



Bruksela, dnia 1.6.2023 r.  
COM(2023) 270 final

2023/0164 (COD)

Wniosek

**DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**

**zmieniająca dyrektywę 2009/18/WE ustanawiającą podstawowe zasady regulujące  
dochodzenia w sprawach wypadków w sektorze transportu morskiego**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

{SEC(2023) 201 final} - {SWD(2023) 145 final} - {SWD(2023) 146 final}

## UZASADNIENIE

### 1. KONTEKST WNIOSKU

#### • Przyczyny i cele wniosku

Niniejszy wniosek dotyczy zmiany dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/18/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. ustanawiającej podstawowe zasady regulujące dochodzenia w sprawach wypadków w sektorze transportu morskiego i zmieniającej dyrektywę Rady 1999/35/WE oraz dyrektywę 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady<sup>1</sup>.

W dyrektywie 2009/18/WE (zwanej dalej dyrektywą) przewidziano system dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa służący wyciąganiu wniosków z wypadków morskich i zapobieganiu ich ponownemu wystąpieniu. Dochodzenia w sprawie wypadków morskich objętych zakresem dyrektywy prowadzone są w celu poprawy bezpieczeństwa morskiego i ochrony środowiska morskiego.

W ramach programu sprawności i wydajności regulacyjnej (REFIT) oraz Programu lepszego stanowienia prawa Komisja przeprowadziła w 2018 r. ocenę *ex post*<sup>2</sup> oraz ocenę adekwatności dotyczącą transportu morskiego<sup>3</sup>. Z ocen tych wynika, że chociaż dyrektywa w dużej mierze pozwoliła osiągnąć zamierzone cele i zapewnić europejską wartość dodaną, wymaga ona aktualizacji i pewnych udoskonaleń. Ogólnym celem zmiany dyrektywy jest poprawa bezpieczeństwa morskiego i ochrony środowiska morskiego. Obowiązujące ramy regulacyjne UE należy zaktualizować w celu (i) utrzymania w mocy przepisów UE w przypadkach, w których jest to konieczne i proporcjonalne; (ii) zapewnienia ich prawidłowego wykonywania; oraz (iii) wyeliminowania potencjalnego nakładania się obowiązków i występowania niespójności między powiązаныmi aktami prawnymi. Celem nadrzędnym jest ustanowienie jasnych, prostych i aktualnych ram prawnych, które zwiększą ogólny poziom bezpieczeństwa.

W odniesieniu do statków odbywających rejsy międzynarodowe, które obejmują rejsy między państwami członkowskimi, zastosowanie mają konwencje międzynarodowe i określone przepisy UE. Obowiązek prowadzenia dochodzeń w sprawie wypadków morskich lub incydentów związanych z żeglugą ma swoje źródło w Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza<sup>4</sup> (UNCLOS), w której na państwo bandery nałożono obowiązek przeprowadzenia dochodzenia.

Międzynarodowa Organizacja Morska (IMO) opracowała z kolei kodeks dochodzeń w sprawach wypadków<sup>5</sup>. Kodeks przewiduje wymóg przeprowadzenia dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa przy wypadkach powodujących całkowitą utratę statku, śmierć lub poważne szkody dla środowiska. Zaleca się w nim również przeprowadzanie dochodzeń w sprawie innych wypadków i incydentów morskich przez państwo bandery statku uczestniczącego w zdarzeniu, jeżeli istnieje prawdopodobieństwo, że dostarczą one informacji, które mogą być wykorzystane do zapobiegania przyszłym wypadkom.

Działania UE w dziedzinie bezpieczeństwa morskiego zarówno uzupełniają, jak i wdrażają ramy międzynarodowe. Transpozycja przepisów IMO do systemu prawnego UE sprawia, że przepisy te

---

<sup>1</sup> Dz.U. L 131 z 28.5.2009, s. 114.

<sup>2</sup> SWD(2018) 232 final.

<sup>3</sup> SWD(2018) 228 final.

<sup>4</sup> [https://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/convention\\_overview\\_convention.htm](https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/convention_overview_convention.htm)

<sup>5</sup> Code of International Standards and Recommended Practices for a Safety Investigation into a Marine Casualty or Marine Incident [Kodeks międzynarodowych norm i zalecanych praktyk w zakresie dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa przy wypadkach lub incydentach morskich] (kodeks dochodzeń w sprawach wypadków).

mogą być zaskarżone do Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości, co zapewnia ich jednolite egzekwowanie w całej UE.

Zakres dyrektywy jest szerszy niż zakres kodeksu dochodzeń w sprawach wypadków IMO, ponieważ zobowiązuje państwa członkowskie do utworzenia niezależnych organów dochodzeniowych ds. wypadków („AIB”) oraz do określenia w ustawodawstwie krajowym, że organy te są powiadamiane o wypadkach i incydentach morskich<sup>6</sup>. AIB powinny prowadzić dochodzenia w sprawie wypadków w zależności od ich powagi, przy czym „bardzo poważne wypadki morskie”<sup>7</sup> wymagają obowiązkowego dochodzenia. Zakres rodzajów statków objętych dyrektywą jest szerszy niż w tekście IMO i obejmuje statki rybackie o długości 15 metrów i więcej, a także w pewnych okolicznościach jachty i łodzie rekreacyjne. Dyrektywa przewiduje również stosowanie wspólnej metodologii przy prowadzeniu dochodzeń oraz określa warunki prowadzenia równoległych/wspólnych dochodzeń. W dyrektywie wymaga się od AIB publikowania sprawozdań z przeprowadzonych dochodzeń (sprawozdań z dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa). Powinny one również powiadamiać Komisję o wypadkach i incydentach morskich za pośrednictwem bazy danych (Europejskiej Platformy Informacyjnej w sprawie Wypadków Morskich – EMCIP), utworzonej i prowadzonej w tym celu przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Morskiego<sup>8</sup> (EMSA).

W ocenie w ramach REFIT i ocenie adekwatności dotyczącej transportu morskiego z 2018 r. podkreślono konieczność zapewnienia spójności ram regulacyjnych w państwach członkowskich i skutecznego oraz jednolitego i zharmonizowanego egzekwowania zobowiązań międzynarodowych. Niedociągnięcia w obowiązującej dyrektywie i jej wykonywaniu przez państwa członkowskie wynikające z problemów z zasobami, personelem i wiedzą fachową zostały szeroko ujęte jako problematyczne.

Oprócz konieczności aktualizacji dyrektywy w celu uwzględnienia zmian prawnych, środowiskowych i technologicznych, które nastąpiły w okresie od jej przyjęcia, niezbędne jest również wzięcie pod uwagę doświadczeń zdobytych podczas jej wykonywania. W ocenie *ex post* podniesiono również kwestię braku możliwości stosowania dorobku prawnego w zakresie bezpieczeństwa morskiego do określonej kategorii statków (statków rybackich) pływających po wodach UE oraz istotne obawy związane z bezpieczeństwem tego rodzaju statków.

Mając na uwadze wyniki oceny *ex post* i oceny adekwatności dotyczącej transportu morskiego oraz ogólny cel, jakim jest poprawa bezpieczeństwa i ochrony środowiska przy jednoczesnym uproszczeniu ram regulacyjnych UE i pomocy państwom członkowskim w wypełnianiu ich międzynarodowych i unijnych obowiązków regulacyjnych, przygotowano wniosek dotyczący zmiany dyrektywy 2009/18/WE. Szczegółowe cele tej zmiany są następujące:

- ochrona statków rybackich, ich załogi i środowiska. Mniejsze statki rybackie o długości poniżej 15 metrów nie są objęte obecnym zakresem dyrektywy, co oznacza, że w sprawie

<sup>6</sup> Obowiązek ten odnosi się do wypadków i incydentów, które dotyczą statków podnoszących banderę jednego z państw członkowskich; lub mają miejsce na morzu terytorialnym lub wodach wewnętrznych państw członkowskich; lub dotyczą innych żywotnych interesów państw członkowskich. Morze terytorialne to pas wód przybrzeżnych obejmujący najwyżej 12 mil morskich (22 km) odmierzanych od linii podstawowej (zwykle średniego poziomu odpływów) państwa nadbrzeżnego. Wody wewnętrzne to wody znajdujące się po stronie lądu od linii podstawowej wód terytorialnych danego państwa. Wody wewnętrzne mogą obejmować rzeki i kanały, a także porty i przystanie (art. 6 dyrektywy dotyczącej dochodzeń w sprawach wypadków).

<sup>7</sup> Zgodnie z definicją podaną w kodeksie dochodzeń w sprawach wypadków i incydentów morskich IMO, o której mowa w art. 3 ust. 2 lit. b) dyrektywy dotyczącej dochodzeń w sprawach wypadków.

<sup>8</sup> [www.emsa.europa.eu](http://www.emsa.europa.eu)

wypadków śmiertelnych i powodujących utratę statków dochodzenia nie są prowadzone w sposób systematyczny i zharmonizowany w całej Unii Europejskiej;

- doprecyzowanie definicji i tekstu prawnego, tak aby organy dochodzeniowe państw członkowskich ds. wypadków prowadziły dochodzenia w sprawie wszystkich wypadków, w przypadku których należy przeprowadzić dochodzenie, w sposób terminowy i zharmonizowany;
  - zwiększenie zdolności AIB do prowadzenia dochodzeń w sprawie wypadków (i składania z nich sprawozdań) w sposób terminowy, fachowy i niezależny, w tym w zakresie paliw i technologii odnawialnych i niskoemisyjnych;
  - aktualizacja szeregu definicji i odniesień do odpowiednich przepisów UE i IMO w celu zapewnienia jasności i spójności.
- **Spójność z przepisami obowiązującymi w tej dziedzinie polityki**

Niniejszy wniosek jest w pełni zgodny z dyrektywą 2009/16/WE<sup>9</sup> w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu oraz dyrektywą 2009/21/WE<sup>10</sup> w sprawie wymagań dotyczących państwa bandery. Te trzy dyrektywy – wszystkie zmieniane w tym samym czasie – muszą być ze sobą spójne, a każda proponowana zmiana w jednej z nich musi uwzględniać pozostałe dwie dyrektywy i szersze międzynarodowe otoczenie regulacyjne. Wnioski wyciągnięte w wyniku dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa oraz sformułowane na ich podstawie zalecenia dotyczące bezpieczeństwa mogą pomóc państwom bandery oraz uznanym organizacjom działającym w ich imieniu w poprawie profilu bezpieczeństwa statków, za które są odpowiedzialne.

- **Spójność z innymi politykami Unii**

Wniosek stanowi element realizowanego przez Komisję programu REFIT i służy urzeczywistnianiu Programu lepszego stanowienia prawa, zapewniając uproszczenie i jasność obowiązującego prawodawstwa; wniosek nie tworzy przy tym zbędnych obciążeń i nadaża za rozwojem wydarzeń politycznych i społecznych oraz postępem technologicznym. Niniejszy wniosek dotyczący zmiany, jak również wnioski dotyczące pozostałych dyrektyw w sprawie bezpieczeństwa morskiego, stanowią również część szerszego dorobku prawnego w zakresie bezpieczeństwa morskiego, a także są z nim znacząco powiązane, który to dorobek obejmuje takie aspekty jak unijny system monitorowania i informacji o ruchu statków (SafeSeaNet)<sup>11</sup>, rozporządzenie ustanawiające EMSA<sup>12</sup>, dyrektywa w sprawie bezpieczeństwa statków rybackich<sup>13</sup>, prawodawstwo UE dotyczące uznanych organizacji<sup>14</sup>,

---

<sup>9</sup> Dz.U. L 131 z 28.5.2009, s. 57.

<sup>10</sup> Dz.U. L 131 z 28.5.2009, s. 132.

<sup>11</sup> Dyrektywa 2002/59/WE ustanawiająca wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków (Dz.U. L 208 z 5.8.2002, s. 10).

<sup>12</sup> Dz.U. L 208 z 5.8.2002, s. 1.

<sup>13</sup> Dz.U. L 34 z 9.2.1998, s. 1.

<sup>14</sup> Rozporządzenie (WE) nr 391/2009 w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach (Dz.U. L 131 z 28.5.2009, s. 11) oraz dyrektywa 2009/15/WE w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach oraz odpowiednich działań administracji morskich (Dz.U. L 131 z 28.5.2009, s. 47).

dyrektywa ramowa w sprawie strategii morskiej<sup>15</sup> oraz inne prawodawstwo UE w dziedzinie ochrony środowiska<sup>16</sup>.

Niniejszy wniosek jest zgodny z celem UE w zakresie neutralności klimatycznej do 2050 r., określonym w art. 2 ust. 1 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1119<sup>17</sup>, w którym ustanawia się unijne ramy na potrzeby osiągnięcia neutralności klimatycznej, i przyczynia się do jego realizacji.

