jasne wytyczne dla tego samego poziomu zaangażowania ze strony wszystkich Państw Członkowskich, stanowi wyraźny brak w organizacji bezpieczeństwa morskiego w Unii.

W międzynarodowym kontekście morskim najbardziej niepokojącą kwestią pozostaje fakt, iż niektóre państwa bandery nie mogą prowadzić dochodzeń technicznych bezpośrednio po zdarzeniu na morzu. Wydaje się, że to właśnie te państwa, pod których banderą stwierdza się najwięcej wypadków, prowadzą proporcjonalnie najmniej dochodzeń lub podają do wiadomości publicznej najmniej wyników takich dochodzeń i wyciągają z nich najmniej konkretnych wniosków, dopóki taki stan nie powoduje reakcji ze strony kompetentnych instancji międzynarodowych.

Środki użyte w celu podania wyników wiedzy fachowej do wiadomości publicznej i oddania ich do dyspozycji ogółu

Wyniki ekspertyz wyszczególnia pogłębiona ocena wpływu, wykonana przez Komisję (zobacz niżej). Dane oraz ekspertyzy zebrane przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Morskiego są dostępne na stronie internetowej Agencji (www.emsa.eu.int).

• **Ocena wpływu**

Przy rozpatrywaniu możliwych metod działania, uwzględniono cztery możliwości:

- (1) utrzymanie aktualnego *status quo* („brak działania”);
- (2) wspólnotowa inicjatywa nielegislacyjna zachęcająca do dobrowolnego stosowania przez Państwa Członkowskie zaleceń zawartych w kodeksie MOM ;
- (3) powierzenie MOM przez 25 Państw Członkowskich UE zadania polegającego na dokonaniu zmiany międzynarodowych konwencji w celu ustalenia formalnego obowiązku prowadzenia dochodzeń technicznych po wydarzeniach na morzu oraz
- (4) wypracowanie jasnych wytycznych na szczeblu wspólnotowym dotyczących prowadzenia dochodzeń technicznych i wymiany doświadczenia po każdym poważnym wydarzeniu na morzu.

Ocena wpływu dotycząca wyżej wymienionych wariantów potwierdziła, że:

- aby skutecznie rozwiązać problem dochodzeń technicznych po wydarzeniach na morzu w ramach polityki bezpieczeństwa, najwłaściwszym rozwiązaniem jest zastosowanie prawodawstwa wspólnotowej;
- wybrany instrument (porównaj z dyrektywą ustalającą podstawowe zasady, których Państwa Członkowskie muszą przestrzegać w odniesieniu do dochodzeń technicznych po wydarzeniu na morzu) powinien być oparty w miarę możliwości na zasadach i zaleceniach kodeksu MOM. Zaproponowane rozwiązanie powinno jednak doprowadzić do wymiany doświadczeń podobnej do tej, którą gwarantuje rozwiązanie stosowane w sektorze lotniczym, oraz że
- działanie wspólnotowe w tej dziedzinie jest sprawą pilną, ponieważ dochodzenia techniczne są częścią polityki mającej na celu zapobieganie kolejnym katastrofom morskim w Unii Europejskiej.

Powyższa ocena wpływu została wpisana do programu legislacyjnego i programu pracy Komisji. Jest ona dostępna na stronie internetowej Komisji:

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/impact/index_en.htm

3) ASPEKTY PRAWNE WNIOSKU

- **Streszczenie proponowanych działań**

Głównym celem wniosku (artykuł 1) jest poprawa bezpieczeństwa morskiego i zapobieganie katastrofom morskim w przyszłości. Tak jak w sektorze lotniczym, celem dochodzeń technicznych związanych z wypadkami nie jest ustalenie odpowiedzialności cywilnej lub karnej, ani obciążenie nią kogokolwiek, lecz ustalenie okoliczności i poszukiwanie przyczyn zdarzeń na morzu w celu wyciągnięcia z nich wniosków, które pomogą poprawić poziom bezpieczeństwa morskiego.

Wniosek został opracowany z poszanowaniem przepisów międzynarodowego prawa morskiego i według definicji i zaleceń kodeksu MOM dotyczącego dochodzeń w sprawie wypadków i incydentów na morzu (artykuł 2 i 3). Wprowadza on do prawa wspólnotowego obowiązek prowadzenia przez Państwa Członkowskie dochodzeń w następstwie wypadków morskich (artykuły 5 i 6).

Wniosek nadaje określony status dochodzeniom technicznym w dziedzinie bezpieczeństwa na morzu (artykuł 4) utrwalając lub ustanawiając wyspecjalizowane organy i dając kontrolerom prowadzącym dochodzenia techniczne prawo do prowadzenia dochodzenia w państwach trzecich (artykuł 7). Wniosek zawiera ponadto założenia dotyczące współpracy między Państwami Członkowskimi (artykuł 8) oraz między Państwami Członkowskimi i państwami trzecimi (artykuł 9). Ma także na celu zabezpieczenie dowodów (artykuły 10 i 11); ustala procedury dla zabezpieczania, przechowywania i sporządzania raportów i zapewniania informacji zwrotnej (artykuły 12, 13, 14 i 15).

Wniosek uwzględnia również rolę, jaką w dziedzinie bezpieczeństwa na morzu odgrywa Europejska Agencja Bezpieczeństwa Morskiego, jak to zostało przewidziane w rozporządzeniu (WE) nr 1406/2002.

- **Podstawa prawna**

Art. 80 ust. 2 Traktatu WE.

- **Zasada pomocniczości**

Zasada pomocniczości ma zastosowanie wówczas, gdy wniosek nie wchodzi w wyłączne kompetencje Wspólnoty.

Istnieją przyczyny, dla których cele wniosku nie mogą być w sposób wystarczający realizowane przez Państwa Członkowskie.

Istnieje w szczególności potrzeba harmonizacji i konsolidacji na poziomie Wspólnoty różnych procedur dochodzeń technicznych stosowanych w poszczególnych Państwach Członkowskich, jasnego rozróżnienia między dochodzeniami technicznymi w sprawie bezpieczeństwa a postępowaniami sądowymi, umożliwienia jak najwcześniejszego dostępu kontrolerów do miejsc wypadku, udostępnienia dowodów rzeczowych i kontaktu z osobami, których dotyczy dochodzenie oraz zagwarantowania niezależności kontrolerów od organu nadzorującego.

Brak jasnych wytycznych dotyczących przeprowadzania dochodzeń technicznych i informacji zwrotnej w celu zapobiegania poważnym wypadkom morskim na poziomie europejskim to oczywisty mankament w rozwiązaniach dotyczących bezpieczeństwa morskiego UE. Również brak zaangażowania ze strony wszystkich Państw Członkowskich wpływa negatywnie na poziom bezpieczeństwa i próby zapobiegania ryzyku poważnych wypadków UE.

Cele wniosku mogą być lepiej realizowane poprzez działania Wspólnoty z następujących powodów.

Zorganizowana sieć, umożliwiająca wymianę informacji i docelowo wspólne działania na rzecz wykrywania i z odpowiednim wyprzedzeniem ryzyka nowych katastrof morskich i zapobiegania im, jest bardziej skuteczna niż odosobnione rozwiązania mające na celu ustalenie okoliczności i poszukiwanie przyczyn wydarzeń na morzu w celu wyciągnięcia z nich wniosków mogących poprawić bezpieczeństwo morskie.

Działanie na poziomie Wspólnoty gwarantuje systematyczne prowadzenie dochodzeń technicznych po zdarzeniu na morzu przez wszystkie Państwa Członkowskie zainteresowanych sprawami sektora morskiego.

Realizacja tych dochodzeń według wspólnej, odpowiadającej ustalonym zasadom metodologii na poziomie międzynarodowym gwarantuje jakość i skuteczność dochodzeń.

Ustanowienie sieci współpracy organów prowadzących dochodzenia w Państwach Członkowskich gwarantuje połączenie doświadczeń, wspólną pomoc techniczną i ustalenie skutecznych mechanizmów dostarczania informacji zwrotnej w celu uniknięcia podobnych wypadków na poziomie Wspólnoty;

Stworzenie systemu bazy danych i systemu wymiany informacji technicznych stanowi wartość dodaną w porównaniu z działaniami podejmowanymi indywidualnie przez Państwa Członkowskie działań w celu zagwarantowania ochrony życia ludzkiego na

morzu i zapobiegania negatywnym skutkom wypadków morskich dla środowiska naturalnego.

Zakres działania wniosku ogranicza się do przewidzenia skutecznego zastosowania we Wspólnocie obowiązku prowadzenia dochodzeń po wypadku zgodnie z przepisami międzynarodowego prawa morskiego. Wniosek przewiduje jasne wytyczne dla wprowadzenia w życie zaleceń wypracowanych w tym celu przez MOM.

Wniosek jest więc zgodny z zasadą pomocniczości.

- **Zasada proporcjonalności**

Wniosek jest zgodny z zasadą proporcjonalności z następujących powodów.

Wniosek dotyczący dyrektywy ustala podstawowe zasady regulujące prowadzenie dochodzeń technicznych wydarzeniu następcie wypadków na morzu. Podjęcie najważniejszych kroków w celu zapewnienia ich wykonania na poziomie krajowym należy do Państw Członkowskich.

Ponadto wniosek opiera się na przepisach zawartych w międzynarodowych konwencjach morskich i zaleceniach MOM, których Państwa Członkowskie muszą przestrzegać. Wniosek wprowadza minimalne kryteria jakości dla praktycznego zastosowania tych przepisów i zaleceń, pozostawiając przy tym Państwom Członkowskim duży margines swobody w podejmowaniu decyzji. Inaczej mówiąc, chodzi o stworzenie ram dla wspólnego działania i wzajemnej pomocy technicznej na poziomie europejskim, którymi Państwa Członkowskie obecnie nie dysponują.

