

## DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY 2009/18/WE

z dnia 23 kwietnia 2009 r.

ustanawiająca podstawowe zasady regulujące dochodzenia w sprawach wypadków w sektorze transportu morskiego i zmieniająca dyrektywę Rady 1999/35/WE oraz dyrektywę 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego <sup>(1)</sup>,uwzględniając opinię Komitetu Regionów <sup>(2)</sup>,stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu, w świetle wspólnego tekstu zatwierdzonego przez komitet pojedynczy w dniu 3 lutego 2009 r. <sup>(3)</sup>,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Należy utrzymać wysoki poziom bezpieczeństwa w transporcie morskim w Europie oraz dołożyć wszelkich starań, aby ograniczyć liczbę wypadków i incydentów morskich.
- (2) Szybkie przeprowadzanie dochodzeń technicznych w sprawach wypadków morskich poprawia bezpieczeństwo morskie, pomaga w zapobieganiu ponownym wypadkom, które powodują utratę życia, utratę statków i zanieczyszczenie środowiska morskiego.

(3) Parlament Europejski w swojej rezolucji z dnia 21 kwietnia 2004 r. na temat poprawy bezpieczeństwa na morzu <sup>(4)</sup> zalecił Komisji przedstawienie wniosku w sprawie dyrektywy dotyczącej prowadzenia dochodzeń w sprawach wypadków morskich.

(4) Artykuł 2 Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza z dnia 10 grudnia 1982 r. (zwanej dalej „UNCLOS”) ustanawia prawo państw nadbrzeżnych do prowadzenia dochodzeń w sprawie przyczyn wypadków morskich mających miejsce na ich wodach terytorialnych, które mogłyby stanowić zagrożenie dla życia lub środowiska, angażować służby poszukiwawcze i ratunkowe państwa nadbrzeżnego lub w inny sposób dotyczyć tego państwa.

(5) Artykuł 94 UNCLOS stanowi, że państwo bandery wszczyna dochodzenie w sprawie określonych wypadków lub incydentów związanych z żeglugą na pełnym morzu prowadzone przez odpowiednio wykwalifikowaną osobę lub osoby lub przed taką osobą lub osobami.

(6) Prawidło I/21 Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu z dnia 1 listopada 1974 r. (zwanej dalej „SOLAS 74”), Międzynarodowa konwencja o liniach ładunkowych z dnia 5 kwietnia 1966 r. oraz Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki z dnia 2 listopada 1973 r. nakładają na państwa bandery obowiązek prowadzenia dochodzeń w sprawach wypadków oraz powiadamiania Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) o ich wynikach.

(7) Kodeks zasad wprowadzania obowiązkowych instrumentów IMO, stanowiący załącznik do rezolucji A.996(25) Zgromadzenia Ogólnego IMO z dnia 29 listopada 2007 r., przypomina o obowiązku zapewnienia przez państwa bandery prowadzenia dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa na morzu przez odpowiednio wykwalifikowanych inspektorów, posiadających odpowiednie kompetencje w sprawach związanych z wypadkami i incydentami morskimi. Kodeks ten wymaga ponadto, aby państwa bandery były przygotowane do zapewnienia w tym celu wykwalifikowanych inspektorów, niezależnie od miejsca, w którym nastąpił wypadek lub incydent.

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 318 z 23.12.2006, s. 195.

<sup>(2)</sup> Dz.U. C 229 z 22.9.2006, s. 38.

<sup>(3)</sup> Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 25 kwietnia 2007 r. (Dz.U. C 74 E z 30.3.2008, s. 546), wspólne stanowisko Rady z dnia 6 czerwca 2008 r. (Dz.U. C 184 E z 22.7.2008, s. 23). Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 24 września 2008 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym), decyzja Rady z dnia 26 lutego 2009 r. oraz rezolucja legislacyjna Parlamentu Europejskiego z dnia 11 marca 2009 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym).

<sup>(4)</sup> Dz.U. C 104 E z 30.4.2004, s. 730.