## **2. PODSTAWA PRAWNA, POMOCNICZOŚĆ I PROPORCJONALNOŚĆ**

### **• Podstawa prawna**

Podstawę prawną dyrektywy zmieniającej stanowi art. 100 ust. 2 TFUE, który przewiduje środki mające na celu poprawę bezpieczeństwa transportu oraz przepisy szczegółowe dotyczące transportu morskiego.

### **• Pomocniczość (w przypadku kompetencji niewyłącznych)**

Ponieważ zgodnie z art. 3 ust. 2 TFUE międzynarodowe instrumenty w sektorze transportu morskiego dotyczące dochodzeń w sprawie wypadków należą do wyłącznych kompetencji UE, zasada pomocniczości nie ma zastosowania ani do tych instrumentów, ani do przepisów UE służących wykonaniu tych porozumień. Nawet gdyby tak nie było, państwa członkowskie działające indywidualnie nie byłyby w stanie rozwiązać wszystkich zidentyfikowanych problemów, a gdyby miały to zrobić, doprowadziłyby to do rozdrobnienia przepisów i potencjalnych zakłóceń na rynku wewnętrznym. Aby uniknąć takiego rozdrobnienia ram prawnych, niezbędne jest podjęcie działań przez UE.

Dyrektywa dotyczy wszystkich państw członkowskich jako państw bandery, państw nadbrzeżnych lub żywotnie zainteresowanych państw.

### **• Proporcjonalność**

Niniejszy wniosek został przygotowany w celu nadążenia za rozwojem najnowszych wydarzeń międzynarodowych oraz w celu uwzględnienia wyników wspomnianych powyżej działań w ramach REFIT. Komisja przeprowadziła również ocenę skutków, aby określić i ocenić alternatywne środki służące osiągnięciu tych samych celów.

Celem proponowanej zmiany jest poprawa bezpieczeństwa morskiego. Zostanie on osiągnięty poprzez prowadzenie dochodzeń w sprawie wypadków i wyciąganie z nich wniosków, aby zapobiec podobnym wypadkom w przyszłości. Rozszerzenie zakresu w celu uwzględnienia określonych rodzajów wypadków z udziałem mniejszych statków rybackich uważa się za proporcjonalne. Dodatkowe koszty niezbędne do prowadzenia przez AIB dochodzeń w sprawie bardzo poważnych wypadków morskich (VSMC) z udziałem statków rybackich o długości poniżej 15 metrów wydają się ograniczone, zwłaszcza w porównaniu z potencjalną poprawą bezpieczeństwa. Zmiana zapewni, aby obecny wysoki poziom bezpieczeństwa nie został naruszony i powinna poprawić bezpieczeństwo w sektorze rybołówstwa.

---

<sup>15</sup> Dz.U. L 164 z 25.6.2008, s. 19.

<sup>16</sup> Takie jak dyrektywa 92/43/EWG („dyrektywa siedliskowa”), dyrektywa 2009/147/WE („unijna dyrektywa ptasia”), dyrektywa (UE) 2019/904 („dyrektywa w sprawie produktów jednorazowego użytku z tworzyw sztucznych”).

<sup>17</sup> Dz.U. L 243 z 9.7.2021, s. 1.

- **Wybór instrumentu**

Ponieważ w dyrektywie 2009/18/WE konieczne jest wprowadzenie zaledwie kilku zmian, dyrektywa zmieniająca jest najbardziej odpowiednim instrumentem prawnym.

### 3. **WYNIKI OCEN *EX POST*, KONSULTACJI Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI I OCEN SKUTKÓW**

- **Oceny *ex post*/oceny adekwatności obowiązującego prawodawstwa**

Ocena adekwatności wykazała, że kluczowe cele dyrektywy są ogólnie realizowane i pozostają bardzo aktualne. Bez dyrektywy dotyczącej dochodzeń w sprawach wypadków prawdopodobnie nie powstałoby 16 AIB utworzonych od 2009 r. Przed 2009 r. większość państw prowadziła bowiem dochodzenia przede wszystkim do celów postępowania karnego, jeśli w ogóle je prowadziła. Powstanie AIB spowodowało zwiększenie liczby dochodzeń w sprawie wypadków prowadzonych ze względów bezpieczeństwa, przy czym nacisk położono na niezależność i opracowanie zaleceń dotyczących bezpieczeństwa służących zapobieganiu wypadkom. W ocenie stwierdzono ponadto, że dyrektywa zapewnia spójne ramy prowadzenia dochodzeń w sprawie wypadków morskich, i tym samym gwarantuje, że dochodzenia w sprawie wypadków są prowadzone w jednolity i zharmonizowany sposób w całej UE.

Obowiązkowy charakter dyrektywy spowodował, że sprawozdania dotyczące wypadków i incydentów są przedstawiane w sposób zharmonizowany, ponieważ spełniony musi zostać standardowy zestaw wymogów. Ogólny wniosek z oceny opartej na ocenie adekwatności, efektywności, skuteczności, spójności i europejskiej wartości dodanej był taki, że dyrektywa w dużej mierze spełniła oczekiwania, przynosząc korzyści dla całej UE.

Niedociągnięcia w obowiązujących ramach polityki wynikające z problemów z zasobami, personelem i wiedzą fachową zostały jednak szeroko ujęte jako problematyczne.

- **Konsultacje z zainteresowanymi stronami**

Główne działania konsultacyjne obejmowały:

- trzy rundy wywiadów z przedstawicielami kluczowych zainteresowanych stron na szczeblu UE zorganizowane przez konsultanta odpowiedzialnego za zewnętrzne badanie wspierające, trwające z przerwami od lutego 2021 r. do listopada 2021 r., służące zgromadzeniu konkretnych informacji, w szczególności w celu wsparcia i udoskonalenia ogólnej definicji problemu i możliwych wariantów strategicznych;
- ukierunkowane ankiety wśród zainteresowanych stron zorganizowane przez konsultanta odpowiedzialnego za zewnętrzne badanie wspierające, trwające od czerwca do listopada 2021 r., służące zgromadzeniu konkretnych informacji, w szczególności w celu udoskonalenia definicji problemu, wartości odniesienia oraz, w miarę możliwości, oceny skutków potencjalnych środków z zakresu polityki;
- dodatkowe działania konsultacyjne zorganizowane przez DG MOVE i konsultanta odpowiedzialnego za zewnętrzne badanie wspierające w celu uzyskania opinii państw członkowskich i kluczowych zainteresowanych stron na temat poszczególnych środków z zakresu polityki, a także w celu potwierdzenia wstępnych i ostatecznych wyników badania wspierającego ocenę skutków, której celem jest ilościowe określenie skutków. Działania te miały miejsce podczas posiedzeń Komitetu Sektorowego Dialogu Społecznego na szczeblu Unii w sprawie Transportu Morskiego (16 kwietnia 2021 r., 23 września 2021 r. i 16 grudnia

2021 r.), Komitetu Sektorowego Dialogu Społecznego na szczeblu Unii w sprawie Rybołówstwa Morskiego (29 stycznia 2021 r., 8 marca 2021 r. i 16 listopada 2021 r.), Komitetu Sektorowego Dialogu Społecznego Unii w sprawie Portów (19 listopada 2021 r.), posiedzeń Ram Stałej Współpracy AIB (10 marca 2021 r., 18 czerwca 2021 r., 29 sierpnia 2021 r., 22 września 2021 r. i 7 października 2021 r.), nieformalnego posiedzenia dyrektorów ds. transportu morskiego UE/EOG (30 listopada 2021 r.) oraz posiedzeń unijnego Komitetu ds. Bezpiecznych Mórz i Zapobiegania Zanieczyszczeniom Morza przez Statki (17 maja 2021 r. i 11 listopada 2021 r.). Zorganizowano również warsztaty dotyczące ostatecznego potwierdzenia wniosków z badania wspierającego, w których uczestniczyli przedstawiciele państw członkowskich i branży (20 stycznia 2022 r.);

- z uwagi na wysoce techniczny charakter dokumentu nie przeprowadzono otwartych konsultacji publicznych. Ogół społeczeństwa miał jednak możliwość przedstawienia swoich opinii na temat niniejszej inicjatywy dzięki ogłoszeniu zamieszczonemu na stronie internetowej DG MOVE oraz specjalnej funkcjonalnej skrzynce pocztowej. Otrzymano jedną odpowiedź od stowarzyszenia armatorów dotyczącą dochodzeń w sprawie wypadków, które z zadowoleniem przyjęło zmniejszenie obciążeń administracyjnych i potencjalne wsparcie dla AIB ze strony EMSA.

Informacje otrzymane od zainteresowanych stron miały kluczowe znaczenie dla umożliwienia Komisji dopracowania projektu wariantów strategicznych, aby ocenić ich skutki gospodarcze, społeczne i środowiskowe, ich porównania oraz określenia wariantu, który mógłby zmaksymalizować stosunek korzyści do kosztów dla społeczeństwa i zapewnić bardziej skuteczny i efektywny mechanizm prowadzenia dochodzeń w sprawie wypadków morskich w całej UE. Ustalenia wynikające z tych procesów uzupełniły badanie źródeł wtórnych przeprowadzone w ramach zewnętrznego badania wspierającego.

- **Gromadzenie i wykorzystanie wiedzy eksperckiej**

Niniejszy przegląd opiera się głównie na danych zgromadzonych podczas wspomnianych wcześniej oceny *ex post* i oceny adekwatności dotyczącej transportu morskiego przeprowadzonych w 2018 r.

Oprócz zgromadzonych danych i konsultacji przygotowanie niniejszego wniosku wymagało wkładu ze strony ekspertów technicznych i prawnych dotyczącego precyzyjnego sformułowania definicji technicznych i jasnego zredagowania pod względem prawnym. Tę wiedzę fachową uzyskano w Komisji, EMSA i Ramach Stałej Współpracy AIB. Szczegółowe informacje zawarto w dokumencie roboczym służb Komisji towarzyszącym wnioskowi.

- **Ocena skutków**

Niniejszy wniosek opiera się na wynikach oceny skutków, w której wykorzystano badanie wspierające przeprowadzone przez konsultanta zewnętrznego posiadającego specjalistyczną wiedzę w tej dziedzinie.

W ocenie skutków zbadano różne warianty strategiczne w zakresie przeglądu dyrektywy na podstawie następujących zasad przewodnich:

- 1) konieczności dostosowania do instrumentów międzynarodowych oraz sprecyzowania problematycznych lub niejednoznacznych definicji;

- 2) zakresie wsparcia EMSA dla państw członkowskich w wypełnianiu ich obowiązków dotyczących sprawozdawczości i prowadzenia dochodzeń na podstawie dyrektywy i prawa międzynarodowego;
- 3) możliwości rozwiązania konkretnego problemu wypadków z udziałem mniejszych statków rybackich.

Zasady te znajdują odzwierciedlenie w celach polityki opisanych poniżej.

W wariantcie A proponuje się wprowadzenie kilku zmian do dyrektywy w celu poprawy bezpieczeństwa morskiego i zapobiegania zanieczyszczeniom. W ramach tego wariantu zakres dyrektywy pozostałby taki sam, a organy dochodzeniowe ds. wypadków (których nazwę zmieniono na „organy ds. dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa na morzu” zgodnie z terminologią IMO) nadal dysponowałyby elastycznością, którą posiadają obecnie. Jeżeli chodzi o statki rybackie, w wariantcie tym proponuje się środek nieregulacyjny, zgodnie z którym państwom członkowskim zalecane będzie składanie sprawozdań dotyczących bardzo poważnych wypadków morskich. Ten wariant strategiczny oraz wszystkie pozostałe warianty wymagają wprowadzenia systemu zarządzania jakością (QMS) w celu zapewnienia skutecznego zarządzania zasobami przez każdy organ ds. dochodzeń oraz dokładności sprawozdań z dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa.

Wariant B służy zapewnieniu równowagi między większą harmonizacją wynikającą z jaśniejszych definicji a ograniczonym dodatkowym wymogiem wobec mniejszych statków rybackich. W odniesieniu do statków rybackich dyrektywa zostałaby zmieniona w taki sposób, aby zobowiązywać państwa członkowskie do zgłaszania do EMCIP wszystkich wypadków śmiertelnych i powodujących utratę statków z udziałem statków rybackich o długości poniżej 15 metrów. Kwestie dostosowania i sprecyzowania zostałyby rozwiązane poprzez zmianę dyrektywy. Jeżeli chodzi o pomoc organom państw członkowskich ds. dochodzeń w prowadzeniu dochodzeń w sprawie wypadków (i składaniu sprawozdań z tych dochodzeń), wspierająca rola EMSA nie zostaje rozszerzona poza to, co jest obecnie przewidziane w obowiązujących przepisach. Obciążenie sprawozdawcze organów ds. dochodzeń zostaje w pewnym stopniu zmniejszone poprzez rozszerzenie zakresu właściwych organów, które mogą składać sprawozdania do bazy danych.