Wniosek nie pociąga za sobą zobowiązań finansowych i/lub administracyjnych ani dla podmiotów gospodarczych, ani dla obywateli. Na poziomie administracji krajowej Państwa Członkowskie, które nie dysponują dziś strukturami koniecznymi dla prowadzenia dochodzeń dotyczących wypadków w sektorze morskim, będą musiały dokonać określonych wysiłków administracyjnych w celu wprowadzenia potrzebnych środków. Nie będzie to dotyczyło władz regionalnych i lokalnych.

Informacje zwrotne uzyskane w wyniku dochodzeń technicznych przyczynią się natomiast do poprawy bezpieczeństwa floty i ruchu morskiego oraz do zmniejszenia ryzyka nowych wypadków i incydentów.

- **Wybór instrumentów**

Proponowane instrumenty: dyrektywa

Inne środki nie byłyby odpowiednie z następujących powodów.

Jednym z głównych celów wniosku jest opracowanie jasnych wytycznych dotyczących prowadzenia niezależnych dochodzeń w sprawie wypadków i incydentów mających miejsce na morzu. Dyrektywa pozwala dokładnie określić w prawie wspólnotowym ogólne zasady działania, pozostawiając Państwom Członkowskim możliwie największy margines na podejmowanie decyzji dotyczących wprowadzenia koniecznych rozwiązań.

Inne mechanizmy, takie jak dobrowolna współpraca Państw Członkowskich lub autoregulacja (dochodzenia techniczne realizowane przez podmioty gospodarcze) nie byłyby odpowiednie. Ostatecznie, sytuacje zaistniałe po wypadkach tankowców „Erika” i „Prestige” uwidoczniły bardzo wyraźnie braki w międzynarodowych przepisach i trudności, jakim Państwa Członkowskie muszą stawić czoła, aby doprowadzić do końca, w sposób zadowalający i w rozsądnych terminach dochodzenia techniczne po poważnych wypadkach morskich.

4) WPLYW NA BUDŻET

Wniosek nie ma wpływu na wydatki operacyjne budżetu Wspólnoty. W celu zapewnienia odpowiedniej kontroli wprowadzenia w życie dyrektywy, przewiduje się bardzo ograniczony wpływ na wydatki administracyjne.

5) INFORMACJE DODATKOWE

- **Uchylenie obowiązujących rozporządzeń prawnych**

Przyjęcie wniosku pociągnie za sobą uchylenie niektórych przepisów prawnych.

- **Klauzula przeglądu/weryfikacji/wygaśnięcia**

Wniosek zawiera klauzulę przeglądu.

- **Tabela korelacji**

Państwa Członkowskie przekazują Komisji teksty transponujących dyrektywę przepisów krajowych oraz tabelę korelacji pomiędzy nimi a niniejszą dyrektywą.

- **Europejski Obszar Gospodarczy**

Proponowany akt prawny ma znaczenie dla EOG i w związku z tym jego zakres powinien być rozszerzony na Europejski Obszar Gospodarczy.

Wniosek

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**ustanawiająca podstawowe zasady regulujące postępowanie dochodzeniowe w sprawie wypadków w sektorze transportu morskiego i zmieniająca dyrektywy 1999/35/WE i 2002/59/WE****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 80 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji¹,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego²,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów³,

stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu⁴,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Należy utrzymać wysoki poziom bezpieczeństwa w transporcie morskim w Europie oraz dołożyć wszelkich starań, żeby ograniczyć liczbę wypadków i incydentów morskich.
- (2) Szybkie przeprowadzanie dochodzeń technicznych w sprawach wypadków morskich poprawia bezpieczeństwo na morzu, pomagając w zapobieganiu ponownym wypadkom, które powodują utratę życia, utratę statków i zanieczyszczenie środowiska morskiego.
- (3) Parlament Europejski w rezolucji⁵ na temat poprawy bezpieczeństwa na morzu zaleca Komisji przedstawienie wniosku w sprawie dyrektywy dotyczącej przeprowadzania dochodzeń w sprawie wypadków morskich.
- (4) Art. 2 Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza z 1982 r. (UNCLOS)⁶, zapewnia prawo państw nadbrzeżnych do prowadzenia dochodzeń w sprawie przyczyn

¹ Dz. U. C [...], [...], str. [...].

² Dz. U. C [...], [...], str. [...].

³ Dz. U. C [...], [...], str. [...].

⁴ Dz. U. C [...], [...], str. [...].

⁵ 2003-2235 (INI).

wypadków morskich na ich wodach terytorialnych, które mogą stanowić zagrożenie dla życia lub środowiska, angażować służby poszukiwawcze i ratunkowe państwa nadbrzeżnego lub w inny sposób wpływać na to państwo.

- (5) Art. 94 UNCLOS stanowi, że państwo bandery ma spowodować przeprowadzenie dochodzenia w sprawie określonych wypadków lub incydentów związanych z nawigacją na pełnym morzu przez lub przed odpowiednio wykwalifikowaną osobą lub osobami.
- (6) Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu z 1974 r. (SOLAS I/21)), Międzynarodowa konwencja o liniach ładunkowych z 1966 r. oraz Międzynarodowa Konwencja o zapobieganiu zanieczyszczeniom pochodzącym ze statków z 1973 r. nakładają na państwa bandery obowiązek prowadzenia dochodzeń w sprawie wypadków oraz powiadamiania Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) o wynikach takich dochodzeń.
- (7) [Projektowany] Kodeks zasad wprowadzania obowiązkowych instrumentów IMO⁷ przypomina o obowiązku zagwarantowania przez państwa bandery przeprowadzenia dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa na morzu przez odpowiednio wykwalifikowanych inspektorów, właściwych w sprawach związanych z wypadkami i incydentami morskimi. Kodeks wymaga ponadto, aby państwo bandery było przygotowane do zapewnienia w tym celu wykwalifikowanych inspektorów, niezależnie od miejsca, w którym nastąpił wypadek lub incydent.
- (8) Należy uwzględnić Kodeks postępowania dochodzeniowego w sprawach wypadków i incydentów morskich przyjęty w listopadzie 1997 r. rezolucją zgromadzenia ogólnego IMO A.849, który przewiduje wdrożenie wspólnego podejścia w zakresie badania bezpieczeństwa w sprawach wypadków i incydentów morskich oraz współpracę między państwami w zakresie ustalania czynników prowadzących do wypadków i incydentów morskich. Należy także uwzględnić postanowienia Okólnika 953 Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu IMO, w którym zamieszczono zaktualizowane definicje terminów stosowanych w Kodeksie oraz rezolucji IMO A.861(20) i MSC.163(78), w których zamieszczono definicję „urządzeń zapisujących przebieg podróży”.
- (9) Dyrektywa Rady 1999/35/WE z dnia 29 kwietnia 1999 r. w sprawie systemu obowiązkowych przeglądów dla bezpiecznej, regularnej żeglugi promów typu ro-ro i szybkich statków pasażerskich⁸ nakłada na Państwa Członkowskie obowiązek zdefiniowania, w ramach swoich wewnętrznych systemów prawnych, statusu prawnego, który umożliwi im i każdemu innemu zainteresowanemu Państwu Członkowskiemu uczestnictwo, współpracę lub, tam gdzie przewiduje to Kodeks postępowania dochodzeniowego w sprawach wypadków i incydentów morskich, prowadzenie dowolnego dochodzenia w sprawie wypadku lub incydentu morskiego, w którym uczestniczył prom typu ro-ro lub szybki statek pasażerski.

⁶ Akt końcowy Trzeciej Konferencji Narodów Zjednoczonych na temat prawa morza 1973-1982, Klasa nr 341.45 L412 1997.

⁷ Wersja IMO FSI 13/WP.3 z dnia 9 marca 2005 r.

⁸ Dz. U. L 138, z 1.6.99, str. 1. Dyrektywa zmieniona dyrektywą 2002/84/WE (Dz.U. L 324, 29.11.2002, str. 53).