- (8) Należy uwzględnić Kodeks dochodzenia w sprawach wypadków i incydentów morskich stanowiący załącznik do rezolucji A.849(20) Zgromadzenia Ogólnego IMO z dnia 27 listopada 1997 r. (zwany dalej „kodeksem dochodzenia w sprawach wypadków i incydentów morskich IMO”), który przewiduje wdrożenie wspólnego podejścia w zakresie dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa przy wypadkach i incydentach morskich oraz współpracę między państwami w zakresie ustalania czynników prowadzących do wypadków i incydentów morskich. Należy także uwzględnić rezolucję A.861(20) Zgromadzenia Ogólnego IMO z dnia 27 listopada 1997 r. i rezolucję MSC.163(78) Komitetu Bezpieczeństwa Morskiego IMO z dnia 17 maja 2004 r., w których zamieszczono definicję rejestratorów danych z podróży.
- (9) Marynarze uznawani są za szczególną kategorię pracowników i, uwzględniając ogólny charakter przemysłu morskiego oraz różnych jurysdykcji, z którymi mogą mieć kontakt, potrzebują szczególnej ochrony, szczególnie w odniesieniu do kontaktów z organami publicznymi. Mając na względzie większe bezpieczeństwo na morzu, marynarze powinni mieć możliwość korzystania ze sprawiedliwego traktowania w sytuacji wypadku morskiego. W każdym czasie należy chronić ich prawa człowieka, a wszelkie dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa powinny być prowadzone w sposób szybki i sprawiedliwy. W tym celu państwa członkowskie powinny, zgodnie z ich prawem krajowym, w większym stopniu uwzględniać odnośne przepisy wytycznych IMO w zakresie sprawiedliwego traktowania marynarzy w sytuacji wypadku morskiego.
- (10) Państwa członkowskie, działając w ramach swoich systemów prawnych, powinny chronić zeznania świadków złożone po wypadku i zapobiegać ich użyciu dla celów innych niż dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa w celu uniknięcia jakichkolwiek środków dyskryminacyjnych lub środków odwetu przeciwko świadkom w związku z ich udziałem w dochodzeniach.
- (11) Dyrektywa Rady 1999/35/WE z dnia 29 kwietnia 1999 r. w sprawie systemu obowiązkowych przeglądów dla bezpiecznej, regularnej żeglugi promów typu ro-ro i szybkich statków pasażerskich<sup>(1)</sup> nakłada na państwa członkowskie obowiązek zdefiniowania, w ramach swoich systemów prawnych, statusu prawnego, który umożliwia im i każdemu innemu żywotnie zainteresowanemu państwu członkowskiemu uczestnictwo, współpracę lub, tam gdzie przewiduje to kodeks przeprowadzania dochodzeń przy wypadkach i incydentach morskich IMO, prowadzenie dowolnego dochodzenia w sprawie wypadku lub incydentu morskiego, w którym uczestniczył prom typu ro-ro lub szybki statek pasażerski.
- (12) Dyrektywa 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiająca wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków<sup>(2)</sup> nakłada na państwa członkowskie obowiązek przestrzegania kodeksu dochodzenia w sprawach wypadków i incydentów morskich IMO i publikacji wyników dochodzeń w sprawie wypadku niezwłocznie po ich zakończeniu.
- (13) Prowadzenie dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa przy wypadkach i incydentach z udziałem statków pełnomorskich lub innych statków w portach lub innym ograniczonym obszarze morskim w sposób wolny od uprzedzeń jest niezwykle istotne dla skutecznego ustalenia okoliczności i przyczyn wypadków lub incydentów. Takie dochodzenia powinny być zatem prowadzone przez wykwalifikowanych inspektorów pod kontrolą niezależnego organu lub podmiotu, któremu nadano niezbędne uprawnienia, aby zapobiec potencjalnym konfliktom interesów.
- (14) Państwa członkowskie powinny zapewnić organom odpowiedzialnym za dochodzenie techniczne możliwe najlepsze warunki pełnienia ich zadań, zgodnie ze swoim prawodawstwem dotyczącym uprawnień organów odpowiedzialnych za dochodzenie sądowe oraz, w stosownych wypadkach, we współpracy z tymi organami.
- (15) Niniejsza dyrektywa powinna pozostawać bez uszczerbku dla dyrektywy 95/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 października 1995 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w zakresie przetwarzania danych osobowych i swobodnego przepływu tych danych<sup>(3)</sup>.
- (16) Państwa członkowskie powinny zapewnić, aby ich systemy prawne umożliwiały im i każdemu innemu żywotnie zainteresowanemu państwu członkowskiemu uczestnictwo lub współpracę w dochodzeniach lub prowadzenie takiego dochodzenia w sprawie wypadku na podstawie przepisów kodeksu dochodzeń w sprawach wypadków i incydentów morskich IMO.
- (17) Co do zasady każdy wypadek lub incydent morski powinien być poddany tylko jednemu dochodzeniu przeprowadzanemu przez państwo członkowskie lub państwu członkowskiemu kierujące dochodzeniem z udziałem wszelkich innych żywotnie zainteresowanych państw. W wyjątkowych należycie uzasadnionych przypadkach, gdy z uwagi na banderę danego statku, lokalizację wypadku lub przynależność państwową ofiar zaangażowane są co najmniej dwa państwa, mogłyby być prowadzone równoległe dochodzenia.
- (18) Każde państwo członkowskie może zlecić innemu państwu członkowskiemu zadanie prowadzenia dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa przy wypadku lub incydencie morskim (zwanego dalej „dochodzeniem w sprawie bezpieczeństwa”) lub konkretnych zadań wchodzących w skład takiego dochodzenia, o ile zostało to obustronnie uzgodnione.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 138 z 1.6.1999, s. 1.