Wariant C jest najbardziej ambitny pod względem zwiększenia wymogów administracyjnych i dochodzeniowych wobec organów ds. dochodzeń. W odniesieniu do statków rybackich wariant ten zobowiąże organy ds. dochodzeń nie tylko do zgłaszania wypadków śmiertelnych i powodujących utratę statków z udziałem statków rybackich, ale także do przeprowadzania co najmniej wstępnej oceny w celu ustalenia, czy można wyciągnąć wnioski i czy konieczne jest przeprowadzenie pełnego dochodzenia. W ocenie skutków stwierdzono, że najskuteczniejszym, a zatem preferowanym wariantem strategicznym jest wariant C. Chociaż wariant C wiąże się z najwyższymi kosztami dodatkowymi, to jednak przy rozważeniu stosunku kosztów do korzyści wariant C będzie miał największy wpływ pod względem poprawy bezpieczeństwa morskiego.

Niniejszemu wnioskowi towarzyszy sprawozdanie z oceny skutków<sup>18</sup>, którego projekt przedłożono Radzie ds. Kontroli Regulacyjnej w kwietniu 2022 r. Rada ds. Kontroli Regulacyjnej wydała pozytywną opinię i sprawozdanie z oceny skutków zostało zmienione zgodnie z jej zaleceniami, a do uwag Rady ds. Kontroli Regulacyjnej odniesiono się w dokumencie roboczym służb Komisji, który towarzyszy niniejszemu wnioskowi ustawodawczemu.

---

<sup>18</sup> SWD(2023)145.



- **Stosowanie zasady „jedno więcej – jedno mniej”**

Nie przewiduje się dodatkowych kosztów administracyjnych dla przedsiębiorstw lub obywateli.

- **Sprawność regulacyjna i uproszczenie**

Niniejsza inicjatywa ma wymiar w ramach programu REFIT pod względem dostosowania i uproszczenia przepisów dotyczących bezpieczeństwa, poprawy profilu bezpieczeństwa, w szczególności w segmencie małych statków rybackich, oraz wspierania AIB państw członkowskich w wypełnianiu ich funkcji sprawozdawczych i dochodzeniowych.

Co więcej, preferowany wariant strategiczny obejmuje elementy uproszczenia, ponieważ zwiększy skuteczność krajowych AIB dzięki sprecyzowaniu, kiedy muszą one przeprowadzać dochodzenia, AIB nie będą już musiały przeprowadzać wstępnej oceny poważnych wypadków i będą mogły powierzyć innym właściwym organom wprowadzenie danych do bazy danych EMCIP. Udzielenie przez EMSA pomocy w formie dodatkowego finansowania tym AIB, które zwrócą się o wsparcie operacyjne, również powinno poprawić jakość i zwiększyć liczbę prowadzonych dochodzeń, a także spowodować ich większą harmonizację i standaryzację w całej UE.

- **Prawa podstawowe**

Wniosek nie ma skutków dla ochrony praw podstawowych.

#### **4. WPLYW NA BUDŻET**

Szacowane dodatkowe koszty roczne dla budżetu UE wynoszą około 1,88 mln EUR rocznie w 2030 r. i 1,93 mln EUR rocznie w 2050 r. Wpływ wniosku na budżet opisano bardziej szczegółowo w ocenie skutków finansowych regulacji załączonej do niniejszego wniosku w celach informacyjnych. Wpływ wniosku na budżet został już uwzględniony we wniosku Komisji dotyczącym rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie Europejskiej Agencji ds. Bezpieczeństwa na Morzu i uchylającego rozporządzenie (WE) nr 1406/2002.

Wpływ na budżet wykraczający poza obowiązujące WRF ma charakter orientacyjny, bez uszczerbku dla przyszłej umowy w sprawie WRF.

#### **5. INNE ELEMENTY**

- **Monitorowanie, ocena i sprawozdawczość**

Wskazano odpowiednie rozwiązania w zakresie monitorowania i sprawozdawczości. EMSA odgrywa ważną rolę w tym procesie, ponieważ Agencja ta odpowiada za rozwój i działanie elektronicznych systemów danych dla transportu morskiego.

Wykonywanie można monitorować za pomocą monitorowania przez Komisję lub EMSA bazy danych EMCIP w celu weryfikowania, czy dochodzenia są prowadzone w sposób terminowy i skuteczny oraz czy dane zawarte w powiadomieniu o wypadku lub incydencie morskim przewidziane w załączniku II do dyrektywy oraz sprawozdania z dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa są przesyłane do bazy danych. EMSA przeprowadza również cykle wizyt w państwach członkowskich mające na celu

weryfikację działań w terenie w ramach wspierania Komisji przez EMSA<sup>19</sup>. Państwa członkowskie będą musiały mieć system zarządzania jakością w celu certyfikacji, że jego organizacja, polityka, procesy, zasoby i dokumentacja są odpowiednie do osiągnięcia celów. System ten będzie musiał otrzymać certyfikat, a następnie być poddawany okresowym audytom. Organy ds. dochodzeń będą musiały udostępniać Komisji/EMSA wyniki corocznych audytów przeprowadzanych przez akredytowany organ, tak aby organ ds. dochodzeń mógł zachować certyfikat dotyczący systemu zarządzania jakością.

Biorąc pod uwagę, że cały cykl przewidywanych wizyt wdrożeniowych EMSA ma trwać pięć lat<sup>20</sup>, proponuje się, aby cykl oceny dyrektywy został ustalony na dziesięć lat.

- **Dokumenty wyjaśniające (w przypadku dyrektyw)**

Dokumenty wyjaśniające nie są wymagane, ponieważ wniosek ma na celu uproszczenie i objaśnienie istniejącego systemu.

- **Szczegółowe objaśnienia poszczególnych przepisów wniosku**

Art. 1 projektu dyrektywy zmieniającej stanowi jego główną część i wprowadza zmiany w licznych przepisach dyrektywy 2009/18/WE.

### ***Zgodność z kodeksem dochodzeń w sprawach wypadków IMO***

Szereg definicji i odniesień zostało zaktualizowanych w celu uwzględnienia zmian w międzynarodowym otoczeniu regulacyjnym. W szczególności zaktualizowano odniesienie do kodeksu dochodzeń w sprawach wypadków IMO, a także szereg definicji zawartych w art. 3 dyrektywy, które należy rozumieć zgodnie z definicjami określonymi w kodeksie dochodzeń w sprawach wypadków, oraz uchylono odniesienie do terminu „poważny wypadek”, który został usunięty z kodeksu dochodzeń w sprawach wypadków i o którym mowa w art. 3 pkt 3. Wprowadzono kilka innych zmian w przepisach prawnych wynikających z kodeksu dochodzeń w sprawach wypadków IMO, w szczególności zmianę nazwy „organ dochodzeniowy” na „organ ds. dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa na morzu”.

Znaczące zmiany wprowadzone do dyrektywy zostały przedstawione poniżej.

### ***Cel i zakres***

W pkt 2 uchylono art. 2 lit. d), przez co zakres dyrektywy został częściowo rozszerzony na wszystkie statki rybackie, w tym statki o długości poniżej 15 metrów.

### ***Definicje***

W pkt 3 zaktualizowano także szereg definicji, które były problematyczne lub odnosiły się do nieaktualnych przepisów UE. Po pierwsze, odniesienia do terminów „prom typu ro-ro” oraz „szybki statek pasażerski” zostały zaktualizowane w celu uwzględnienia zmian w przepisach UE, długość statku rybackiego została określona jako długość całkowita zgodnie z art. 2 rozporządzenia (UE) 2017/1130. Rozwiązano również kwestię obrażeń bez skutku śmiertelnego, które następnie prowadzą

---

<sup>19</sup> EMSA przeprowadza takie wizyty na podstawie art. 3 rozporządzenia (WE) nr 1406/2002 ustanawiającego Europejską Agencję Bezpieczeństwa Morskiego w ramach podstawowych zadań, w związku z tym nie przewiduje się żadnych dodatkowych kosztów.

<sup>20</sup> Zgodnie z metodyką EMSA dotyczącą wizyt w państwach członkowskich, <http://emsa.europa.eu/implementation-tasks/visits-and-inspections/items.html?cid=89&id=3065>

do śmierci po upływie pewnego czasu od zdarzenia morskiego, które je spowodowało. Aby dostarczyć jasne wytyczne dotyczące tego, do kiedy należy rozpocząć dochodzenie, a tym samym zapewnić zharmonizowane podejście w całej Unii, dyrektywa została zmieniona w celu określenia dokładnego terminu (tj. 30 dni po wystąpieniu wypadku, tak jak w przypadku innych rodzajów transportu).

### ***Obowiązek przeprowadzenia dochodzenia i organy ds. dochodzeń***

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

Ponadto, ponieważ pojęcie poważnego wypadku zostało zniesione na poziomie IMO, związany z nim obowiązek przeprowadzenia wstępnej oceny takich wypadków wymagany w dyrektywie również został zniesiony. Co więcej, dyrektywa została zmieniona w celu dostarczenia wytycznych dotyczących wypadków, do których dochodzi z udziałem statków w porcie.

W pkt 8 przewidziano, że państwa członkowskie muszą ustanowić system zarządzania jakością na potrzeby swojego organu ds. dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa na morzu. Środek ten powinien poprawić jakość dochodzeń w sprawie wypadków, zarządzanie dostępnymi zasobami z uwzględnieniem obciążenia pracą, a zwłaszcza sporządzanych sprawozdań. Podobny obowiązek istnieje w odniesieniu do administracji państwa bandery na podstawie art. 8 ust. 1 dyrektywy 2009/21/WE w sprawie wymagań dotyczących państwa bandery.

### ***Europejska baza danych o wypadkach morskich***

Pkt 14 dotyczy obowiązków sprawozdawczych państw członkowskich związanych z Europejską Platformą Informacyjną w sprawie Wypadków Morskich (EMCIP). Wprowadzono dwie zmiany, po pierwsze określono obowiązki dotyczące bardzo poważnych wypadków morskich z udziałem statków rybackich o długości poniżej 15 metrów. Po drugie, dyrektywa została dostosowana w taki sposób, aby wszystkie wypadki i incydenty morskie inne niż bardzo poważne wypadki morskie mogły być zgłaszane do EMCIP przez odpowiednio wyznaczony właściwy organ państwa członkowskiego inny niż organ ds. dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa na morzu. Obecnie jedynie organ ds. dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa na morzu może dokonywać zgłoszeń do EMCIP, co jest postrzegane przez niektóre państwa członkowskie jako obciążenie zasobów. Ponadto EMSA i Komisja powinny mieć możliwość wprowadzania danych do bazy danych EMCIP. Pozwoli to organom ds. dochodzeń skoncentrować się na ich funkcjach dochodzeniowych i uwzględni fakt, że organy ds. dochodzeń nie zawsze mają dostęp do tego rodzaju zarządzania danymi, ponieważ odpowiednie statystyki są gromadzone, wykorzystywane i zarządzane przez inne właściwe organy w tym samym państwie członkowskim.

### ***Wsparcie i szkolenia ze strony EMSA***

W pkt 15 określono możliwości udzielania przez EMSA wsparcia organom państw członkowskich UE ds. dochodzeń w celu lepszego wywiązywania się przez nie z obowiązków wynikających z dyrektywy. Wielu organom AIB brakuje wystarczających zasobów, aby mieć eksperta w każdej specjalistycznej dziedzinie. Na podstawie tego przepisu EMSA mogłaby udostępnić zespół ekspertów z różnych dziedzin, którzy mogliby służyć pomocą każdemu organowi ds. dochodzeń zwracającemu się o udzielenie pomocy. Podobnie sprzęt specjalistyczny może być bardzo drogi i większość AIB nie

dysponuje budżetem pozwalającym na posiadanie takiego sprzętu na własność. W związku z tym EMSA mogłaby zapewnić specjalistyczne narzędzia i sprzęt, które mogłyby być wypożyczane lub udostępniane organom ds. dochodzeń. W ten sposób sprzęt może być pozyskiwany centralnie, bez konieczności podejmowania działań przez każdy organ ds. dochodzeń. Zapewniłoby to korzyści skali w całej Unii.

Jeżeli chodzi o szkolenia, EMSA mogłaby odgrywać rolę w podnoszeniu świadomości na temat zmian, rozpowszechnianiu informacji oraz organizowaniu dyskusji i kursów szkoleniowych na tematy takie jak paliwa odnawialne i niskoemisyjne, nowe technologie cyfrowe i odpowiednie zmiany na poziomie IMO. Ponadto EMSA mogłaby prowadzić specjalne szkolenia w zakresie stosowania technologii dochodzeniowych, sprzętu i nowych technologii związanych z postępem w dziedzinie transportu morskiego.