- (10) Dyrektywa 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiająca wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków i uchylająca dyrektywę Rady 93/75/EWG⁹ nakłada na Państwa Członkowskie obowiązek przestrzegania Kodeksu postępowania dochodzeniowego w sprawie wypadków i incydentów morskich IMO i publikacji wyników dochodzenia w sprawie wypadków niezwłocznie po ich otrzymaniu.
- (11) Dochodzenie w sprawie wypadków i incydentów z udziałem statków pełnomorskich lub innych statków w porcie lub innym ograniczonym obszarze morskim powinno być prowadzone pod kontrolą niezależnego organu lub podmiotu w celu zapobieżenia potencjalnym konfliktom interesów.
- (12) Państwa Członkowskie powinny zadbać, aby ich wewnętrzne systemy prawne umożliwiały im i każdemu innemu istotnie zainteresowanemu Państwu Członkowskiemu przeprowadzenie dochodzenia, lub uczestnictwo czy współpracę w prowadzeniu dochodzenia na podstawie przepisów Kodeksu postępowania dochodzeniowego w sprawie wypadków morskich IMO.
- (13) Na mocy postanowienia V/20 SOLAS statki pasażerskie oraz statki inne niż pasażerskie o wyporności brutto równej lub przekraczającej 3 000 ton, zbudowane w dniu 1 lipca 2002 r. lub później, muszą mieć na pokładzie urządzenia zapisujące przebieg podróży (VDR) pomocne w dochodzeniach w sprawie wypadków. Mając na uwadze znaczenie takiego sprzętu przy definiowaniu polityki zapobiegania wypadkom w żegludze morskiej, należy systematycznie domagać się jego instalacji na pokładach statków odbywających podróże krajowe lub międzynarodowe, które zawijają do portów Wspólnoty.
- (14) Dane z systemu VDR oraz innych urządzeń elektronicznych mogą być wykorzystane zarówno po wypadku lub incydencie morskim do zbadania jego przyczyn jak i zapobiegawczo w celu poznania okoliczności, które mogą prowadzić do takich zdarzeń. Państwa Członkowskie powinny zadbać, aby takie dane, jeśli są dostępne, były właściwie wykorzystywane w obu celach.
- (15) Należy przeprowadzić dochodzenie lub w inny sposób zbadać alarmy o niebezpieczeństwie nadane ze statków lub informacje pochodzące z innych źródeł a mówiące o zagrożeniu statku lub osób przebywających na jego pokładzie lub o poważnym potencjalnym ryzyku, na jakie narażeni są ludzie lub konstrukcja statku, lub środowisko w wyniku działania statku.
- (16) Rozporządzenie (WE) nr 1406/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady¹⁰ nakłada na Europejską agencję ds. bezpieczeństwa na morzu (dalej zwaną „agencją”) obowiązek współpracy z Państwami Członkowskimi na rzecz opracowania rozwiązań technicznych i zapewnienia pomocy technicznej w związku z wprowadzaniem prawodawstwa wspólnotowego. W zakresie dochodzeń w sprawie wypadków agencja ma szczególny obowiązek ułatwiania współpracy między Państwami Członkowskimi a Komisją w zakresie opracowania, z należytym uwzględnieniem różnych systemów prawnych poszczególnych Państw Członkowskich, wspólnych metod prowadzenia

⁹ Dz.U. L 208 z 5.8.2002, str. 10.

¹⁰ Dz. U. L 208, z 5.8.2002, str. 1. Rozporządzenie w brzmieniu poprawionym rozporządzeniem Komisji 724/2004, (Dz.U. L 129, 29.4.2004, str. 1).

dochodzeń w sprawie wypadków morskich zgodnie z ustalonymi zasadami międzynarodowymi;

- (17) Zgodnie z przepisami rozporządzenia (WE) nr 1406/2002 agencja musi ułatwiać współpracę w zakresie zapewniania pomocy Państwom Członkowskim w działaniach związanych z dochodzeniami w sprawie poważnych wypadków morskich oraz w analizowaniu istniejących sprawozdań z dochodzeń w sprawie wypadków morskich;
- (18) Zalecenia w sprawie bezpieczeństwa sformułowane na skutek dochodzenia w sprawie wypadku lub incydentu pod kątem bezpieczeństwa powinny zostać należycie uwzględnione przez Państwa Członkowskie.
- (19) Celem dochodzenia technicznego jest zapobieganie wypadkom i incydentom morskim w przyszłości, zatem jego wnioski oraz zalecenia w sprawie bezpieczeństwa nie powinny być wykorzystywane do ustalania odpowiedzialności za zdarzenie lub określania winy.
- (20) Jako że Państwa Członkowskie nie mogą w zadowalający sposób zrealizować celów zamierzonych działań, tj. poprawić bezpieczeństwa morskiego we Wspólnocie ani zmniejszyć ryzyka dalszych wypadków morskich, cele te zaś można ze względu na skalę lub skutki działań, w lepszym stopniu zrealizować na poziomie wspólnotowym, Wspólnota może przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości w rozumieniu art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną we wspomnianym artykule, zakres niniejszej dyrektywy nie wychodzi poza ramy konieczne do realizacji tych celów.
- (21) Środki konieczne do wprowadzenia w życie niniejszej dyrektywy należy przyjąć zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji¹¹,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1
Przedmiot

Celem niniejszej dyrektywy jest poprawa bezpieczeństwa na morzu oraz ograniczenie występowania wypadków morskich w przyszłości poprzez:

- a) ułatwienie szybkiego przeprowadzania dochodzeń dotyczących bezpieczeństwa oraz właściwej analizy wypadków i incydentów morskich, oraz
- b) zapewnienie terminowego i szczegółowego przedstawiania sprawozdań z dochodzeń oraz propozycji działań naprawczych.

Dochodzenia prowadzone na mocy niniejszej dyrektywy nie zmierzają do ustalenia odpowiedzialności ani, za wyjątkiem zakresu, w którym jest to konieczne do osiągnięcia celu dochodzenia, do przypisania winy za zdarzenie.

¹¹ Dz.U. L 184 z 17.7.1999, str. 23.

Artykuł 2
Zakres

1. Niniejsza dyrektywa stosuje się do wypadków i incydentów morskich oraz alarmów o niebezpieczeństwie na morzu, które:
 - a) dotyczą statków pływających pod banderą jednego z Państw Członkowskich, lub
 - b) mają miejsce na obszarach, nad którymi jurysdykcję sprawują Państwa Członkowskie, lub
 - c) dotyczą innych istotnych interesów Państw Członkowskich.
2. Niniejsza dyrektywa nie stosuje się do wypadków i incydentów morskich oraz do alarmów o niebezpieczeństwie na morzu, które dotyczą wyłącznie:
 - a) okrętów wojennych i transportowców lub innych statków będących własnością lub użytkowanych przez Państwo Członkowskie, używanych wyłącznie do niehandlowych celów publicznych;
 - b) statków nienapędzanych mechanicznie, statków drewnianych o prostej konstrukcji, jachtów i łodzi rekreacyjnych, o ile nie są obsadzone załogą i nie przewożą w celach handlowych więcej niż 12 pasażerów;
 - c) jednostek żeglugi śródlądowej pływających po wodach śródlądowych;
 - d) statków rybackich o długości nieprzekraczającej 24 metrów;
 - e) zakotwiczonych przybrzeżnych jednostek wiertniczych.

Artykuł 3
Definicje

Do celów niniejszej dyrektywy:

1. „SOLAS” oznacza Międzynarodową konwencję o bezpieczeństwie życia na morzu z 1974 r. (SOLAS 74), w brzmieniu poprawionym i zmienionym Protokołami z 1978 i 1988 r.

„Kodeks IMO” oznacza Kodeks postępowania dochodzeniowego w sprawie wypadków i incydentów morskich przyjęty przez Międzynarodową Organizację Morską rezolucją zgromadzenia ogólnego A.849 z dnia 27 listopada 1997 r. w brzmieniu poprawionym.
2. Następujące terminy mają znaczenie zgodne z definicjami podanymi w Kodeksie IMO:
 - a) „Wypadek morski”,
 - b) „Bardzo poważny wypadek morski”,

- c) „Incydent morski”,
 - d) „Dochodzenie w sprawie wypadku morskiego lub incydentu”,
 - e) „Istotnie zainteresowane państwo”.
3. Terminy „poważny wypadek” oraz „mniej poważny wypadek” mają znaczenie zgodne ze zaktualizowanymi definicjami podanymi w Okólniku 953 Komitetu bezpieczeństwa morskiego IMO;
 4. Terminy „prom typu ro-ro” oraz „szybki statek pasażerski” mają znaczenie zgodne z definicjami podanymi w art. 2 dyrektywy 1999/35/WE;
 5. „Państwo Członkowskie kierujące dochodzeniem” oznacza Państwo Członkowskie, które ma obowiązek przeprowadzenia dochodzenia lub, w przypadku, gdy istnieje więcej niż jedno istotnie zainteresowane państwo, kieruje dochodzeniem w sprawie bezpieczeństwa zgodnie z niniejszą dyrektywą;
 6. „Urządzenie zapisujące przebieg podróży” (VDR) ma znaczenie zgodne z definicją podaną w rezolucjach IMO A.861(20) oraz MSC.163(78);
 7. „Alarm o niebezpieczeństwie” oznacza sygnał nadany przez statek lub informację pochodzącą z innego źródła, powiadamiającą o tym, że statek lub osoby na jego pokładzie lub poza nim znajdują się w niebezpieczeństwie na morzu;
 8. „Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa” oznaczają propozycje wystosowane:
 - a) przez organ dochodzeniowy państwa prowadzącego dochodzenie dotyczące bezpieczeństwa w związku z wypadkiem lub incydem morskim lub kierującego takim dochodzeniem, w oparciu o informacje uzyskane w takim dochodzeniu, lub, zależnie od sytuacji,
 - b) przez Komisję na podstawie analizy danych zbiorczych.

Artykuł 4

Status dochodzeń dotyczących bezpieczeństwa

1. Państwa Członkowskie opracowują zgodnie ze swoimi wewnętrznymi systemami prawnymi, zasady przeprowadzania dochodzeń dotyczących bezpieczeństwa w sprawie wypadków lub incydentów morskich. W ten sposób gwarantują, że takie dochodzenia:
 - a) są niezależne od dochodzeń kryminalnych lub innych prowadzonych równolegle w celu ustalenia odpowiedzialności lub przypisania winy, oraz
 - b) nie są wykluczone, zawieszane lub opóźnione z uwagi na wymienione dochodzenia.
2. Zasady opracowane przez Państwa Członkowskie zawierają przepisy umożliwiające:

- a) współpracę i wzajemną pomoc w zakresie dochodzeń dotyczących bezpieczeństwa w sprawie wypadków lub incydentów morskich prowadzonych przez inne Państwa Członkowskie lub przekazanie innemu Państwu Członkowskiemu zadania kierowania takim dochodzeniem zgodnie z przepisami określonymi w niniejszej dyrektywie, oraz
- b) koordynację w ścisłej współpracy z Komisją działań organów dochodzeniowych w zakresie koniecznym do realizacji celów niniejszej dyrektywy.