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 208 z 5.8.2002, s. 10.

<sup>(3)</sup> Dz.U. L 281 z 23.11.1995, s. 31.

- (19) Państwa członkowskie powinny podjąć wszelkie wysiłki, aby nie obciążać kosztami pomocy, o którą zwrócono się w ramach dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa, w których uczestniczą co najmniej dwa państwa członkowskie. W przypadku zwrócenia się o pomoc do państwa członkowskiego, które nie uczestniczy w dochodzeniu w sprawie bezpieczeństwa, państwa członkowskie powinny porozumieć się w sprawie zwrotu poniesionych kosztów.
- (20) Na mocy prawidła V/20 SOLAS 74 statki pasażerskie oraz statki inne niż pasażerskie o wyporności brutto równej lub przekraczającej 3 000 ton, zbudowane w dniu 1 lipca 2002 r. lub po tej dacie, muszą mieć na pokładzie rejestratory danych z podróży pomocne w dochodzeniach w sprawie wypadków. Mając na uwadze znaczenie takiego sprzętu przy określaniu polityki zapobiegania wypadkom w żegludze morskiej, należy systematycznie domagać się jego instalacji na pokładach statków odbywających rejsy krajowe lub międzynarodowe, które zawijają do portów Wspólnoty.
- (21) Dane z rejestratorów danych z podróży oraz innych urządzeń elektronicznych mogą być wykorzystane po wypadku lub incydencie morskim zarówno do zbadania jego przyczyn, jak i zapobiegawczo w celu poznania okoliczności, które mogą prowadzić do takich zdarzeń. Państwa członkowskie powinny zapewnić, aby takie dane, jeżeli są dostępne, były właściwie wykorzystywane w obu celach.
- (22) Rozporządzenie (WE) nr 1406/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady<sup>(1)</sup> nakłada na Europejską Agencję Bezpieczeństwa Morskiego (zwaną dalej „Agencją”) obowiązek współpracy z państwami członkowskimi na rzecz opracowania rozwiązań technicznych i zapewnienia pomocy technicznej w związku z wdrażaniem prawodawstwa wspólnotowego. W zakresie postępowań przy badaniu wypadków morskich Agencja ma szczególnie obowiązek ułatwiania współpracy między państwami członkowskimi a Komisją w zakresie opracowywania, z należytym uwzględnieniem różnych systemów prawnych poszczególnych państw członkowskich, wspólnych metod prowadzenia dochodzeń w sprawie wypadków morskich zgodnie z ustalonymi zasadami międzynarodowymi.
- (23) Zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1406/2002 Agencja ułatwia współpracę w zakresie udzielania pomocy państwom członkowskim w działaniach związanych z dochodzeniami oraz w analizowaniu istniejących sprawozdań z dochodzeń w sprawie wypadków morskich.
- (24) Przy opracowywaniu lub zmianie wspólnej metodologii dochodzenia w sprawie wypadków należy uwzględnić wszelkie wnioski wyciągnięte z analiz dotychczasowych sprawozdań z wypadków i incydentów morskich.
- (25) Państwa członkowskie oraz Wspólnota powinny należycie uwzględniać zalecenia dotyczące bezpieczeństwa sformułowane w wyniku dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa.
- (26) Celem dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa technicznego jest zapobieganie wypadkom i incydentom morskim, zatem jego wnioski oraz zalecenia dotyczące bezpieczeństwa w żadnym wypadku nie służą ustaleniu odpowiedzialności ani przypisaniu winy.
- (27) Ponieważ cel niniejszej dyrektywy, mianowicie zwiększenie bezpieczeństwa morskiego we Wspólnocie i ograniczenie w ten sposób ryzyka wypadków morskich w przyszłości, nie może zostać osiągnięty w wystarczający sposób przez państwa członkowskie, natomiast z uwagi na rozmiary lub skutki działania możliwe jest jego osiągnięcie w lepszy sposób na poziomie Wspólnoty, Wspólnota może przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu.
- (28) Środki konieczne do wprowadzenia w życie niniejszej dyrektywy powinny zostać przyjęte zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji<sup>(2)</sup>.
- (29) W szczególności Komisja powinna zostać upoważniona do zmiany niniejszej dyrektywy w celu dokonania kolejnych zmian do międzynarodowych konwencji, protokołów, kodów i rezolucji z nią związanych oraz do przyjęcia lub zmiany wspólnej metodologii dotyczącej dochodzenia w sprawie wypadków i incydentów morskich. Ponieważ środki te mają zasięg ogólny i mają na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszej dyrektywy, między innymi poprzez jej uzupełnienie nowymi elementami innymi niż istotne, muszą zostać przyjęte zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą określoną w art. 5a decyzji 1999/468/WE.
- (30) Zgodnie z pkt 34 Porozumienia międzyinstytucjonalnego w sprawie lepszego stanowienia prawa<sup>(3)</sup> zachęca się państwa członkowskie do sporządzania, dla ich własnych celów i w interesie Wspólnoty, własnych tabel, które w możliwie najszerszym zakresie odzwierciedlają korelacje pomiędzy niniejszą dyrektywą a środkami transpozycji, oraz do podawania ich do wiadomości publicznej,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