### ***Uprawnienia do wprowadzania zmian***

Pkt 17 stanowi, że chociaż odniesienie do kodeksu dochodzeń w sprawach wypadków IMO dotyczy najbardziej aktualnej wersji, podlega to jednak standardowej klauzuli o nieobniżaniu poziomu ochrony. Oznacza to, że w przypadku zmian na poziomie międzynarodowym, normy przewidziane w instrumencie UE są co najmniej utrzymywane na dotychczasowym poziomie.

### ***Przegląd wprowadzania w życie i uchylene innych przepisów UE***

Pkt 18 stanowi, że Komisja przygotowuje przegląd wprowadzania w życie zmienionej dyrektywy po upływie 10 lat od jej przyjęcia, co uwzględnia czas niezbędny na transpozycję oraz fakt, że cykl wizyt przeglądowych EMSA w państwach członkowskich trwa zazwyczaj nie krócej niż 5 lat.

Pkt 19 przewiduje uchylene rozporządzenia Komisji (UE) nr 1286/2011 z dnia 9 grudnia 2011 r. w sprawie przyjęcia wspólnej metodologii badań w sprawie wypadków i incydentów morskich. 4 grudnia 2013 r. IMO przyjęła Wytyczne dotyczące pomocy inspektorom we wdrażaniu kodeksu dochodzeń w sprawach wypadków (rezolucja A.1075(28)), które zawierają szczegółową metodologię dochodzeń w sprawie wypadków i incydentów morskich. Nie istnieje już zatem konieczność stosowania wspólnej metodologii określonej w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 1286/2011.

Wniosek

**DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**

**zmieniająca dyrektywę 2009/18/WE ustanawiającą podstawowe zasady regulujące dochodzenia w sprawach wypadków w sektorze transportu morskiego**

(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>21</sup>,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów<sup>22</sup>,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/18/WE<sup>23</sup> ustanawia podstawowe zasady regulujące dochodzenia w sprawach wypadków w sektorze transportu morskiego i przewiduje system dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa. Dochodzenia w sprawie wypadków morskich objętych zakresem tej dyrektywy prowadzone są przez niezależne organy dochodzeniowe utworzone w państwach członkowskich w celu poprawy bezpieczeństwa morskiego, a także ochrony środowiska morskiego poprzez wyciąganie wniosków z wypadków, które miały miejsce w przeszłości, aby zapobiec ich ponownemu wystąpieniu w przyszłości.
- (2) Od czasu wejścia w życie dyrektywy 2009/18/WE nastąpiły zmiany w międzynarodowym otoczeniu regulacyjnym oraz postęp technologiczny. Należy wziąć pod uwagę te zmiany i postęp, a także doświadczenie zdobyte w trakcie wykonywania dyrektywy 2009/18/WE.
- (3) Dyrektywa 2009/18/WE odnosi się do szeregu tekstów prawnych przyjętych przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO), które zostały uchylone lub zmienione od czasu jej wejścia w życie. „Kodeks dochodzeń w sprawach wypadków morskich i incydentów” (rezolucja IMO A.849(20) z 27 listopada 1997 r.), który został uchylony przez „kodeks międzynarodowych norm i zalecanych praktyk w zakresie dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa przy wypadkach lub incydentach morskich” (kodeks dochodzeń w sprawach wypadków) (rezolucja MSC 255(84) z 16 maja 2008 r.) oraz przyjęte w rezolucji A.1075(28)

---

<sup>21</sup> Dz.U. C z , s. .

<sup>22</sup> Dz.U. C z , s. .

<sup>23</sup> Dz.U. L 131 z 28.5.2009, s. 114.

Wytyczne dotyczące pomocy inspektorom we wdrażaniu kodeksu dochodzeń w sprawach wypadków MSC.255(84).

- (4) Kodeksem dochodzeń w sprawach wypadków IMO wprowadzono nowe definicje, takie jak definicja terminu „organ ds. dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa na morzu”, natomiast inne pojęcia, takie jak „poważny wypadek”, zostały usunięte. Zmiany te należy uwzględnić w dyrektywie 2009/18/WE.
- (5) Dyrektywa 2009/18/WE odnosi się również do okólnika IMO MSC/MEPC. 3/Circ.3 z 2008 r., który został zastąpiony okólnikiem MSC-MEPC. 3/circ.4/rev.1 „Reports on Marine Casualties and Incidents. Revised Harmonized Reporting Procedures” [„Sprawozdania z wypadków i incydentów morskich. Zmienione zharmonizowane procedury sprawozdawcze”] z 18 listopada 2014 r.
- (6) Wytyczne IMO dotyczące pomocy inspektorom we wdrażaniu kodeksu dochodzeń w sprawach wypadków (A.1075(28)) przyjęte 4 grudnia 2013 r. zawierają praktyczne porady na temat systematycznego prowadzenia dochodzeń w sprawach wypadków i incydentów morskich oraz umożliwiają opracowanie skutecznych analiz i działań zapobiegawczych. Wytyczne te powinny zostać uwzględnione w dyrektywie 2009/18/WE.
- (7) Statki rybackie o długości poniżej 15 metrów są obecnie wyłączone z zakresu dyrektywy 2009/18/WE, w związku z czym prowadzenie dochodzeń w sprawie wypadków morskich z udziałem takich statków rybackich jest niesystematyczne i niezharmonizowane. Takie statki są bardziej podatne na wywrócenie, a członkowie załogi stosunkowo często wypadają za burtę. W związku z tym konieczne jest zapewnienie ochrony tym statkom rybackim, ich załogom i środowisku poprzez wprowadzenie wstępnej oceny bardzo poważnych wypadków morskich z udziałem statków rybackich o długości poniżej 15 metrów w celu ustalenia, czy organy powinny wszcząć dochodzenie w sprawie bezpieczeństwa.
- (8) Niektóre definicje podane w dyrektywie 2009/18/WE są niejasne. Należy określić definicję długości statku rybackiego, zwłaszcza w przypadku rozróżnienia podejścia i obowiązków organów ds. dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa na morzu zależnych od długości statku rybackiego.
- (9) W kodeksie dochodzeń w sprawach wypadków IMO jest mowa o wydarzeniu lub ciągu wydarzeń, które miały miejsce „bezpośrednio w związku z eksploatacją statku”. Pojęcie to powoduje znaczne rozbieżności i należy je sprecyzować. Rozbieżności te mają wpływ na działania organów ds. dochodzeń w sprawie wypadków, w szczególności w odniesieniu do wypadków w portach, możliwości prowadzenia wspólnych dochodzeń oraz gromadzenia danych na temat wypadków i dochodzeń.
- (10) Kodeks dochodzeń w sprawach wypadków IMO stanowi, że w przypadku wystąpienia bardzo poważnego wypadku morskiego organy morskie są zobowiązane do przeprowadzenia dochodzenia. Nie istnieją jednak wytyczne dotyczące okresu, w którym musi nastąpić śmierć w następstwie wypadku, aby śmierć ta wskazywała na bardzo poważny wypadek morski i w związku z tym podlegała dochodzeniu. Należy zatem określić takie wytyczne w dyrektywie 2009/18/WE.
- (11) Dostępny personel, a także zasoby operacyjne organów państw członkowskich ds. dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa na morzu znacznie się różnią, co powoduje nieskuteczne i niespójne składanie sprawozdań i prowadzenie dochodzeń w sprawie wypadków morskich. W związku z tym Komisja, korzystając ze wsparcia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA), powinna zapewnić wysoce wyspecjalizowane wsparcie analityczne podczas

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

- (12) Mając na uwadze powyższe, EMSA powinna organizować szkolenia w zakresie konkretnych technik oraz nowych osiągnięć i technologii, które mogą być przydatne przy prowadzeniu dochodzeń w sprawie wypadków w przyszłości. Takie szkolenia powinny koncentrować się między innymi na paliwach odnawialnych i niskoemisyjnych, które są szczególnie istotne w świetle pakietu „Gotowi na 55” oraz automatyzacji, a także na przepisach ogólnego rozporządzenia o ochronie danych (RODO).
- (13) Aby poprawić jakość dochodzeń w sprawie wypadków, państwa członkowskie powinny opracować system zarządzania jakością na potrzeby organów ds. dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa na morzu.
- (14) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania przepisów niniejszej dyrektywy dotyczących wykazu tekstów IMO wchodzących w jej zakres należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011<sup>(24)</sup>.
- (15) W związku z pełnym cyklem wizyt monitorujących w państwach członkowskich przeprowadzanych przez EMSA w celu monitorowania wykonywania niniejszej dyrektywy Komisja powinna dokonać oceny wykonywania niniejszej dyrektywy nie później niż [*dziesięć lat po dacie jej wejścia w życie, o której mowa w art. 23*] i przedstawić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z tej oceny. Państwa członkowskie powinny współpracować z Komisją w celu gromadzenia wszystkich informacji niezbędnych do przeprowadzenia takiej oceny.
- (16) Zgodnie z zasadą proporcjonalności konieczne i stosowne jest przyjęcie przepisów dotyczących dochodzeń w sprawie wypadków w sektorze transportu morskiego, aby osiągnąć podstawowy cel, jakim jest poprawa bezpieczeństwa morskiego i ochrony środowiska morskiego. Niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia założonych celów, zgodnie z art. 5 ust. 4 Traktatu o Unii Europejskiej.
- (17) Należy zatem odpowiednio zmienić dyrektywę 2009/18/WE,  
PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

#### *Artykuł 1*

#### **Zmiany w dyrektywie 2009/18/WE**

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

- 1) art. 1 ust. 2 otrzymuje brzmienie:  
„2. Dochodzenia prowadzone na podstawie niniejszej dyrektywy nie mają na celu ustalenia odpowiedzialności ani przypisania winy. Państwa członkowskie zapewniają jednak, aby organ ds. dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa na morzu (zwany dalej »organem ds. dochodzeń«) nie powstrzymywał się od pełnego relacjonowania przyczyn wypadku lub incydentu

---

<sup>24</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).

morskiego ze względu na ewentualną możliwość określenia odpowiedzialności lub przypisania winy na podstawie jego ustaleń.”;

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

a) lit. b) otrzymuje brzmienie:

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

b) uchyla się lit. d);

3) art. 3 otrzymuje brzmienie:

*„Artykuł 3*

### **Definicje**

Do celów niniejszej dyrektywy:

1. »Kodeks dochodzeń w sprawach wypadków IMO« oznacza Kodeks międzynarodowych norm i zalecanych praktyk w zakresie dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa przy wypadkach lub incydentach morskich, stanowiący załącznik do rezolucji MSC.255(84) Komitetu Bezpieczeństwa Morskiego IMO w aktualnym brzmieniu;

2. »Wytyczne IMO dotyczące pomocy inspektorom we wdrażaniu kodeksu dochodzeń w sprawach wypadków« oznaczają wytyczne przyjęte przez Zgromadzenie IMO rezolucją A.1075(28) w dniu 4 grudnia 2013 r.;

3. Następujące terminy mają znaczenie zgodne z definicjami podanymi w kodeksie dochodzeń w sprawach wypadków IMO:

a) »wypadek morski«;

b) »bardzo poważny wypadek morski«;

c) »incydent morski«;

d) »dochodzenie w sprawie bezpieczeństwa na morzu«;

e) »organ ds. dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa na morzu«;

f) »państwo prowadzące dochodzenie w sprawie bezpieczeństwa na morzu«;

g) »państwo żywotnie zainteresowane«;

h) »poważnie ranny«;

4. »Wytyczne IMO w zakresie sprawiedliwego traktowania marynarzy w sytuacji wypadku morskiego« oznaczają wytyczne zawarte w rezolucji LEG.3(91) komitetu prawnego IMO z dnia 27 kwietnia 2006 r. oraz zatwierdzone przez organ zarządzający Międzynarodowej Organizacji Pracy na swojej 296. sesji w dniach 12–16 czerwca 2006 r.;



5. Terminy »prom typu ro-ro« oraz »szybki statek pasażerski« należy rozumieć zgodnie z definicjami zawartymi w art. 2 dyrektywy (UE) 2017/2110<sup>25</sup>;
  6. »Rejestrator danych z podróży« (zwany dalej »VDR«) należy rozumieć zgodnie z definicją zawartą w rezolucji MSC.333(90) Komitetu Bezpieczeństwa Morskiego IMO w aktualnym brzmieniu;
  7. »Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa« oznaczają propozycje wystosowane, w tym również do celów rejestracji i kontroli:
    - a) przez organ ds. dochodzeń państwa prowadzącego dochodzenie w sprawie bezpieczeństwa lub kierującego takim dochodzeniem, w oparciu o informacje uzyskane w tym postępowaniu; lub, w stosownych przypadkach,
    - b) przez Komisję stanowiącą na podstawie analizy danych zbiorczych oraz wyników przeprowadzonych dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa;
  8. Termin »długość statku rybackiego« należy rozumieć zgodnie z definicją zawartą w art. 2 rozporządzenia (UE) 2017/1130<sup>26</sup>;
  9. »Uraz śmiertelny« oznacza uraz doznany przez osobę uczestniczącą w wypadku, jeśli jego skutkiem jest śmierć osoby w ciągu 30 dni od dnia wypadku.”;
- 4) w art. 4 wprowadza się następujące zmiany:
- a) ust. 1 lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) były niezależne od dochodzeń w sprawach karnych lub innych prowadzonych równoległe w celu ustalenia odpowiedzialności lub przypisania winy oraz aby organy ds. dochodzeń mogły składać sprawozdania z wyników dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa na morzu bez poleceń lub ingerencji ze strony jakichkolwiek osób, organizacji lub stron, na które wynik ten może mieć wpływ.”;
  - b) ust. 2 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) koordynację działań ich odpowiednich organów ds. dochodzeń w zakresie koniecznym do realizacji celu niniejszej dyrektywy.”;
- 5) art. 5 otrzymuje brzmienie:

#### *„Artykuł 5*

### **Obowiązek przeprowadzenia dochodzenia**

1. Każde państwo członkowskie zapewnia przeprowadzenie dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa przez organ ds. dochodzeń, o którym mowa w art. 8, w przypadku bardzo poważnego wypadku morskiego,

---

<sup>25</sup> 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).