Artykuł 5

Obowiązek przeprowadzenia dochodzenia

1. Każde Państwo Członkowskie zapewnia przeprowadzenie dochodzenia przez organ dochodzeniowy, o którym mowa w art. 8, po poważnym lub bardzo poważnym wypadku morskim,
 - a) w którym uczestniczył statek pływający pod jego banderą, niezależnie od miejsca wypadku, lub
 - b) który nastąpił na obszarze, nad którym państwo to sprawuje jurysdykcję, niezależnie od bandery statku lub statków uczestniczących w wypadku, lub
 - c) który dotyczy istotnego interesu Państwa Członkowskiego, niezależnie od miejsca wypadku oraz bandery statku lub statków uczestniczących w zdarzeniu.
2. Oprócz przeprowadzenia dochodzenia w sprawie poważnych lub bardzo poważnych wypadków, organ dochodzeniowy, o którym mowa w art. 8 po ustaleniu wstępnych faktów w sprawie decyduje o wszczęciu dochodzenia dotyczącego bezpieczeństwa w sprawie mniej poważnego wypadku, incydentu morskiego lub alarmu o niebezpieczeństwie.

Podejmując decyzję w tej sprawie uwzględnia powagę wypadku lub incydentu, typ statku i/lub ładunku, których dotyczy alarm o niebezpieczeństwie i/lub wszelkie wnioski ze strony służb poszukiwawczych i ratunkowych.
3. Zakres i praktyczne ustalenia dotyczące prowadzenia dochodzeń dotyczących bezpieczeństwa ustala organ dochodzeniowy Państwa Członkowskiego kierującego dochodzeniem we współpracy z odpowiednimi organami innych istotnie zainteresowanych państw w sposób najbardziej sprzyjający realizacji celów niniejszej dyrektywy i z zamiarem zapobieżenia przyszłym wypadkom i incydentom.
4. Dochodzenia dotyczące bezpieczeństwa odbywają się zgodnie ze wspólną metodologią dochodzeń w sprawie wypadków i incydentów morskich opracowaną zgodnie z przepisami art. 2 lit. e) rozporządzenia (WE) nr 1406/2002. O przyjęciu lub zmianie takiej metodologii dla celów niniejszej dyrektywy decyduje się zgodnie z procedurą określoną w art. 18 ust. 2.
5. Dochodzenie dotyczące bezpieczeństwa rozpoczyna się najszybciej jak to możliwe po wystąpieniu wypadku lub incydentu morskiego.

Artykuł 6
Obowiązek składania sprawozdań

Państwo Członkowskie wymaga w ramach swojego krajowego systemu prawnego niezwłocznego powiadomienia swojego organu dochodzeniowego przez odpowiedzialne władze i/lub uczestniczące strony o wszystkich wypadkach, incydentach i alarmach o niebezpieczeństwie wchodzących w zakres niniejszej dyrektywy.

Artykuł 7
Wspólne dochodzenia dotyczące bezpieczeństwa

1. W przypadku poważnych i bardzo poważnych wypadków obejmujących istotny interes dwóch lub więcej Państw Członkowskich, państwa te ustalają w trybie pilnym, które z nich będzie kierować dochodzeniem.

Państwa Członkowskie powstrzymują się od równoczesnego przeprowadzania dochodzeń dotyczących bezpieczeństwa w sprawie tego samego wypadku lub incydentu morskiego. Powstrzymują się one od stosowania wszelkich środków, które mogłyby zagrozić przebiegowi dochodzenia dotyczącego bezpieczeństwa wchodzącego w zakres niniejszej dyrektywy.

2. Za porozumieniem stron Państwo Członkowskie może przekazać zadanie kierowania dochodzeniem dotyczącym bezpieczeństwa w sprawie wypadku lub incydentu morskiego innemu Państwu Członkowskiemu. Może ono zaprosić inne Państwo Członkowskie do udziału w takim dochodzeniu.
3. Wobec wypadku lub incydentu morskiego lub alarmu o niebezpieczeństwie, w których uczestniczył prom typu ro-ro lub szybki statek pasażerski, procedurę dochodzeniową wszczynają Państwa Członkowskie, na którego wodach miał miejsce wypadek lub incydent, a gdy zdarzenie miało miejsce na wodach pozaterytorialnych, ostatnie Państwo Członkowskie odwiedzone przez prom lub statek.

Państwo to jest odpowiedzialne za dochodzenie oraz koordynację współpracy z innymi istotnie zainteresowanymi Państwami Członkowskimi do czasu ustalenia, które z państw ma kierować dochodzeniem.

Artykuł 8
Organ dochodzeniowy

1. Państwa Członkowskie zapewniają, aby dochodzenia dotyczące bezpieczeństwa w sprawie wypadków lub incydentów morskich były prowadzone pod nadzorem bezstronnego stałego organu lub podmiotu dochodzeniowego (dalej zwanego „organem dochodzeniowym”) przez odpowiednio wykwalifikowanych inspektorów, którzy znają zagadnienia związane z wypadkami i incydentami morskimi.

Organ dochodzeniowy jest funkcjonalnie niezależny od, w szczególności, władz krajowych odpowiedzialnych za zdolność do żeglugi, certyfikację, inspekcje, zatrudnienie, bezpieczną nawigację, konserwację i stan techniczny urządzeń, kontrolę ruchu morskiego, kontrolę służb portu, działanie portów morskich oraz od

wszystkich innych podmiotów, których interesy mogłyby stać w sprzeczności z zadaniem powierzonym temu organowi.

2. Organ dochodzeniowy gwarantuje, że poszczególni inspektorzy dochodzeniowi posiadają praktyczną wiedzę i doświadczenie w dziedzinach, w których pełnią swoje zwykłe obowiązki dochodzeniowe. Ponadto organ dochodzeniowy zapewnia w razie konieczności pomoc ekspertów z potrzebnych dziedzin.
3. Działania powierzone organowi dochodzeniowemu można rozszerzyć na zbieranie i analizę danych związanych z bezpieczeństwem na morzu, w szczególności do celów prewencyjnych, w zakresie, w którym działania te nie wpływają na niezależność organu ani nie nakładają na niego odpowiedzialności w sprawach prawnych, administracyjnych lub związanych z normalizacją.
4. Państwa Członkowskie, działające w ramach swoich systemów prawnych oraz tam gdzie jest to zasadne we współpracy z władzami odpowiedzialnymi za dochodzenie sądowe, wymagają, aby inspektorzy ich organów dochodzeniowych, lub dowolnego organu, któremu powierzono zadanie prowadzenia dochodzenia, posiadali uprawnienia do:
 - a) swobodnego dostępu do wszystkich istotnych dla sprawy obszarów lub miejsca wypadku oraz do wszystkich statków, wraków i konstrukcji, łącznie z ładunkiem, sprzętem i szczątkami;
 - b) bezzwłocznego zapewnienia wykazu dowodów i kontrolowanego przeszukania wraków, szczątków i innych elementów lub substancji oraz zabrania ich celem zbadania lub analizy;
 - c) żądania badania lub analizy elementów wspomnianych w lit. b) oraz swobodnego dostępu do wyników takich badań lub analiz;
 - d) swobodnego dostępu, kopiowania i wykorzystania wszystkich odnośnych informacji i zarejestrowanych danych, łącznie z pochodzącymi z urzędzenia zapisującego przebieg podróży (VDR), dotyczących statku, podróży, ładunku, załogi i wszystkich pozostałych osób, obiektów, warunków i okoliczności;
 - e) swobodnego dostępu do wyników badań ciał ofiar lub testów próbek pobranych z ciał ofiar;
 - f) żądania przeprowadzenia badań załogi statku i wszelkich innych istotnych dla sprawy osób oraz swobodnego dostępu do wyników tych badań lub do przeprowadzenia testów na próbkach pobranych od takich osób i swobodnego dostępu do wyników tych testów;
 - g) przesłuchania świadków bez udziału osób, których interesy mogłyby zdaniem inspektorów utrudniać prowadzenie dochodzenia dotyczącego bezpieczeństwa;
 - h) dostępu do rejestrów przeglądów i odnośnych informacji przechowywanych przez państwo bandery, właścicieli, towarzystwa kwalifikacyjne lub inne strony, jeśli strona lub jej przedstawiciel posiadają siedzibę na terenie Państwa Członkowskiego;

- i) zwrócenia się o pomoc do właściwych władz danych państw, łącznie z inspektorami państwa bandery i państwa portu, pracownikami straży przybrzeżnej, pracownikami obsługi ruchu statków, zespołami poszukiwawczymi i ratowniczymi, pilotami i innym personelem portu lub morskim.
5. Organ dochodzeniowy ma możliwość niezwłocznego reagowania na powiadomienia o wypadkach oraz uzyskania zasobów koniecznych do niezależnego pełnienia swojej funkcji. Jego inspektorzy posiadają status zapewniający im niezbędne gwarancje niezależności.
 6. Organ dochodzeniowy może połączyć zadania, które wykonuje w ramach niniejszej dyrektywy z pracą dochodzeniową w sprawie zdarzeń innych niż wypadki morskie, pod warunkiem, że takie dochodzenia nie zagrażają jego niezależności.

Artykuł 9 *Nieujawnianie informacji*

Państwa Członkowskie, zapewniają nieujawnianie dla celów innych niż dochodzenie dotyczące bezpieczeństwa niżej wymienionych informacji, chyba że odpowiednie władze sądowe tego państwa uznają, że korzyści z ich ujawnienia przeważają niekorzystny krajowy lub międzynarodowy wpływ, jaki takie działania mogą wywrzeć na prowadzone w danej chwili lub przyszłe dochodzenia:

- a) wszystkie dowody związane ze świadkami oraz pozostałe oświadczenia, wyjaśnienia i notatki sporządzone lub otrzymane przez organ dochodzeniowy w toku prowadzenia dochodzenia dotyczącego bezpieczeństwa;
- b) zapisy ujawniające tożsamość osób, które składały zeznania w ramach dochodzenia dotyczącego bezpieczeństwa;
- c) informacje medyczne lub osobiste dotyczące osób, które uczestniczyły w wypadku lub incydencie.