### Przedmiot

1. Celem niniejszej dyrektywy jest poprawa bezpieczeństwa morskiego oraz zapobieganie zanieczyszczeniom przez statki, a co za tym idzie – ograniczenie ryzyka wypadków morskich w przyszłości poprzez:

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

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 184 z 17.7.1999, s. 23.

<sup>(3)</sup> Dz.U. C 321 z 31.12.2003, s. 1.

- a) ułatwienie szybkiego przeprowadzania dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa oraz właściwej analizy wypadków i incydentów morskich w celu określenia ich przyczyn; oraz
- b) zapewnienie terminowego i szczegółowego przedstawiania sprawozdań z dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa oraz propozycji działań naprawczych.

2. Dochodzenia prowadzone na mocy niniejszej dyrektywy nie zmierzają do ustalenia odpowiedzialności ani do przypisania winy. Państwa członkowskie zapewniają jednak, aby organ lub podmiot dochodzeniowy (zwane dalej „organem dochodzeniowym”) nie powstrzymywał się od pełnego relacjonowania przyczyn wypadku lub incydentu morskiego ze względu na ewentualną możliwość określenia odpowiedzialności lub przypisania winy na podstawie jego ustaleń.

## Artykuł 2

### Zakres stosowania

1. Niniejsza dyrektywa stosuje się do wypadków i incydentów morskich, które:

- a) dotyczą statków podnoszących banderę jednego z państw członkowskich;
- b) mają miejsce na morzu terytorialnym lub wodach wewnętrznych państw członkowskich zgodnie z definicją zawartą w UNCLOS; lub
- c) dotyczą innych żywotnych interesów państw członkowskich.

2. Niniejsza dyrektywa nie stosuje się do wypadków i incydentów morskich, które dotyczą wyłącznie:

- a) okrętów wojennych i transportowców lub innych statków będących własnością państwa członkowskiego lub użytkowanych przez to państwo, używanych wyłącznie w specjalnej służbie państwowej;
- b) statków nienapędzanych mechanicznie, statków drewnianych o prostej konstrukcji, jachtów i łodzi rekreacyjnych niewykorzystywanych do celów handlowych, o ile nie są lub nie będą obsadzone załogą i nie przewożą lub nie będą przewozić w celach handlowych więcej niż 12 pasażerów;
- c) jednostek żeglugi śródlądowej pływających po wodach śródlądowych;
- d) statków rybackich o długości nieprzekraczającej 15 metrów;
- e) stałych platform wiertniczych.