<sup>26</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/1130 z dnia 14 czerwca 2017 r. określające parametry statków rybackich (Dz.U. L 169 z 30.6.2017, s. 1).

- a) w którym uczestniczył statek podnoszący jego banderę, niezależnie od miejsca wypadku;
- b) który nastąpił na jego morzu terytorialnym lub wodach wewnętrznych, zgodnie z ich definicją zawartą w UNCLOS, niezależnie od bandery statku lub statków uczestniczących w wypadku; lub
- c) który dotyczy żywotnego interesu państwa członkowskiego, niezależnie od miejsca wypadku oraz bandery statku lub statków uczestniczących w zdarzeniu.

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

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

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

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

5. Prowadząc dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa, organ ds. dochodzeń przestrzega wytycznych IMO dotyczących pomocy inspektorom we wdrażaniu kodeksu dochodzeń w sprawach wypadków. Inspektorzy mogą odstąpić od tych wytycznych, jeśli w ich opinii opartej na wiedzy zawodowej można to uzasadnić jako niezbędne do osiągnięcia celów dochodzenia. Komisja może dostosować wytyczne do celów niniejszej dyrektywy, biorąc pod uwagę wszelkie właściwe wnioski wynikające z dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa, zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 19.

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

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

8. Jeżeli w toku dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa na morzu zostanie stwierdzone lub podejrzewa się popełnienie przestępstwa na podstawie art. 3, 3bis, 3ter lub 3quarter Konwencji w sprawie przeciwdziałania bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej z 1988 r., organ ds. dochodzeń niezwłocznie informuje o tym organy

bezpieczeństwa morskiego państwa członkowskiego lub państw członkowskich oraz państw trzecich, których to dotyczy.”;

- 6) art. 6 otrzymuje brzmienie:

*„Artykuł 6*

**Obowiązek powiadamiania**

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

- 7) w art. 7 wprowadza się następujące zmiany:

- a) ust. 1 akapit trzeci otrzymuje brzmienie:

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

- b) dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

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

- 8) art. 8 otrzymuje brzmienie:

*„Artykuł 8*

**Organy ds. dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa na morzu**

1. Państwa członkowskie zapewniają prowadzenie dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa na morzu pod nadzorem bezstronnego stałego organu ds. dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa na morzu, któremu nadano niezbędne uprawnienia, posiadającego wystarczające środki i zasoby finansowe, oraz przez odpowiednio wykwalifikowanych inspektorów, którzy posiadają kompetencje w zakresie wypadków i incydentów morskich do prowadzenia dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa na morzu przy wypadkach i incydentach morskich.

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

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

Państwa członkowskie nieposiadające dostępu do morza, które nie mają statków ani jednostek podnoszących ich banderę, określają niezależny punkt kontaktowy współpracujący w dochodzeniu zgodnie z art. 5 ust. 1 lit. c).

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

3. Działania powierzone organowi ds. dochodzeń można rozszerzyć na zbieranie i analizę danych związanych z bezpieczeństwem morskim, w szczególności do celów prewencyjnych, w zakresie, w jakim działania te nie wpływają na jego niezależność ani nie nakładają na niego odpowiedzialności w sprawach regulacyjnych, administracyjnych lub związanych z normalizacją.

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

- a) dostępu do wszystkich istotnych dla sprawy obszarów lub miejsca wypadku oraz do wszystkich statków, wraków lub konstrukcji, łącznie z ładunkiem, wyposażeniem lub szczątkami;
- b) niezwłocznego sporządzenia wykazu dowodów i kontrolowanego poszukiwania i usunięcia wraków, szczątków lub innych elementów składowych lub substancji w celu ich zbadania lub analizy;
- c) żądania przeprowadzenia badania lub analizy elementów, o których mowa w lit. b), oraz swobodnego dostępu do wyników tych badań lub analiz;
- d) swobodnego dostępu, kopiowania i wykorzystania wszystkich odnośnych informacji i zarejestrowanych danych, łącznie z danymi pochodzącymi z VDR, dotyczących statku, nagrań obsługi ruchu statków, rejsu, ładunku, załogi i wszystkich pozostałych osób, obiektów, warunków lub okoliczności;
- e) swobodnego dostępu do wyników badań ciał ofiar lub do wyników badań próbek pobranych z ich ciał;
- f) żądania przeprowadzenia badań osób zaangażowanych w działania statku lub wszelkich innych istotnych dla sprawy osób oraz swobodnego dostępu do wyników tych badań lub do przeprowadzenia badań próbek pobranych od takich osób i swobodnego dostępu do wyników tych badań;

- g) przesłuchania świadków bez udziału osób, których interesy mogłyby zostać uznane za utrudniające prowadzenie dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa;
  - h) dostępu do zapisów wyników przeglądów i odnośnych informacji przechowywanych przez państwo bandery, właścicieli, towarzystwa klasyfikacyjne lub inne odpowiednie strony, jeżeli strony te lub ich przedstawiciele posiadają siedzibę na terenie państwa członkowskiego;
  - i) zwrócenia się o pomoc do właściwych organów danych państw, łącznie z inspektorami państwa bandery i państwa portu, funkcjonariuszami straży przybrzeżnej, pracownikami obsługi ruchu statków, zespołami poszukiwawczymi i ratowniczymi, pilotami i innym personelem portowym lub morskim.
5. Organ ds. dochodzeń uzyskuje możliwość niezwłocznego reagowania na powiadomienia o wypadkach oraz otrzymania środków koniecznych do niezależnego pełnienia swojej funkcji. Jego inspektorzy mają przyznany status zapewniający im niezbędną gwarancję niezależności.
6. Organ ds. dochodzeń może połączyć zadania, które wykonuje w ramach niniejszej dyrektywy, z pracą dochodzeniową w sprawie zdarzeń innych niż wypadki morskie, pod warunkiem że takie dochodzenia nie zagrażają jego niezależności.
7. Do dnia [data transpozycji] każde państwo członkowskie opracowuje, wdraża i utrzymuje system zarządzania jakością na potrzeby swojego organu ds. dochodzeń. Taki system zarządzania jakością jest certyfikowany zgodnie z obowiązującymi międzynarodowymi normami jakości.”;
- 9) art. 9 lit. a) otrzymuje brzmienie:
- „a) wszystkie dowody z zeznań świadków oraz pozostałe oświadczenia, wyjaśnienia i notatki sporządzone lub otrzymane przez organ ds. dochodzeń w toku prowadzenia dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa;”;
- 10) w art. 10 wprowadza się następujące zmiany:
- a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Państwa członkowskie, w ścisłej współpracy z Komisją, ustanawiają ramy stałej współpracy umożliwiające współpracę ich właściwych organów ds. dochodzeń w stopniu koniecznym do realizacji celu niniejszej dyrektywy.”;
  - b) w ust. 3 wprowadza się następujące zmiany:
    - a) akapit wprowadzający i lit. a) otrzymują brzmienie:

„3. W ramach stałej współpracy organy ds. dochodzeń w państwach członkowskich uzgadniają w szczególności najlepsze formy współpracy w celu:”;

„a) umożliwienia organom ds. dochodzeń 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 i innych urządzeń elektronicznych;”;
    - b) lit. h) oraz i) otrzymują brzmienie:

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

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

11) art. 14 otrzymuje brzmienie:

*„Artykuł 14*

**Sprawozdania dotyczące wypadków**

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

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

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

12) w art. 15 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

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

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

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

13) art. 16 akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

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

14) w art. 17 wprowadza się następujące zmiany:

a) dodaje się nowy ust. 2a w brzmieniu:

„2a. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o wszystkich wypadkach i incydentach morskich zgodnie z wzorem zamieszczonym w załączniku II. W przypadku statków rybackich o długości poniżej 15 metrów wymagane jest zgłaszanie jedynie bardzo poważnych wypadków morskich.”;

b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

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

15) dodaje się nowy art. 17a w brzmieniu:

*„Artykuł 17a*

### **Szkolenia i wsparcie operacyjne**

1. Komisja ułatwia rozwój zdolności, jak również wymianę wiedzy w organach ds. dochodzeń i między nimi poprzez przeprowadzanie szkoleń w zakresie nowych regulacji prawnych i postępu technologicznego, konkretnych technik i narzędzi oraz technologii związanych ze statkami, ich wyposażeniem i eksploatacją.

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

16) art. 19 otrzymuje brzmienie:

*„Artykuł 19*

### **Procedura komitetowa**

1. Komisja jest wspierana przez Komitet ds. Bezpiecznych Mórz i Zapobiegania Zanieczyszczeniom Morza przez Statki (COSS) ustanowiony na mocy rozporządzenia (WE) nr 2099/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.”;

17) w art. 20 akapit czwarty otrzymuje brzmienie:

„Zmiany w kodeksie dochodzeń w sprawach wypadków IMO mogą być wyłączone z zakresu zastosowania niniejszej dyrektywy zgodnie z art. 5 rozporządzenia (WE) nr 2099/2002.”;

18) art. 23 otrzymuje brzmienie:

*„Artykuł 23*

### **Przegląd wprowadzania w życie**

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

19) w art. 24 dodaje się ust. 3 w brzmieniu:

„3. Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1286/2011 traci moc.”.

## *Artykuł 2*

### **Transpozycja**

1. Do dnia [*Urząd Publikacji: Proszę wstawić datę: jeden rok od daty wejścia w życie niniejszej dyrektywy zmieniającej*] państwa członkowskie przyjmują i publikują przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy.

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

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

## *Artykuł 3*

### **Wejście w życie**

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

## *Artykuł 4*

### **Adresaci**

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

*W imieniu Parlamentu Europejskiego  
Przewodnicząca*

*W imieniu Rady  
Przewodniczący*



## OCENA SKUTKÓW FINANSOWYCH REGULACJI – „AGENCJE”

### 1. STRUKTURA WNIOSKU/INICJATYWY

#### 1.1. Tytuł wniosku/inicjatywy

Wniosek dotyczący DYREKTYWY PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY zmieniającej dyrektywę 2009/18/WE ustanawiającą podstawowe zasady regulujące dochodzenia w sprawach wypadków w sektorze transportu morskiego

#### 1.2. Obszary polityki, których dotyczy wnioski/inicjatywa

Mobilność i transport – sektor morski

#### 1.3. Wniosek dotyczy

- nowego działania
- nowego działania, będącego następstwem projektu pilotażowego/działania przygotowawczego<sup>27</sup>
- przedłużenia bieżącego działania
- połączenia co najmniej jednego działania pod kątem innego/nowego działania

#### 1.4. Cel(e)

##### 1.4.1. Cel(e) ogólny(e)

Ogólnym celem zmiany dyrektywy 2009/18/WE jest poprawa bezpieczeństwa morskiego i ochrony środowiska morskiego poprzez przyczynienie się do realizacji celu zrównoważonego rozwoju nr 3 („Zapewnić wszystkim ludziom w każdym wieku zdrowe życie oraz promować dobrobyt”) oraz celu zrównoważonego rozwoju nr 14 („Chronić oceany, morza i zasoby morskie oraz wykorzystywać je w sposób zrównoważony”).