Artykuł 10 *Ramy stałej współpracy*

1. Państwa Członkowskie w ścisłej współpracy z Komisją ustanawiają ramy stałej współpracy umożliwiające współdziałanie odpowiednich dla każdego z tych państw organów dochodzeniowych prowadzących dochodzenia dotyczące bezpieczeństwa w sprawie wypadków i incydentów morskich, a także współpracę tych organów z Komisją na rzecz realizacji celów niniejszej dyrektywy.
2. Regulamin ram stałej współpracy oraz ustalenia organizacyjne związane z nimi przyjmuje się zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 18 ust. 2.
3. W ramach stałej współpracy organy dochodzeniowe Państw Członkowskich i Komisja ustalą w szczególności najlepsze formy współpracy w zakresie:

- a) współużytkowania instalacji, urządzeń i sprzętu do technicznego badania wraków i wyposażenia statku oraz innych obiektów mających znaczenie dla dochodzenia dotyczącego bezpieczeństwa, łącznie z pozyskaniem i oceną informacji pochodzących z urządzeń zapisujących przebieg podróży i innych urządzeń elektronicznych;
 - b) współpracy technicznej oraz wzajemnego udostępniania ekspertów potrzebnych do wykonania zadań szczególnych;
 - c) pozyskiwania i wzajemnego udostępniania informacji potrzebnych do analizowania danych wypadku oraz przygotowania stosownych zaleceń w sprawie bezpieczeństwa na poziomie wspólnotowym;
 - d) przygotowania wspólnych zasad realizowania zaleceń dotyczących bezpieczeństwa oraz przystosowywania metod dochodzeniowych do zmian związanych z postępem technicznym i naukowym;
 - e) opracowania zasad poufności w zakresie udostępniania zeznań świadków i przetwarzania danych;
 - f) organizowania w miarę potrzeby stosownych zajęć szkoleniowych dla poszczególnych inspektorów;
 - g) wspierania współpracy z organami lub podmiotami dochodzeniowymi państw trzecich oraz z międzynarodowymi organizacjami dochodzeniowymi w dziedzinach wchodzących w zakres niniejszej dyrektywy.
4. Każde Państwo Członkowskie, z którego urządzeń lub usług korzystał lub skorzystałby w zwykłych okolicznościach statek przed nastąpieniem wypadku lub incydentu, a które posiada informacje istotne dla dochodzenia, dostarcza je organowi prowadzącemu dochodzenie.

Artykuł 11 *Koszty*

Państwa Członkowskie dokładają wszelkich starań w celu nienakładania opłat za pomoc potrzebną innym Państwom Członkowskim do celów przeprowadzenia dochodzenia dotyczącego bezpieczeństwa w ramach niniejszej dyrektywy.

Artykuł 12 *Współpraca z istotnie zainteresowanymi państwami trzecimi*

1. Państwa Członkowskie współpracują w możliwie największym zakresie z istotnie zainteresowanymi państwami trzecimi w dochodzeniu w sprawie wypadków morskich.
2. Na mocy wspólnego porozumienia istotnie zainteresowane państwa trzecie mogą włączyć się w proces dochodzenia dotyczącego bezpieczeństwa prowadzony przez Państwo Członkowskie na warunkach określonych w niniejszej dyrektywie na każdym jego etapie.

3. Współpraca Państwa Członkowskiego w dochodzeniu prowadzonym przez istotnie zainteresowane państwo trzecie odbywa się bez uszczerbku dla wymagań związanych z prowadzeniem dochodzeń dotyczących bezpieczeństwa w sprawie wypadków lub incydentów morskich oraz wymagań dotyczących sprawozdawczości z tych dochodzeń, określonych w niniejszej dyrektywie.

Artykuł 13
Przechowywanie dowodów

Państwa Członkowskie przyjmują środki mające na celu zagwarantowanie, że strony uczestniczące w wypadkach, incydentach i alarmach o niebezpieczeństwie objętych zakresem niniejszej dyrektywy dokładają wszelkich starań, aby:

- a) zachować wszystkie informacje pochodzące z map, rejestrów pokładowych, zapisów elektronicznych i magnetycznych oraz taśm wideo, łącznie z informacjami pochodzącymi z urządzeń zapisujących przebieg podróży i innych urządzeń elektronicznych dotyczące okresu przed, w trakcie i po wypadku;
- b) zapobiec skasowaniu lub zmianom takich informacji;
- c) zapobiec zakłóceniami powodowanym przez inny sprzęt, które można by zasadnie uznać za szkodzące dochodzeniu prowadzonemu w sprawie wypadku;
- d) szybko zbierać i przechowywać wszystkie dowody do celów dochodzeń dotyczących bezpieczeństwa w sprawie wypadków i incydentów morskich.

Artykuł 14
Sprawozdania z dochodzenia w sprawie wypadku

1. Dochodzenia dotyczące bezpieczeństwa w sprawie wypadków lub incydentów morskich przeprowadzane zgodnie z przepisami niniejszej dyrektywy są zakończone sprawozdaniem opublikowanym zgodnie z wytycznymi określonymi w załączniku I.
2. Organy dochodzeniowe dokładają wszelkich starań, aby udostępnić sprawozdanie do wiadomości publicznej w ciągu 12 miesięcy od daty wypadku lub incydentu. Jeżeli przygotowanie sprawozdania końcowego w tym terminie jest niemożliwe, w okresie 12 miesięcy od daty wypadku lub incydentu publikuje się sprawozdanie okresowe.
3. Organ dochodzeniowy Państwa Członkowskiego kierującego śledztwem przesyła kopię sprawozdania końcowego lub okresowego Komisji. W celu poprawy jakości sprawozdania w sposób najbardziej sprzyjający realizacji celów niniejszej dyrektywy organ dochodzeniowy uwzględnia w nim ewentualne spostrzeżenia Komisji.

Artykuł 15
Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa

1. Państwa Członkowskie zapewniają, aby zalecenia dotyczące bezpieczeństwa przedstawione przez organy dochodzeniowe były należycie uwzględniane przez ich

adresatów oraz, tam gdzie jest to stosowne, wprowadzane w życie zgodnie z przepisami prawa wspólnotowego i międzynarodowego.

2. Tam, gdzie ma to zastosowanie, organ dochodzeniowy lub Komisja wystawiają zalecenia dotyczące bezpieczeństwa na podstawie analizy danych zbiorczych.
3. Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa lub zalecenie okresowe w żadnym wypadku nie przypisują winy lub odpowiedzialności za wypadek.

Artykuł 16

System wczesnego ostrzegania

Jeżeli organ dochodzeniowy Państwa Członkowskiego na dowolnym etapie dochodzenia w sprawie wypadku lub incydentu morskiego uzna, że w celu zapobieżenia ryzyku kolejnych wypadków, konieczne jest pilne podjęcie działania na szczeblu wspólnotowym, niezwłocznie powiadamia Komisję o konieczności wystosowania wczesnego ostrzeżenia.

Komisja niezwłocznie bada sprawę i, jeśli jest to konieczne, wystosowuje notę ostrzegawczą do wiadomości odpowiedzialnych władz we wszystkich pozostałych Państwach Członkowskich, do przedsiębiorstw żeglugowych i innych właściwych stron.

Artykuł 17

Europejska baza danych wypadków morskich

1. Dane dotyczące wypadków i incydentów morskich są przechowywane i analizowane za pomocą europejskiej elektronicznej bazy danych, która zostanie założona przez Komisję, zwanej Europejską platformą informacyjną w sprawie wypadków morskich (EMCIP).
2. Państwa Członkowskie powiadamiają Komisję o uprawnionych władzach, które będą mieć prawo dostępu do tej bazy danych.
3. Organy dochodzeniowe Państw Członkowskich powiadamiają Komisję o wypadkach i incydentach morskich zgodnie z wzorem zamieszczonym w załączniku II. Organy te dostarczają Komisji także dane z dochodzeń dotyczących bezpieczeństwa w sprawie wypadków lub incydentów morskich zgodnie ze schematem bazy danych EMCIP.
4. Komisja powiadamia organy dochodzeniowe Państw Członkowskich o wymaganiach i ramach czasowych procedur notyfikacyjnych i sprawozdawczych.

Artykuł 18
Komitet

1. Komisja jest wspomagana przez Komitet ds. bezpiecznych mórz i zapobiegania zanieczyszczeniu morza przez statki (COSS) stworzony na mocy art. 3 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2099/2002¹².
2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 i 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem przepisów jej art. 8.

Okres wskazany w art. 5 ust. 6 decyzji 1999/468/WE ustala się na dwa miesiące.
3. Komitet przyjmuje swój regulamin.

Artykuł 19
Uprawnienia do wprowadzania zmian

Komisja może aktualizować definicje zawarte w niniejszej dyrektywie oraz odesłania do aktów Wspólnoty i instrumentów IMO, zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 18 ust. 2, w celu dostosowania ich do środków Wspólnoty lub IMO, które weszły w życie, i pod warunkiem przestrzegania ograniczeń nałożonych w niniejszej dyrektywie.