##### 1.4.2. Cel(e) szczegółowy(e)

Szczegółowe cele tej zmiany są następujące:

ochrona statków rybackich, ich załogi i środowiska. Mniejsze statki rybackie o długości poniżej 15 metrów nie są objęte obecnym zakresem dyrektywy. Oznacza to, że w sprawie wypadków śmiertelnych i powodujących utratę statków w tym segmencie statków dochodzenia nie są prowadzone w sposób systematyczny i zharmonizowany w całej Unii Europejskiej;

doprecyzowanie definicji i tekstu prawnego, tak aby organy państw członkowskich ds. dochodzeń w sprawie wypadków prowadziły dochodzenia w sprawie wszystkich wypadków, w przypadku których należy przeprowadzić dochodzenie, w sposób terminowy i zharmonizowany;

zwiększenie zdolności organów ds. dochodzeń w sprawie wypadków do prowadzenia dochodzeń w sprawie wypadków (i składania z nich sprawozdań) w sposób terminowy, fachowy i niezależny, w tym w zakresie paliw i technologii odnawialnych i niskoemisyjnych.

<sup>27</sup>

O którym mowa w art. 58 ust. 2 lit. a) lub b) rozporządzenia finansowego.

### 1.4.3. *Oczekiwane wyniki i wpływ*

*Należy wskazać, jakie efekty przyniesie wniosek/inicjatywa beneficjentom/grupie docelowej.*

Oczekuje się, że wniosek zapewni zharmonizowane podejście do dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa i tym samym poprawi jakość dochodzeń dzięki lepszym szkoleniom, lepiej skoordynowanym dochodzeniom, w których można korzystać z lepszych zasobów, oraz stosowaniu przez organy ds. dochodzeń w sprawie wypadków państw członkowskich systemu zarządzania jakością. Wyniki dochodzeń są wykorzystywane do opracowywania zaleceń dotyczących bezpieczeństwa, aby zapobiegać ponownemu wystąpieniu wypadków, ratować życie i zapobiegać zanieczyszczeniom.

Oczekuje się również, że wniosek zwiększy ochronę statków rybackich, ich załóg i środowiska, co spowoduje zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych i rannych.

### 1.4.4. *Wskaźniki dotyczące realizacji celów*

*Należy wskazać wskaźniki stosowane do monitorowania postępów i osiągnięć.*

Skuteczność proponowanej dyrektywy w odniesieniu do celu szczegółowego nr. 1 zostanie określona na podstawie liczby ofiar śmiertelnych i osób poważnie rannych, liczby utraconych statków oraz liczby przypadków zanieczyszczenia morza, a także ich zmian w czasie odnotowanych na Europejskiej Platformie Informacyjnej w sprawie Wypadków Morskich (EMCIP).

Skuteczność proponowanej dyrektywy w odniesieniu do celu szczegółowego nr. 2 zostanie określona na podstawie danych zgłoszonych do EMCIP, analiz horyzontalnych przeprowadzonych przez EMSA i dyskusji na warsztatach, a także na podstawie liczby postępowań w sprawie naruszeń przepisów prawa w kolejnych latach.

Skuteczność proponowanej dyrektywy w odniesieniu do celu szczegółowego nr. 3 zostanie określona na podstawie analizy horyzontalnej przeprowadzonej przez EMSA oraz wyników corocznych audytów systemu zarządzania jakością, które zostaną udostępnione Komisji.

## 1.5. **Uzasadnienie wniosku/inicjatywy**

### 1.5.1. *Potrzeby, które należy zaspokoić w perspektywie krótko- lub długoterminowej, w tym szczegółowy terminarz przebiegu realizacji inicjatywy*

EMSA będzie zobowiązana do zorganizowania dodatkowych szkoleń w zakresie paliw odnawialnych i niskoemisyjnych (ryzyko, wykorzystanie na pokładzie, ochrona statku itp.) w ramach wsparcia inicjatyw wchodzących w skład pakietu „Gotowi na 55”, ale także w zakresie: czynnika ludzkiego, prowadzenia zautomatyzowanego statku, analizy bezpieczeństwa (w celu zachęcenia państw członkowskich do lepszego wykorzystania danych dotyczących wypadków), kryminalistyki (zdjęcia, pobieranie próbek itp.), zdarzeń (pożar, wypadki nawigacyjne, uszkodzenia sprzętu, działalność zawodowa itp.) oraz przepisów RODO.

EMSA zapewni również narzędzia operacyjne i sprzęt podczas indywidualnego dochodzenia, takie jak ROV (zdalnie sterowany pojazd podwodny), zdalnie kierowany bezzałogowy system powietrzny (bezzałogowe statki powietrzne), roboty (np. w celu uzyskania dostępu do uszkodzonych obszarów, zamkniętych przestrzeni itp.), urządzenia VDR (rejestrator danych z podróży), oprogramowanie takie jak MADAS (zestawy analityczne do danych dotyczących wypadków morskich); zasoby *ad hoc* (laboratoria naukowe, badania zbiorników); usługi *ad hoc* (symulacja 3D pożaru, utrata kontenerów itp.). Wsparcie to będzie opierać się na istniejących usługach świadczonych przez EMSA w różnych obszarach (jak przedstawiono

powyżej, bezzałogowe statki powietrzne, bezzałogowe pojazdy podwodne, szkolenia w zakresie obrazowania satelitarnego itp.) i będzie udzielane według kolejności zgłoszeń. W dłuższej perspektywie i w zależności od doświadczenia we wdrażaniu zasoby EMSA zostaną odpowiednio dostosowane.

EMSA zapewni także wysoce wyspecjalizowane wsparcie analityczne podczas indywidualnych dochodzeń w sprawie bardzo poważnych wypadków morskich ze strony ekspertów „standardowego” i „wysokiego szczebla” z EMSA, do których mogą należeć między innymi analitycy behawioralni, psychologowie i inni specjaliści.

Do 2025 r. potrzebne będą 2 ekwiwalenty pełnego czasu pracy, aby zapewnić wsparcie operacyjne i analityczne w zakresie nowych zadań EMSA.

- 1.5.2. *Wartość dodana z tytułu zaangażowania Unii Europejskiej (może wynikać z różnych czynników, na przykład korzyści koordynacyjnych, pewności prawa, większej efektywności lub komplementarności). Na potrzeby tego punktu „wartość dodaną z tytułu zaangażowania Unii” należy rozumieć jako wartość wynikającą z unijnej interwencji, wykraczającą poza wartość, która zostałaby wytworzona przez same państwa członkowskie.*

Przyczyny działania na poziomie europejskim (ex ante)

Działanie UE zapewnia równe warunki działania armatorom, portom i między państwami członkowskimi. Harmonizacja dochodzeń na poziomie UE ma zasadnicze znaczenie w tym względzie. Biorąc pod uwagę międzynarodowy charakter transportu morskiego oraz konieczność skoordynowanego i zharmonizowanego podejścia do bezpieczeństwa morskiego, działanie UE pozwoli uniknąć powstania potencjalnie niespójnej lub nieoptymalnej mozaiki środków krajowych o różnych wymogach i celach.

Oczekiwana wygenerowana unijna wartość dodana (ex post)

Interwencja na poziomie UE przyniosła korzyści, których nie udało się osiągnąć na poziomie krajowym lub tylko na poziomie IMO. Obowiązek utworzenia niezależnego organu dochodzeniowego ds. wypadków został uznany przez większość zainteresowanych stron za główną wartość dodaną dyrektywy, a niemal połowa organów dochodzeniowych ds. wypadków morskich w UE powstała w odpowiedzi na dyrektywę. Dyrektywa umożliwia dostosowanie przepisów UE do regulacji IMO i wykracza poza to, co jest wymagane na poziomie IMO oraz jest wiodącym na świecie aktem prawnym pod względem zharmonizowanej sprawozdawczości na temat wypadków i incydentów.

- 1.5.3. *Główne wnioski wyciągnięte z podobnych działań*

W następstwie oceny *ex post* w ramach REFIT i oceny adekwatności dotyczącej transportu morskiego z 2018 r. niedociągnięcia w obowiązujących ramach polityki związane z zasobami, personelem i wiedzą fachową zostały ujęte jako problematyczne. Ograniczone zasoby utrudniają niektórym organom dochodzeniowym państw członkowskich ds. wypadków (AIB) wykonywanie obowiązków w sposób prawidłowy i terminowy. Dotyczy to w szczególności państw członkowskich dysponujących niewielką flotą i prowadzących ograniczoną działalność w zakresie transportu morskiego, w przypadku których ustanowienie stałego specjalnego AIB zostało uznane za nieproporcjonalne obciążenie. Ponadto zdolność państw członkowskich do wypełniania zobowiązań międzynarodowych jako państwa bandery, państwa portu lub państwa nadbrzeżnego w odniesieniu do poszczególnych dyrektyw jest ograniczona. Niedobory zasobów, personelu i wiedzy fachowej zostały szeroko ujęte jako problematyczne w odniesieniu do AIB. W ramach oceny adekwatności sformułowano szereg zaleceń istotnych dla dochodzeń w sprawie wypadków, w tym dotyczących lepszego wykorzystania zasobów na

poziomie krajowym i unijnym, między innymi łączenie zasobów w oparciu o rolę EMSA i udzielane przez nią wsparcie, a także wykorzystywanie wzrostu wydajności wynikającego z cyfryzacji i wymiany informacji.

Wyniki oceny *ex post* zostały przedstawione w ocenie skutków towarzyszącej niniejszej inicjatywie, podsumowanej w tabeli 1.

#### 1.5.4. *Spójność z wieloletnimi ramami finansowymi oraz możliwa synergia z innymi właściwymi instrumentami*

Proponowana zmiana jest głównym wynikiem komunikatu Komisji w sprawie strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności, w którym przedstawiono wizję UE dotyczącą przyszłego systemu transportu. W strategii ogłoszono, że w 2021 r. Komisja planuje rozpocząć szeroko zakrojony przegląd obowiązującego prawodawstwa w zakresie obowiązków państwa bandery, kontroli przeprowadzanych przez państwo portu i badania wypadków (w ramach inicjatywy przewodniej 10 – Poprawa bezpieczeństwa i ochrony transportu).

Proponowana zmiana stworzy synergię z innymi elementami unijnych ram regulacyjnych, w szczególności z dyrektywą 2009/16/WE w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu i dyrektywą 2009/21/WE w sprawie zgodności z wymaganiami dotyczącymi państwa bandery.

Wniosek jest zgodny z obowiązującymi wieloletnimi ramami finansowymi, chociaż będzie wymagał przeprogramowania w ramach działu 1 w odniesieniu do rocznego wkładu na rzecz EMSA (wyrównawcze zmniejszenie zaprogramowanych wydatków w ramach instrumentu „Łącząc Europę” – Transport (02 03 01)). Wpływ wniosku na budżet obecnego wniosku został już uwzględniony w budżecie wniosku Komisji dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie Europejskiej Agencji ds. Bezpieczeństwa na Morzu i uchylającego rozporządzenie (WE) nr 1406/2002.

Wpływ na budżet wykraczający poza obowiązujące WRF ma charakter orientacyjny, bez uszczerbku dla przyszłej umowy w sprawie WRF.

#### 1.5.5. *Ocena różnych dostępnych możliwości finansowania, w tym zakresu przegrupowania środków*

Wpływ niniejszej inicjatywy na budżet odnosi się do dodatkowych zasobów wymaganych ze względu na coraz większą rolę EMSA w ułatwianiu prowadzenia dochodzeń w sprawie wypadków (tj. udzielanie wysoce specjalistycznego wsparcia analitycznego podczas indywidualnego dochodzenia, zapewnianie narzędzi analitycznych i sprzętu podczas indywidualnego dochodzenia, wymiana wiedzy lub organizowanie szkoleń w zakresie konkretnych technik/narzędzi i nowych osiągnięć) na podstawie proponowanej dyrektywy. Są to nowe zadania dla EMSA, które zyskają charakter stały, natomiast istniejące zadania nie ulegną ograniczeniu ani częściowemu zniesieniu. Dodatkowemu zapotrzebowaniu na zasoby ludzkie nie można sprostać poprzez przegrupowanie, zaś dodatkowe potrzeby budżetowe zostaną zaspokojone dzięki kompensacji w ramach istniejących programów zarządzanych przez DG MOVE zgodnie z obowiązującymi wieloletnimi ramami finansowymi.

Wzrost środków dla EMSA zostanie zrekompensowany przez wyrównawcze zmniejszenie zaprogramowanych wydatków w ramach instrumentu „Łącząc Europę” – Transport (02 03 01). Wpływ wniosku na budżet obecnego wniosku został już uwzględniony w budżecie wniosku Komisji dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie Europejskiej Agencji ds. Bezpieczeństwa na Morzu i uchylającego rozporządzenie (WE) nr 1406/2002.

Wpływ na budżet wykraczający poza obowiązujące WRF ma charakter orientacyjny, bez uszczerbku dla przyszłej umowy w sprawie WRF.

## 1.6. Czas trwania i wpływ finansowy wniosku/inicjatywy

### Ograniczony czas trwania

- Okres trwania wniosku/inicjatywy: od [DD/MM]RRRR r. do [DD/MM]RRRR r.
- Okres trwania wpływu finansowego: od RRRR r. do RRRR r.

### Nieograniczony czas trwania

- Wprowadzenie w życie z okresem rozruchu od RRRR r. do RRRR r. *[nie dotyczy]*,
- po którym następuje faza operacyjna.

## 1.7. Planowane metody wykonania budżetu<sup>28</sup>

### Bezpośrednie zarządzanie przez Komisję za pośrednictwem

- agencji wykonawczych

### Zarządzanie dzielone z państwami członkowskimi

### Zarządzanie pośrednie poprzez przekazanie zadań związanych z wykonaniem budżetu:

- organizacjom międzynarodowym i ich agencjom (należy wyszczególnić);
- EBI oraz Europejskiemu Funduszowi Inwestycyjnemu;
- organom, o których mowa w art. 70 i 71;
- organom prawa publicznego;
- podmiotom podlegającym prawu prywatnemu, które świadczą usługi użyteczności publicznej, o ile są im zapewnione odpowiednie gwarancje finansowe;
- podmiotom podlegającym prawu prywatnemu państwa członkowskiego, którym powierzono realizację partnerstwa publiczno-prywatnego i zapewniono odpowiednie gwarancje finansowe;
- podmiotom lub osobom odpowiedzialnym za wykonanie określonych działań w dziedzinie wspólnej polityki zagranicznej i bezpieczeństwa na mocy tytułu V Traktatu o Unii Europejskiej oraz określonym we właściwym podstawowym akcie prawnym.

## Uwagi

Zarządzanie proponowaną dyrektywą będzie ogólnie prowadzone przez służby Komisji wspomagane, w stosownych przypadkach, przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Morskiego.

Państwa członkowskie będą zobowiązane do transpozycji przepisów dyrektywy w odpowiednim terminie.

<sup>28</sup> Szczegóły dotyczące metod wykonania budżetu oraz odniesienia do rozporządzenia finansowego znajdują się na stronie BUDGpedia: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>

## **2. ŚRODKI ZARZĄDZANIA**

### **2.1. Zasady nadzoru i sprawozdawczości**

*Określić częstotliwość i warunki*

Komisja będzie ogólnie odpowiedzialna za wdrożenie proponowanej dyrektywy, a także za składanie sprawozdań Parlamentowi Europejskiemu i Radzie na temat wykonania i przestrzegania przez państwa członkowskie.

Komisja lub EMSA będzie monitorować bazę danych EMCIP w celu weryfikowania, czy dochodzenia są prowadzone w sposób terminowy i skuteczny oraz czy sprawozdania są przesyłane do bazy danych, w tym w odniesieniu do statków rybackich poniżej 15 metrów, w przypadku których zidentyfikowano luki w danych i bezpieczeństwie. Wskaźnikami, które będą w szczególności monitorowane na podstawie bazy danych EMCIP, będą liczba ofiar śmiertelnych i osób poważnie rannych, liczba utraconych statków oraz liczba przypadków zanieczyszczenia morza, a także ich zmiany w czasie. Wszystkie te wskaźniki będą monitorowane według typu uczestniczącego statku. Monitorowana będzie również liczba zaleceń dotyczących bezpieczeństwa opublikowanych w wyniku dochodzeń i związanych z nimi działań następczych.

EMSA, w imieniu Komisji, przeprowadza również wizyty w państwach członkowskich mające na celu weryfikację działań w terenie.

Państwa członkowskie będą musiały mieć system zarządzania jakością w celu certyfikacji, że jego organizacja, polityka, procesy, zasoby i dokumentacja są odpowiednie do osiągnięcia celów. System ten będzie musiał otrzymać certyfikat, a następnie być poddawany corocznym audytom. AIB będą musiały udostępniać Komisji/EMSA wyniki corocznych audytów przeprowadzanych przez akredytowany organ, tak aby AIB mógł zachować certyfikat dotyczący systemu zarządzania jakością.

EMSA będzie nadal przeprowadzać analizy horyzontalne dające wgląd w to, jak funkcjonuje prawodawstwo, i pozwalające zidentyfikować luki i sposoby ich zniwelowania, a także składać sprawozdania Komisji i państwom członkowskim, m.in. w drodze dyskusji podczas warsztatów.

Ponadto dziesięć lat po upływie terminu wdrożenia prawodawstwa służby Komisji powinny przeprowadzić ocenę w celu sprawdzenia, w jakim stopniu osiągnięto cele inicjatywy.

### **2.2. System zarządzania i kontroli**

#### **2.2.1. Uzasadnienie dla systemu zarządzania, mechanizmów finansowania wykonania, warunków płatności i proponowanej strategii kontroli**

Komisja będzie ogólnie odpowiedzialna za wdrożenie proponowanej dyrektywy, a także za składanie sprawozdań Parlamentowi Europejskiemu i Radzie na temat jej skuteczności i wykonania. W stosownych przypadkach Komisja będzie wspierana przez EMSA w zakresie usług informatycznych i opracowywania narzędzi informatycznych niezbędnych do wykonania przepisów proponowanej dyrektywy dotyczących sprawozdawczości, monitorowania i weryfikacji, a także organizowania szkoleń. Państwa członkowskie będą zobowiązane do dokonania transpozycji dyrektywy do prawa krajowego w terminie wskazanym w dyrektywie. Działania związane z egzekwowaniem przepisów będą prowadzone w ramach bieżących dochodzeń.

2.2.2. *Informacje dotyczące zidentyfikowanego ryzyka i systemów kontroli wewnętrznej ustanowionych w celu jego ograniczenia*

Komisja będzie ogólnie odpowiedzialna za wdrożenie proponowanej dyrektywy, a także za składanie sprawozdań Parlamentowi Europejskiemu i Radzie na temat wykonania i przestrzegania przez państwa członkowskie, natomiast Europejska Agencja Bezpieczeństwa Morskiego będzie odpowiadać za wykonywanie swoich działań i wdrożenie ram kontroli wewnętrznej. Będzie ona zobowiązana do opracowania narzędzi i modułów informatycznych, a także do organizowania szkoleń, a państwa członkowskie będą zobowiązane do prowadzenia dochodzeń i składania sprawozdań.

EMSA ma najlepsze warunki do wykonywania zadań dotyczących sprawozdawczości i oceny zgodności, ponieważ będzie to praca techniczna, wymagająca dużej wiedzy fachowej w zakresie zarządzania danymi (tym bardziej, że EMSA zarządza bazą danych EMCIP), a także dogłębnego zrozumienia złożonych kwestii technicznych związanych z certyfikatami elektronicznymi i szkoleniami.

Państwa członkowskie mają największe możliwości egzekwowania proponowanej dyrektywy, w szczególności poprzez dalsze prowadzenie dochodzeń w sprawie wypadków morskich i zgłaszanie ich w razie potrzeby.

DG MOVE będzie stosować niezbędne kontrole zgodnie ze strategią nadzoru przyjętą w 2017 r. w sprawie stosunków dyrekcji generalnej z agencjami zdecentralizowanymi i wspólnymi przedsięwzięciami. W ramach strategii DG MOVE monitoruje wskaźniki wykonania budżetu, zalecenia z audytu i kwestie administracyjne. Agencja przedstawia sprawozdanie dwa razy w roku. Kontrole prowadzone w zakresie nadzoru nad Agencją, a także powiązanego z nim zarządzania finansowego i budżetowego są zgodne ze strategią kontroli DG MOVE zaktualizowaną w 2022 r.

Dodatkowe zasoby oddane do dyspozycji EMSA zostaną objęte systemem kontroli wewnętrznej i zarządzania ryzykiem EMSA, który jest dostosowany do stosownych norm międzynarodowych i obejmuje szczególne rodzaje kontroli mające na celu zapobieganie konfliktom interesów i zapewnienie ochrony sygnalistom.

2.2.3. *Oszacowanie i uzasadnienie efektywności kosztowej kontroli (relacja kosztów kontroli do wartości zarządzanych funduszy powiązanych) oraz ocena prawdopodobnego ryzyka błędu (przy płatności i przy zamykaniu)*

Zgodnie z proponowaną dyrektywą dodatkowe finansowanie otrzyma jedynie EMSA, która będzie zobowiązana do opracowania narzędzi i modułów informatycznych, a także do organizowania szkoleń.

EMSA ponosi pełną odpowiedzialność za wykonanie swojego budżetu, natomiast DG MOVE jest odpowiedzialna za regularne wpłacanie składek ustalonych przez władzę budżetową. Prawdopodobne ryzyko błędu przy płatności i przy zamykaniu jest na poziomie podobnym do tego związanego z dopłatami budżetowymi przekazywanymi Agencji.

Nie przewiduje się, aby dodatkowe zadania wynikające z proponowanej zmiany doprowadziły do określonych dodatkowych kontroli. Przewiduje się zatem, że koszt kontroli DG MOVE (mierzony według relacji do wartości zarządzanych funduszy) pozostanie na stałym poziomie.



### 2.3. Środki zapobiegania nadużyciom finansowym i nieprawidłowościom

Określić istniejące lub przewidywane środki zapobiegania i ochrony, np. ze strategii zwalczania nadużyć finansowych.

Proponowana dyrektywa zawiera kilka przepisów ukierunkowanych w szczególności na zapobieganie nadużyciom finansowym i nieprawidłowościom. Państwa członkowskie będą musiały mieć system zarządzania jakością w celu certyfikacji, że jego organizacja, polityka, procesy, zasoby i dokumentacja są odpowiednie do osiągnięcia celów. System ten będzie musiał otrzymać certyfikat, a następnie być poddawany corocznym audytom. Organy dochodzeniowe ds. wypadków (AIB) będą musiały udostępniać Komisji lub EMSA wyniki corocznych audytów przeprowadzanych przez akredytowany organ, tak aby AIB mógł zachować certyfikat dotyczący systemu zarządzania jakością.

Zgodnie z podejściem Komisji EMSA stosuje zasady zwalczania nadużyć finansowych obowiązujące zdecentralizowane agencje UE. W marcu 2021 r. Agencja przyjęła zaktualizowaną strategię zwalczania nadużyć finansowych opartą na metodologii i wytycznych dotyczących strategii zwalczania nadużyć finansowych przedstawionych przez OLAF, a także na strategii zwalczania nadużyć finansowych DG MOVE. Zapewnia ona ramy obejmujące kwestie zapobiegania nadużyciom finansowym, ich wykrywania i warunków prowadzenia dochodzeń w ich sprawie na poziomie Agencji. EMSA nieustannie dostosowuje i ulepsza swoją politykę i działania w celu propagowania najwyższego poziomu uczciwości pracowników EMSA, wspierania skutecznego zapobiegania ryzyku nadużyć finansowych i jego wykrywania oraz ustanowienia odpowiednich procedur zgłaszania potencjalnych przypadków nadużyć finansowych i postępowania z nimi oraz ich wyników. W 2015 r. EMSA przyjęła ponadto politykę dotyczącą konfliktu interesów obowiązującą zarząd.

EMSA współpracuje ze służbami Komisji w zakresie kwestii związanych z zapobieganiem nadużyciom finansowym i nieprawidłowościom. Komisja zapewni kontynuację i zacieśnienie tej współpracy.

## 3. SZACUNKOWY WPŁYW FINANSOWY WNIOSKU/INICJATYWY

### 3.1. Działy wieloletnich ram finansowych i linie budżetowe po stronie wydatków, na które wnioszek/inicjatywa ma wpływ

- Istniejące linie budżetowe

Według działów wieloletnich ram finansowych i linii budżetowych

Dział wieloletnich ram finansowych	Linia budżetowa	Rodzaj środków	Wkład			
	Numer	Zróżn. / niezróżn. <sup>29</sup>	państw EFTA <sup>30</sup>	krajów kandydujących i potencjalnych krajów kandydujących <sup>31</sup>	innych państw trzecich	pochodzący z pozostałych dochodów przeznaczonych na określony cel

<sup>29</sup> Środki zróżnicowane/środki niezróżnicowane

<sup>30</sup> EFTA: Europejskie Stowarzyszenie Wolnego Handlu

<sup>31</sup> Kraje kandydujące oraz w stosownych przypadkach potencjalne kraje kandydujące Bałkanów Zachodnich.