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

Artykuł 20
Środki dodatkowe

Żadne przepisy niniejszej dyrektywy nie stanowią przeszkody dla Państwa Członkowskiego w podejmowaniu dodatkowych środków związanych z bezpieczeństwem na morzu, które nie są ujęte w niniejszej dyrektywie, pod warunkiem, że takie środki nie naruszają przepisów niniejszej dyrektywy lub w inny sposób nie wpływają niekorzystnie na realizację określonych w niej celów.

Artykuł 21
Kary

Państwa Członkowskie ustanawiają zasady nakładania kar za naruszenia przepisów krajowych przyjętych zgodnie z niniejszą dyrektywą i przyjmują wszelkie niezbędne środki, aby zapewnić stosowanie tych kar. Kary tak nakładane muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.

Artykuł 22
Zmiany w istniejących aktach

1. Art. 12 dyrektywy 1999/35/WE zostaje skreślony.

¹² Dz.U. L 324 z 29.11.2002, str. 1.

2. Art. 11 dyrektywy 2002/59/WE zostaje skreślony.

Artykuł 23
Transpozycja

1. Państwa Członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy najpóźniej do dnia {...}. Państwa Członkowskie niezwłocznie przekazują Komisji tekst powyższych przepisów i tabelę korelacji pomiędzy tymi przepisami a niniejszą dyrektywą.

Przepisy przyjęte przez Państwa Członkowskie zawierają odesłanie do niniejszej dyrektywy lub odesłanie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Sposób dokonania takiego odesłania ustalany jest przez Państwa Członkowskie.

2. Państwa Członkowskie przekazują Komisji tekst głównych przepisów prawa krajowego, które przyjmują w zakresie objętym niniejszą dyrektywą.

Artykuł 24
Wejście w życie

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich*.

Artykuł 25
Adresaci

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, [...]

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący
[...]

W imieniu Rady
Przewodniczący
[...]

ZAŁĄCZNIK I

Forma i treść sprawozdania z dochodzenia dotyczącego bezpieczeństwa

Wprowadzenie

Cechą charakterystyczną dochodzenia dotyczącego bezpieczeństwa jest to, że w żadnym wypadku nie służy ono ustaleniu odpowiedzialności lub winy a sprawozdanie z takiego dochodzenia nie jest pisane, jeśli chodzi o treść i styl, z intencją jego wykorzystania w postępowaniu sądowym.

(Sprawozdanie nie powinno zawierać żadnych odesłań do zeznań świadków ani łączyć osób wspomnianych w nim z osobami, które składały zeznania w toku dochodzenia).

1. Streszczenie

W tej części przedstawione są podstawowe fakty dotyczące wypadku lub incydentu morskiego: co, kiedy, gdzie i w jaki sposób miało miejsce oraz informacje na temat skutków: ofiar śmiertelnych, rannych, uszkodzenia statku, ładunku, strat odniesionych przez stronę trzecią lub zanieczyszczenia środowiska.

2. Fakty

Ta część zawiera wyraźnie wyodrębnione rozdziały, w których podane są informacje interpretowane przez organ dochodzeniowy jako fakty, na podstawie których można wypełnić pola europejskiej bazy danych w sprawie wypadków morskich, zebrać dowody na potwierdzenie analizy i ułatwić zrozumienie zdarzenia.

Rozdziały zawierają co najmniej następujące informacje:

2.1 Dane statku

- Bandera/rejestr statku;
- Tożsamość statku;
- Główne cechy statku;
- Dane dotyczące właściciela i operatora;
- Informacje na temat konstrukcji;
- Minimalna obsada załogowa konieczna do bezpiecznej obsługi statku;
- Uprawniony ładunek.

2.2 Dane o podróży

- Porty zawinięcia;
- Rodzaj podróży;

- Informacje na temat ładunku;
- Załoga.

2.3 Informacje dotyczące wypadku lub incydentu morskiego

- Typ wypadku lub incydentu morskiego;
- Data i godzina;
- Pozycja i miejsce wypadku lub incydentu morskiego;
- Środowisko zewnętrzne i wewnętrzne;
- Praca statku i etap podróży;
- Miejsce na pokładzie;
- Dane dotyczące czynnika ludzkiego;
- Konsekwencje (dla ludzi, statku, ładunku, środowiska, inne).

2.4 Zaangażowanie władz nabrzeżnych i reakcja na alarm

- Kto brał udział;
- Zastosowane środki;
- Szybkość reakcji;
- Podjęte działania;
- Osiągnięte skutki.

Oprócz koniecznych danych i innych dodatkowych informacji w tej części sprawozdania zamieszcza się wyniki wszystkich stosownych badań lub testów oraz opis wszystkich działań w zakresie bezpieczeństwa, które już podjęto w celu zapobieżenia kolejnym wypadkom morskim.

3. Opis

W tej części następuje rekonstrukcja wypadku lub incydentu morskiego, będąca opisem kolejnych zdarzeń w porządku chronologicznym, prowadzących do wypadku lub incydentu morskiego, odbywających się w jego trakcie i po nim z uwzględnieniem udziału wszystkich czynników (tj. ludzi, materiałów, środowiska, wyposażenia lub czynników zewnętrznych). Długość opisywanego okresu zależy od czasu nastąpienia konkretnych zdarzeń związanych z wypadkiem lub incydentem morskim, które bezpośrednio przyczyniły się do jego wystąpienia.

4. Analiza

Ta część zawiera kilka wyraźnie wyodrębnionych rozdziałów, w których zawarta jest analiza każdego zdarzenia związanego z wypadkiem oraz uwagi dotyczące wyników wszystkich

stosownych badań lub testów oraz wszystkich działań w zakresie bezpieczeństwa, które już podjęto w celu zapobieżenia kolejnym wypadkom morskim.

W rozdziałach powinny znaleźć się informacje dotyczące:

- Kontekstu i środowiska, w którym nastąpiło zdarzenie związane z wypadkiem;
- Błędnych działań ludzkich oraz zaniedbań, zdarzeń z udziałem materiałów niebezpiecznych, wpływu na środowisko, awarii wyposażenia i czynników zewnętrznych;
- Czynników towarzyszących, obejmujących działania ludzkie, prace na pokładzie, zarządzanie na lądzie lub wpływ przepisów prawnych.

Analiza i uwagi umożliwiają wyciągnięcie w sprawozdaniu logicznych wniosków uwzględniających wszystkie czynniki towarzyszące, także te niosące ryzyko, dla których istniejące środki zaradcze mające na celu zapobieżenie zdarzeniu wypadkowemu i/lub wyeliminowanie lub ograniczenie konsekwencji takiego zdarzenia, uznano za niewystarczające lub niepodjęte.

5. Wnioski

W tej części podsumowuje się ustalone czynniki towarzyszące oraz środki zaradcze, które okazały się niewystarczające lub których nie podjęto (fizyczne, funkcjonalne, symboliczne lub proceduralne), a dla których trzeba opracować działania związane z bezpieczeństwem pozwalające uniknąć kolejnych wypadków morskich w przyszłości.

6. Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa

Jeżeli jest to konieczne w tej części sprawozdania zawarte są zalecenia dotyczące bezpieczeństwa, które opracowano na podstawie analizy i wniosków a które dotyczą konkretnych dziedzin tematycznych, na przykład legislacji, konstrukcji, procedur, inspekcji, zarządzania, bezpieczeństwa i higieny pracy, szkoleń, prac naprawczych, konserwacji, pomocy służb nadbrzeżnych oraz działań ratowniczych w przypadku alarmu.

Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa mają na celu zapobieżenie kolejnym wypadkom morskim w przyszłości i skierowane są do podmiotów posiadających uprawnienia, aby wprowadzić je w życie, takich jak właściciele statków, menedżerowie, uznane organizacje, władze morskie, służby kontroli ruchu statków, służby ratunkowe, międzynarodowe organizacje morskie i instytucje europejskie.

W tej części podane są także przejściowe zalecenia dotyczące bezpieczeństwa, które mogły powstać w trakcie dochodzenia dotyczącego bezpieczeństwa.

7. Dodatki

Tam gdzie uznaje się za stosowne do sprawozdania można załączyć w formie papierowej i/lub elektronicznej między innymi następujące informacje:

- Zdjęcia, filmy, nagrania audio, wykresy, rysunki;
- Stosowne normy;

- Wykaz stosowanych terminów i skrótów technicznych;
- Szczególne badania na temat bezpieczeństwa;
- Inne informacje.

ZAŁĄCZNIK II

DANE ZAWARTE W POWIADOMIENIU O WYPADKU LUB INCYDENCIE MORSKIM

(Część Europejskiej platformy informacyjnej w sprawie wypadków morskich)

01. Odpowiedzialne Państwo Członkowskie / osoba kontaktowa
02. Inspektor Państwa Członkowskiego
03. Rola Państwa Członkowskiego
04. Państwo nadbrzeżne, które ucierpiało w zdarzeniu
05. Liczba istotnie zainteresowanych państw
06. Istotnie zainteresowane państwa
07. Organ notyfikacyjny
08. Godzina powiadomienia
09. Data powiadomienia
10. Nazwa statku
11. Numer / kod literowy IMO
12. Bandera statku
13. Typ wypadku lub incydentu morskiego
14. Rodzaj statku
15. Data wypadku lub incydentu morskiego
16. Godzina wypadku lub incydentu morskiego
17. Pozycja – szerokość geograficzna
18. Pozycja – długość geograficzna
19. Miejsce wypadku lub incydentu morskiego
20. Port wyjścia
21. Port przeznaczenia
22. System rozgraniczenia ruchu
23. Etap podróży

24. Działanie statku
25. Miejsce na pokładzie
26. Ofiary śmiertelne:
- Załoga
 - Pasażerowie
 - Pozostali
27. Poważnie ranni:
- Załoga
 - Pasażerowie
 - Pozostali
28. Zanieczyszczenie
29. Uszkodzenie statku
30. Uszkodzenie ładunku
31. Inne uszkodzenia
32. Krótki opis wypadku lub incydentu morskiego

Uwaga: Podkreślone liczby oznaczają dane, które należy przedstawić dla każdego statku, w przypadku, gdy w wypadku lub incydencie morskim uczestniczy kilka jednostek.

OCENA SKUTKÓW FINANSOWYCH REGULACJI

1. TYTUŁ WNIOSKU:

Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady, ustanawiającej podstawowe zasady regulujące postępowanie dochodzeniowe w sprawie wypadków w sektorze transportu morskiego i zmieniającej dyrektywę 1999/35/WE i 2002/59/WE.

2. STRUKTURA ABM/ABB

Dziedzina polityki: Energia i transport

Działalności: Transport morski i rzeczny, intermodalność.

3. POZYCJE W BUDŻECIE

3.1 Pozycje w budżecie (pozycje operacyjne i powiązane pozycje pomocy technicznej i administracyjnej (dawniej pozycje B..A), wraz z treścią: nie dotyczy

3.2 Czas trwania działania i wpływu finansowego: nie dotyczy

3.3 Informacje budżetowe (w razie potrzeby należy dodać rubryki): nie dotyczy

Pozycja w budżecie	Rodzaj wydatków		Nowe	Wkład EFTA	Wkład krajów ubiegających się o członkostwo	Dział w perspektywie finansowej
	Obowiązkowe/nie-obowiązkowe	Zróżnicowane ¹ / niezróżnicowane ²	TAK/NIE	TAK/NIE	TAK/NIE	Nr [...]
	Obowiązkowe/nie-obowiązkowe	Zróżnicowane/ niezróżnicowane	TAK/NIE	TAK/NIE	TAK/NIE	Nr [...]

¹ Środki zróżnicowane.

² Środki niezróżnicowane zwane dalej NDA.

4. ZESTAWIENIE ZASOBÓW

4.1 Zasoby finansowe

4.1.1 Zestawienie środków na zobowiązania (CA) i środków na płatności (PA)

mln EUR (do 3 miejsc po przecinku)

Rodzaj wydatków	Sekcja nr		Rok n	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 i później	Razem
-----------------	-----------	--	-------	-----	-----	-----	-----	---------------	-------

Wydatki operacyjne³

Środki na zobowiązania (CA)	8.1	a	0	0	0	0	0	0	zero
Środki na płatności (PA)		b	0	0	0	0	0	0	zero

Wydatki administracyjne w ramach kwoty referencyjnej⁴

Pomoc techniczna i administracyjna (NDA)	8.2.4	c	0	0	0	0	0	0	zero
--	-------	---	---	---	---	---	---	---	------

KWOTA REFERENCYJNA OGÓLEM

Środki na zobowiązania		a+c	0	0	0	0	0	0	zero
Środki na płatności		b+c	0	0	0	0	0	0	zero

Wydatki administracyjne niewzględzone w kwocie referencyjnej⁵

Wydatki na zasoby ludzkie i powiązane wydatki (NDA)	8.2.5	d	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.324
Wydatki administracyjne, inne niż koszty zasobów ludzkich i powiązane koszty, niewzględzone w kwocie referencyjnej (NDA)	8.2.6	e	0	0	0	0	0	0	0

³ Wydatki niewchodzące w zakres rozdziału xx 01 w tytule xx.

⁴ Wydatki w ramach art. xx 01 04 w tytule xx.

⁵ Wydatki w ramach rozdziału xx 01 z wyłączeniem artykułu xx 01 04 lub xx 01 05.

Indykatywne koszty finansowe interwencji ogółem

OGÓLEM CA w tym koszty zasobów ludzkich		a+c +d+ e	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.324
OGÓLEM PA w tym koszty zasobów ludzkich		b+c +d+ e	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.324

Szczegółowe informacje dotyczące współfinansowania

Wniosek legislacyjny nie przewiduje współfinansowania ze strony Państw Członkowskich

mln EUR (do 3 miejsc po przecinku)

Organ współfinansujący		Rok n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n+5 i później	Razem
.....	f	0	0	0	0	0	0	0
OGÓLEM CA w tym współfinansowanie	a+c+d +e+f	0	0	0	0	0	0	0

4.1.2 Zgodność z programowaniem finansowym

- Wniosek jest zgodny z istniejącym programowaniem finansowym.
- Wniosek wymaga przeprogramowania odpowiedniego działu w perspektywie finansowej.
- Wniosek może wymagać zastosowania postanowień porozumienia międzyinstytucjonalnego⁶ (tzn. instrumentu elastyczności lub zmiany perspektywy finansowej).

4.1.3 Wpływ finansowy na dochody

- Wniosek nie ma wpływu finansowego na dochody.
- Wniosek ma następujący wpływ finansowy na dochody:

Uwaga: wszelkie informacje i uwagi dotyczące metody obliczania wpływu na dochody należy zamieścić w odrębnym załączniku..

⁶ Patrz pkt 19 i 24 porozumienia międzyinstytucjonalnego.

		Przed rozpoczęciem działania [rok n-1]	Sytuacja po zakończeniu działania					
Pozycja w budżecie	Dochody		[Rok n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] ⁷
	a) Dochody w wartościach bezwzględnych		0	0	0	0	0	0
	b) Zmiana dochodów	Δ	0	0	0	0	0	0

- 4.2. Zasoby ludzkie w przeliczeniu na pełne etaty (w tym urzędnicy, pracownicy czasowi i personel zewnętrzny) – szczegółowe informacje w pkt 8.2.1.

(Zarządzanie przez istniejący personel)

Wymagania na dany rok	Rok n (2007*)	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n+5 i później
Zasoby ludzkie ogółem	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5

5. OPIS I CELE

- 5.1 Potrzeba, która ma zostać zaspokojona w perspektywie krótko- lub długoterminowej

Wniosek legislacyjny ma na celu przyjęcie dyrektywy ustalającej podstawowe zasady, które Państwa Członkowskie będą musiały stosować w odniesieniu do dochodzeń technicznych w następstwie wypadku na morzu.

Planowane działania będą realizowane przez organy administracji w poszczególnych Państwach Członkowskich, w szczególności przez służby zajmujące się sprawami morskimi i dochodzeniami technicznymi po wypadkach na morzu.

- 5.2 Wartość dodana z tytułu zaangażowania Wspólnoty i spójność wniosku z innymi instrumentami finansowymi oraz możliwa synergia.

Proponowane rozwiązanie umożliwi przede wszystkim odpowiednio wczesne określenie kwestii, w odniesieniu do których można wprowadzić zalecenia na poziomie wspólnotowym, tak aby można było w przyszłości uniknąć katastrof tego samego rodzaju lub zmniejszyć, a nawet wyeliminować, ryzyko związane z transportem morskim, na jakie narażeni są obywatele Państw Członkowskich, a także dobra materialne oraz środowisko naturalne.

⁷ W razie potrzeby, tzn. gdy czas trwania działania przekracza 6 lat, należy wprowadzić dodatkowe kolumny.

Wartość dodana pojawi się w formie poprawy ogólnego poziomu bezpieczeństwa morskiego. Nie przewiduje się żadnego wpływu na instrumenty finansowe.

5.3 Cele, spodziewane wyniki oraz wskaźniki związane z wnioskiem w kontekście ABM (zarządzania opartego na zadaniach).

Głównym celem wniosku Komisji jest poprawa stanu bezpieczeństwa morskiego poprzez opracowanie przejrzystych i obowiązujących na poziomie wspólnotowym wytycznych w sprawie prowadzenia dochodzeń technicznych po wypadkach na morzu. Kwestia ta wymaga dodatkowych działań Wspólnoty, czego dowiodły trudności podczas dochodzeń prowadzonych w następstwie katastrof tankowców „Erika” i „Prestige”.

W poszanowaniu reguł międzynarodowego prawa morskiego oraz praw i obowiązków Państw Członkowskich wniosek dotyczący dyrektywy zawiera rozwiązania, które są niezbędne dla zapewnienia na poziomie Unii Europejskiej właściwego przebiegu dochodzeń technicznych, prowadzonych w celu wyjaśnienia przyczyn wypadków, które wyrządziły lub mogły wyrządzić poważną szkodę obywatelom Państw Członkowskich, dobrom materialnym oraz środowisku naturalnemu.

Zastosowanie prawodawstwa na poziomie wspólnotowym zagwarantuje skuteczne zastosowanie we Wspólnocie zasad ustalonych na poziomie międzynarodowym i tym samym będzie wspierać Państwa Członkowskie zarówno jako państwa bandery, jak i zainteresowane strony w ich działalności związanej z dochodzeniami w sprawie ciężkich wypadków morskich.

5.4 Metoda realizacji (indykatoryjna)

Należy wskazać wybraną metodę/wybrane metody⁸ realizacji działania.

Zarządzanie scentralizowane

bezpośrednio przez Komisję

pośrednio przez:

agencje wykonawcze

ustanowione przez Wspólnotę organy określone w art. 185 rozporządzenia finansowego

krajowe organy sektora publicznego/organy pełniące misję służby publicznej.

Zarządzanie dzielone lub zdecentralizowane

z Państwami Członkowskimi

z państwami trzecimi

⁸ W przypadku wskazania więcej niż jednej metody, należy podać dodatkowe informacje w części „Uwagi” w niniejszym punkcie.

Zarządzanie wspólne z organizacjami międzynarodowymi (należy wyszczególnić)

Uwagi:

Nie dotyczy

6. MONITOROWANIE I OCENA

Projekt dyrektywy zawiera przepis wymagający powiadamiania Komisji przez Państwo Członkowskie o krajowych przepisach wykonawczych, które mają być przyjęte w celu dokonania transpozycji dyrektywy do prawa krajowego.