1	02 10 02	Środki niezróżnicowane	TAK	NIE	NIE	NIE
---	----------	---------------------------	-----	-----	-----	-----

- Proponowane nowe linie budżetowe

Według działów wieloletnich ram finansowych i linii budżetowych

Dział wieloletnich ram finansowych	Linia budżetowa	Rodzaj środków	Wkład			
	Numer	Zrózn./niez różn.	państw EFTA	krajów kandydują cych i potencjal nych krajów kandydują cych	innych państw trzecich	pochodzący z pozostałych dochodów przeznaczonych na określony cel
	[XX.YY.YY.YY]		TAK/ NIE	TAK/ NIE	TAK/ NIE	TAK/ NIE

### 3.2. Szacunkowy wpływ na wydatki

#### 3.2.1. Synteza szacunkowego wpływu na wydatki

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

<b>Dział wieloletnich ram finansowych</b>	1	Jednolity rynek, innowacje i gospodarka cyfrowa
---	---	---

Europejska Agencja Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA)			Rok 2025	Rok 2026	Rok 2027	Rok 2028–2034	OGÓLEM
Tytuł 1:	Środki na zobowiązania	(1)	0,171	0,342	0,342	2,394	<b>3,249</b>
	Środki na płatności	(2)	0,171	0,342	0,342	2,394	<b>3,249</b>
Tytuł 2:	Środki na zobowiązania	(1a)					
	Środki na płatności	(2a)					
Tytuł 3:	Środki na zobowiązania	(3a)	0,036	1,637	1,880	13,160	<b>16,713</b>
	Środki na płatności	(3b)	0,036	1,637	1,880	13,160	<b>16,713</b>
<b>OGÓLEM środki dla EMSA</b>	Środki na zobowiązania	=1+1a+3a	0,207	1,979	2,222	15,554	<b>19,962</b>
	Środki na płatności	=2+2a+3b	0,207	1,979	2,222	15,554	<b>19,962</b>

Wpływ na budżet wykraczający poza obowiązujące WRF ma charakter orientacyjny, bez uszczerbku dla przyszłej umowy w sprawie WRF.

<b>Dział wieloletnich ram finansowych</b>	<b>7</b>	„Wydatki administracyjne”
---	----------	---------------------------

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

		Rok N	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	Wprowadzić taką liczbę kolumn dla poszczególnych lat, jaka jest niezbędna, by odzwierciedlić cały okres wpływu (por. pkt 1.6)		OGÓŁEM
Dyrekcja Generalna: <.....>								
• Zasoby ludzkie								
• Pozostałe wydatki administracyjne								
<b>OGÓŁEM Dyrekcja Generalna &lt;....&gt;</b>	Środki							

<b>OGÓŁEM środki na DZIAŁ 7 wieloletnich ram finansowych</b>	(Środki na zobowiązania ogółem = środki na płatności ogółem)							
--	--	--	--	--	--	--	--	--

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

		Rok 2025	Rok 2026	Rok 2027	Rok 2028–2034	OGÓŁEM
<b>OGÓŁEM środki na DZIAŁY od 1 do 7 wieloletnich ram finansowych</b>	Środki na zobowiązania	0,207	1,979	2,222	15,554	<b>19,962</b>
	Środki na płatności	0,207	1,979	2,222	15,554	<b>19,962</b>

Wpływ na budżet wykraczający poza obowiązujące WRF ma charakter orientacyjny, bez uszczerbku dla przyszłej umowy w sprawie WRF.

### 3.2.2. Szacunkowy wpływ na środki EMSA

- Wniosek/inicjatywa nie wiąże się z koniecznością wykorzystania środków operacyjnych
- Wniosek/inicjatywa wiąże się z koniecznością wykorzystania środków operacyjnych, jak określono poniżej:

kwoty w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

Określić cele i produkty ↓			Rok N		Rok N+1		Rok N+2		Rok N+3		Wprowadzić taką liczbę kolumn dla poszczególnych lat, jaka jest niezbędna, by odzwierciedlić cały okres wpływu (por. pkt 1.6)						OGÓLEM		
	PRODUKT																		
	Rodzaj <sup>32</sup>	Średni koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba ogółem
CEL SZCZEGÓŁOWY nr 1 <sup>33</sup>																			
- Produkt																			
- Produkt																			
- Produkt																			
Cel szczegółowy nr 1 – suma cząstkowa																			
CEL SZCZEGÓŁOWY nr 2																			
- Produkt																			
Cel szczegółowy nr 2 – suma cząstkowa																			

<sup>32</sup> Produkty odnoszą się do produktów i usług, które mają zostać zapewnione (np. liczba sfinansowanych wymian studentów, liczba kilometrów zbudowanych dróg itp.).  
<sup>33</sup> Zgodnie z opisem w pkt 1.4.2. „Cel(e) szczegółowy(e) ...”.

<b>KOSZT OGÓLEM</b>																
---------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

W stosownych przypadkach kwoty odzwierciedlają sumę wkładu Unii na rzecz agencji i innych dochodów agencji (opłat i należności).

### 3.2.3. Szacunkowy wpływ na zasoby ludzkie EMSA

#### 3.2.3.1. Podsumowanie

- Wniosek/inicjatywa nie wiąże się z koniecznością wykorzystania środków administracyjnych
- Wniosek/inicjatywa wiąże się z koniecznością wykorzystania środków administracyjnych, jak określono poniżej:

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku). W stosownych przypadkach kwoty odzwierciedlają sumę wkładu Unii na rzecz agencji i innych dochodów agencji (opłat i należności).

	Rok 2025	Rok 2026	Rok 2027	Rok 2028–2034	OGÓLE M
--	-------------	-------------	-------------	------------------	------------

Pracownicy zatrudnieni na czas określony (grupy zaszeregowania AD)	0,171	0,342	0,342	2,394	<b>3,249</b>
Pracownicy zatrudnieni na czas określony (grupy zaszeregowania AST)					
Personel kontraktowy					
Oddelegowani eksperci krajowi					

<b>OGÓLEM</b>	<b>0,171</b>	<b>0,342</b>	<b>0,342</b>	<b>2,394</b>	<b>3,249</b>
---------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

Wpływ na budżet wykraczający poza obowiązujące WRF ma charakter orientacyjny, bez uszczerbku dla przyszłej umowy w sprawie WRF.

Zapotrzebowanie na pracowników (EPC):

	Rok 2025	Rok 2026	Rok 2027	Rok 2028–2034	OGÓLEM
--	-------------	-------------	-------------	------------------	--------

Pracownicy zatrudnieni na czas określony (grupy zaszeregowania AD)	2	2	2	2	<b>2</b>
Pracownicy zatrudnieni na czas określony (grupy zaszeregowania AST)					
Personel kontraktowy					
Oddelegowani eksperci krajowi					

OGÓLEM	2	2	2	2	2
--------	---	---	---	---	---

Wpływ na budżet wykraczający poza obowiązujące WRF ma charakter orientacyjny, bez uszczerbku dla przyszłej umowy w sprawie WRF.

EMSA zacznie przygotowywać rekrutację, gdy tylko wniosek zostanie przyjęty. Koszty szacuje się w oparciu o założenie, że 2 EPC zostaną obsadzone od dnia 1 lipca 2025 r. W związku z tym w pierwszym roku potrzeba jedynie 50 % kosztów zasobów ludzkich.



### 3.2.3.2. Szacowane zapotrzebowanie na zasoby ludzkie macierzystej DG

- Wniosek/inicjatywa nie wiąże się z koniecznością wykorzystania zasobów ludzkich.
- Wniosek/inicjatywa wiąże się z koniecznością wykorzystania zasobów ludzkich, jak określono poniżej:

*Wartości szacunkowe należy wyrazić w pełnych kwotach (lub najwyżej z dokładnością do jednego miejsca po przecinku).*

	Rok N	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	Wprowadzić taką liczbę kolumn dla poszczególnych lat, jaka jest niezbędna, by odzwierciedlić cały okres wpływu (por. pkt 1.6)		
<b>• Stanowiska przewidziane w planie zatrudnienia (stanowiska urzędników i pracowników zatrudnionych na czas określony)</b>							
20 01 02 01 i 20 01 02 02 (w centrali i w biurach przedstawicielstw Komisji)							
20 01 02 03 (w delegaturach)							
01 01 01 01 (pośrednie badania naukowe)							
10 01 05 01 (bezpośrednie badania naukowe)							
<b>• Personel zewnętrzny (w ekwiwalentach pełnego czasu pracy: EPC)<sup>34</sup></b>							
20 02 01 (CA, SNE, INT z globalnej koperty finansowej)							
20 02 03 (CA, LA, SNE, INT i JPD w delegaturach)							
Linia budżetowa/linie budżetowe (określić) <sup>35</sup>	- w centrali <sup>36</sup>						
	- w delegaturach						
<b>01 01 01 02 (CA, SNE, INT – pośrednie badania naukowe)</b>							

<sup>34</sup> CA = personel kontraktowy; LA = personel miejscowy; SNE = oddelegowany ekspert krajowy; INT = personel tymczasowy; JPD = młodszy specjalista w delegaturze.

<sup>35</sup> W ramach podpułapu na personel zewnętrzny ze środków operacyjnych (dawne linie „BA”).

<sup>36</sup> Głównie w odniesieniu do funduszy polityki spójności UE, Europejskiego Funduszu Rolnego na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich (EFRROW) oraz Europejskiego Funduszu Morskiego, Rybackiego i Akwakultury (EFMRA).

10 01 05 02 (CA, INT, SNE – bezpośrednie badania naukowe)							
Inna linia budżetowa (określić)							
<b>OGÓLEM</b>							

Potrzeby w zakresie zasobów ludzkich zostaną pokryte z zasobów dyrekcji generalnej już przydzielonych na zarządzanie tym działaniem lub przesuniętych w ramach dyrekcji generalnej, uzupełnionych w razie potrzeby wszelkimi dodatkowymi zasobami, które mogą zostać przydzielone zarządzającej dyrekcji generalnej w ramach procedury rocznego przydziału środków oraz w świetle istniejących ograniczeń budżetowych.

Opis zadań do wykonania:

Urzednicy i pracownicy zatrudnieni na czas określony	
Personel zewnętrzny	

Opis metody obliczenia kosztów ekwiwalentów pełnego czasu pracy powinien zostać zamieszczony w załączniku V pkt 3.

3.2.4. *Zgodność z obowiązującymi wieloletnimi ramami finansowymi*

- Wniosek/inicjatywa jest zgodny(-a) z obowiązującymi wieloletnimi ramami finansowymi.
- Wniosek/inicjatywa wymaga przeprogramowania odpowiedniego działu w wieloletnich ramach finansowych.

Zadania przydzielone EMSA będą wymagały przeprogramowania linii budżetowej dotyczącej rocznego wkładu na rzecz Agencji (02 10 02) zgodnie z obowiązującymi wieloletnimi ramami finansowymi. Wzrost środków dla EMSA zostanie zrekompensowany przez wyrównawcze zmniejszenie zaprogramowanych wydatków w ramach instrumentu „Łącząc Europę” – Transport (02 03 01) zgodnie z obowiązującymi wieloletnimi ramami finansowymi. Wpływ na budżet wykraczający poza obowiązujące WRF ma charakter orientacyjny, bez uszczerbku dla przyszłej umowy w sprawie WRF.

- Wniosek/inicjatywa wymaga zastosowania instrumentu elastyczności lub zmiany wieloletnich ram finansowych<sup>37</sup>.

Należy wyjaśnić, który wariant jest konieczny, określając linie budżetowe, których ma on dotyczyć, oraz podając odpowiednie kwoty.

3.2.5. *Udział osób trzecich w finansowaniu*

- Wniosek/inicjatywa nie przewiduje współfinansowania ze strony osób trzecich
- Wniosek/inicjatywa przewiduje współfinansowanie szacowane zgodnie z poniższym:

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

	Rok N	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	Wprowadzić taką liczbę kolumn dla poszczególnych lat, jaka jest niezbędna, by odzwierciedlić cały okres wpływu (por. pkt 1.6)			Ogółem
Określić organ współfinansujący								
OGÓLEM środki objęte współfinansowaniem								

<sup>37</sup> Zob. art. 12 i 13 rozporządzenia Rady (UE, EURATOM) 2020/2093 z dnia 17 grudnia 2020 r. określającego wieloletnie ramy finansowe na lata 2021–2027.

### 3.3. Szacunkowy wpływ na dochody

- Wniosek/inicjatywa nie ma wpływu finansowego na dochody
- Wniosek/inicjatywa ma wpływ finansowy określony poniżej:
  - wpływ na zasoby własne
  - wpływ na dochody inne

Wskazać, czy dochody są przypisane do linii budżetowej po stronie wydatków

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

Linia budżetowa po stronie dochodów	Środki zapisane w budżecie na bieżący rok budżetowy	Wpływ wniosku/inicjatywy <sup>38</sup>					Wprowadzić taką liczbę kolumn dla poszczególnych lat, jaka jest niezbędna, by odzwierciedlić cały okres wpływu (por. pkt 1.6)		
		Rok N	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3				
Artykuł ...									

W przypadku wpływu na dochody różne „przeznaczone na określony cel” należy wskazać linie budżetowe po stronie wydatków, które ten wpływ obejmie.

--

Należy określić metodę obliczania wpływu na dochody.

<sup>38</sup> W przypadku tradycyjnych zasobów własnych (opłaty celne, opłaty wyrównawcze od cukru) należy wskazać kwoty netto, tzn. kwoty brutto po odliczeniu 20 % na poczet kosztów poboru.