Nieprzekazanie krajowych przepisów wykonawczych (lub przekazanie częściowe) powoduje automatycznie wszczęcie postępowania o naruszenie zgodnie z artykułem 226 Traktatu.

Europejska agencja ds. bezpieczeństwa na morzu monitoruje działalność organów prowadzących dochodzenie i urzędów morskich poszczególnych Państw Członkowskich.

6.1 Ocena

6.1.1 Ocena *ex-ante*

W maju 2004 r., a następnie w lutym 2005 r. Komisja odbyła dwie rundy spotkań konsultacyjnych z przedstawicielami Państw Członkowskich i przemysłu morskiego, na podstawie dokumentów roboczych swoich służb zawierających szczegółową listę pytań na temat metody, którą należy wybrać i przyszłych przepisów dotyczących mechanizmu prowadzenia dochodzeń w następstwie wypadków na morzu. Komisja zwróciła się do uczestników spotkań o dostarczenie szczegółowych komentarzy w formie pisemnej.

Z pomocą Europejskiej agencji ds. bezpieczeństwa na morzu Komisja zebrała także informacje potrzebne, aby dokonać oceny wpływu wniosku. Założenia wniosku Komisji zostały zbadane podczas spotkania technicznego zorganizowanego przez Agencję w lutym 2005 r. z ekspertami Międzynarodowej Organizacji Morskiej (MOM) oraz przedstawicielami urzędów morskich oraz organów prowadzących dochodzenia w Państwach Członkowskich.

Podczas przygotowywania projektu dyrektywy Komisja otrzymała także opinię Grupy niezależnych ekspertów, której zadaniem jest doradzać Komisji co do strategii w dziedzinie wypadków w sektorze transportu.

Wyniki przeprowadzonych konsultacji oraz ocen wpływu potwierdziły, że:

- Najwłaściwszą formą rozwiązywania problemu dochodzeń technicznych po wypadku na morzu w ramach polityki bezpieczeństwa morskiego jest stosowanie prawodawstwa wspólnotowego;
- Wybrany instrument (czyli dyrektywa ustalająca podstawowe zasady, których Państwa Członkowskie muszą przestrzegać w przypadku dochodzeń technicznych po wypadku na morzu) musi opierać się, na tyle, na ile to możliwe, na zasadach i zaleceniach Kodeksu MOM. Jednak zaproponowane rozwiązanie musi zapewnić

osiągnięcie wyników przynajmniej równoważnych z wynikami uzyskanymi dzięki zastosowaniu podobnego mechanizmu w sektorze lotniczym;

- Działanie Wspólnoty w tej dziedzinie jest sprawą pilną, ponieważ dochodzenia techniczne są elementem polityki, która ma zapobiec występowaniu nowych katastrof morskich w Unii Europejskiej.

6.1.2 Działania podjęte w wyniku oceny pośredniej/*ex-post* (wnioski wyciągnięte z podobnych doświadczeń w przeszłości)

Nie dotyczy

6.1.3 Warunki i częstotliwość przyszłych ocen.

Nie dotyczy

7. Środki ZWALCZANIA NADUŻYĆ FINANSOWYCH

Nie dotyczy

8. SZCZEGÓŁOWE INFORMACJE DOTYCZĄCE ZASOBÓW

8.1 Cele wniosku z uwzględnieniem ich kosztu finansowego: **nie dotyczy**

Środki na zobowiązania w mln EUR (do 3 miejsc po przecinku)

(Należy wskazać cele, działania i realizacje)	Rodzaj realizacji	Średni koszt	Rok n		Rok n+1		Rok n+2		Rok n+3		Rok n+4		Rok n+5 i później		RAZEM	
			Liczba realizacji	Koszt całkowity	Liczba realizacji	Koszt całkowity	Liczba realizacji	Koszt całkowity	Liczba realizacji	Koszt całkowity	Liczba realizacji	Koszt całkowity	Liczba realizacji	Koszt całkowity	Liczba realizacji	Koszt całkowity
CEL OPERACYJNY nr 1 ⁹ ...																
Działanie 1.....																
- Realizacja 1																
- Realizacja 2																
Działanie 2.....																
- Realizacja 1																
Suma cząstkowa Cel 1																
CEL OPERACYJNY Nr 2...																

⁹ Zgodnie z opisem w pkt 5.3

Działanie 1.....																
- Realizacja 1																
Suma cząstkowa Cel 2																
CEL OPERACYJNY Nr n																
Suma cząstkowa Cel n																
KOSZT OGÓLEM																

8.2 Wydatki administracyjne

8.2.1 Liczba i rodzaj pracowników

Rodzaj stanowiska		Personel, któremu powierzono zarządzanie działaniem przy użyciu istniejących i/lub dodatkowych zasobów (liczba stanowisk/pełnych etatów)					
		Rok n	Rok n+1	Rok n+2	Rok n+3	Rok n+4	Rok n+5
Urzędnicy lub pracownicy czasowi ¹⁰ (06 01 01)	A*/AD	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5
	B*, C*/AST	0	0	0	0	0	0
Pracownicy finansowani ¹¹ w ramach art. XX 01 02		0	0	0	0	0	0
Inni pracownicy ¹² finansowani w ramach art. XX 01 04/05		0	0	0	0	0	0
OGÓŁEM		0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5

8.2.2 Opis zadań związanych z działaniem

Dyrektywa ustalająca zasady prowadzenia dochodzeń technicznych po wypadkach w transporcie morskim poszerza kompetencje Wspólnoty w dziedzinie bezpieczeństwa morskiego. Dla zapewnienia właściwego monitorowania wdrażania dyrektywy konieczne jest wzmocnienie zasobów ludzkich – oceniane na ½ urzędników A.

8.2.3 Źródła zasobów ludzkich (stosunek pracy)

- Stanowiska obecnie przypisane do zarządzania programem, które zostaną utrzymane lub przekształcone.
- Stanowiska wstępnie przyznane w ramach rocznej strategii politycznej/wstępnego projektu budżetu (APS/PDB) na rok n
- Stanowiska, o które zostanie złożony wniosek w ramach następnej procedury APS/PDB
- Przesunięcia w ramach istniejącej kadry kierowniczej (przesunięcia wewnętrzne)
- Stanowiska wymagane na rok n, które nie zostały przewidziane w APS/PDB w danym roku

¹⁰ Koszty te NIE są uwzględnione w kwocie referencyjnej.

¹¹ Koszty te NIE są uwzględnione w kwocie referencyjnej.

¹² Koszty te są uwzględnione w kwocie referencyjnej.

8.2.4 Inne wydatki administracyjne uwzględnione w kwocie referencyjnej (XX 01 04/05 – Wydatki na administrację i zarządzanie)

mln EUR (do 3 miejsc po przecinku)

Pozycja w budżecie (numer i treść)	Rok n	Rok n+1	Rok n+2	Rok n+3	Rok n+4	Rok n+5 i później	RAZEM
1. Pomoc techniczna i administracyjna (w tym powiązane koszty personelu)							0
Agencje wykonawcze ¹³							0
Inna pomoc techniczna i administracyjna							0
wewnętrzna							0
zewnętrzna							0
Pomoc techniczna i administracyjna ogółem							0

8.2.5 Koszt finansowy zasobów ludzkich i powiązane koszty niewzględnione w kwocie referencyjnej

mln EUR (do 3 miejsc po przecinku)

Rodzaj zasobów ludzkich	Rok n	Rok n+1	Rok n+2	Rok n+3	Rok n+4	Rok n+5 i później
Urzednicy i pracownicy czasowi (06 01 01)	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.324
Pracownicy finansowani w ramach art. XX 01 02 (personel pomocniczy, oddelegowani eksperci krajowi (END), personel kontraktowy, itp.) (należy określić pozycję w budżecie)	0	0	0	0	0	0
Koszt zasobów ludzkich i koszty powiązane (niewzględnione w kwocie referencyjnej) ogółem	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.324

¹³ Należy odnieść się do oceny skutków finansowych regulacji dla danej agencji wykonawczej/danych agencji wykonawczych.

Kalkulacja – *Urzednicy i pracownicy czasowi*

$(108\ 000\ \text{€} * 0.5 = 54\ 000\ \text{€})$

Kalkulacja – *pracownicy finansowani w ramach art. XX 01 02*

Nie dotyczy

8.2.6 Inne wydatki administracyjne niewzględnione w kwocie referencyjnej

w mln EUR (do 3 miejsc po przecinku)

	Rok n	Rok n+1	Rok n+2	Rok n+3	Rok n+4	Rok n+5 i później	RAZEM
XX 01 02 11 01 – podróże służbowe	0	0	0	0	0	0	0*
XX 01 02 11 02 – spotkania i konferencje	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 03 – komitety ¹⁴	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 04 – badania i konsultacje	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 05 – systemy informatyczne	0	0	0	0	0	0	0
2. Inne wydatki na zarządzanie ogółem (XX 01 02 11)	0	0	0	0	0	0	0
3. Inne wydatki o charakterze administracyjnym (należy wskazać jakie, odnosząc się do pozycji w budżecie)	0	0	0	0	0	0	0
Ogółem wydatki administracyjne inne niż wydatki na zasoby ludzkie i powiązane koszty (niewzględnione w kwocie referencyjnej)	0	0	0	0	0	0	0

*bez wpływu na aktualny budżet na podróże służbowe

Kalkulacja – *inne wydatki administracyjne niewzględnione w kwocie referencyjnej*

Nie dotyczy

¹⁴ Należy określić rodzaj komitetu oraz grupę, do której należy.