## Artykuł 3

### Definicje

Do celów niniejszej dyrektywy:

- 1) „kodeks dochodzeń w sprawach wypadków i incydentów morskich IMO” oznacza Kodeks dochodzeń w sprawach wypadków morskich i incydentów, stanowiący załącznik do rezolucji A.849(20) Zgromadzenia Ogólnego IMO z dnia 27 listopada 1997 r. w aktualnym brzmieniu;
- 2) następujące terminy mają znaczenie zgodne z definicjami podanymi w kodeksie dochodzeń w sprawach wypadków i incydentów morskich IMO:
  - a) „wypadek morski”;
  - b) „bardzo poważny wypadek morski”;
  - c) „incydent morski”;
  - d) „dochodzenie w sprawie bezpieczeństwa przy wypadku lub incydencie morskim”;
  - e) „państwo kierujące dochodzeniem”;
  - f) „państwo żywotnie zainteresowane”;
- 3) termin „poważny wypadek” należy rozumieć zgodnie ze zaktualizowaną definicją zawartą w okólniku MSC-MEPC.3 Circ.3 Komitetu Bezpieczeństwa Morskiego IMO i Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego z dnia 18 grudnia 2008 r.;
- 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 1999/35/WE.
- 6) „rejestrator danych z podróży” (zwany dalej „VDR”) należy rozumieć zgodnie z definicją zawartą w rezolucji A.861(20) Zgromadzenia Ogólnego IMO oraz rezolucji MSC.163(78) Komitetu Bezpieczeństwa Morskiego IMO.
- 7) „zalecenia dotyczące bezpieczeństwa” oznaczają propozycje wystosowane, w tym również do celów rejestracji i kontroli:
  - a) przez organ dochodzeniowy 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.

## Artykuł 4

**Status dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa**

1. Państwa członkowskie określają, zgodnie ze swoimi systemami prawnymi, status prawny dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa w sposób pozwalający na jak najszybsze i jak najskuteczniejsze prowadzenie takich dochodzeń.

Państwa członkowskie zapewniają, zgodnie ze swoimi przepisami prawa i – w odpowiednich przypadkach – we współpracy z organami odpowiedzialnymi za prowadzenie dochodzeń sądowych, aby dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa:

- a) były niezależne od dochodzeń w sprawach karnych lub innych prowadzonych równolegle w celu ustalenia odpowiedzialności lub przypisania winy; oraz
- b) nie były w nieuzasadniony sposób uniemożliwiane, zawieszane ani opóźniane z powodu takich dochodzeń.

2. Zasady ustanawiane przez państwa członkowskie zgodnie z ramami stałej współpracy, o których mowa w art. 10, obejmują przepisy zezwalające na:

- a) współpracę i wzajemną pomoc w zakresie dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa prowadzonych przez inne państwa członkowskie lub powierzenie innemu państwu członkowskiemu zadania kierowania takim dochodzeniem zgodnie z art. 7; oraz
- b) koordynację działań ich odpowiednich organów dochodzeniowych w zakresie koniecznym do realizacji celu niniejszej dyrektywy.

## Artykuł 5

**Obowiązek przeprowadzenia dochodzenia**

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

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

2. Ponadto w przypadku poważnych wypadków organ dochodzeniowy przeprowadza wstępną ocenę w celu podjęcia decyzji o wszczęciu bądź też o niewszczęciu dochodzenia

w sprawie bezpieczeństwa. W przypadku gdy organ dochodzeniowy podejmuje decyzję o niewszczęciu dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa, odnotowuje się przyczyny tej decyzji oraz dokonuje się powiadomienia zgodnie z art. 17 ust. 3.

W przypadku każdego innego wypadku lub incydentu morskiego organ dochodzeniowy podejmuje decyzję o wszczęciu bądź też o niewszczęciu dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa.

W decyzjach, o których mowa w akapicie pierwszym i drugim, organ dochodzeniowy uwzględnia powagę wypadku lub incydentu morskiego, typ statku lub ładunku oraz prawdopodobieństwo, że wyniki dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa doprowadzą do skuteczniejszego zapobiegania wypadkom i incydemtom w przyszłości.

3. Zakres prowadzenia dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa i praktyczne przygotowania do nich określa organ dochodzeniowy 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 incydemtom w przyszłości.

4. Organy dochodzeniowe, przeprowadzając dochodzenia dotyczące bezpieczeństwa, posługują się wspólną metodologią dochodzeń w sprawie wypadków i incydemtom morskich opracowaną zgodnie z art. 2 lit. e) rozporządzenia (WE) nr 1406/2002. Inspektorzy mogą odstąpić od tej metodologii w szczególnym przypadku, jeżeli w ich opinii opartej na wiedzy zawodowej można uzasadnić takie odstępstwo oraz jeżeli jest to potrzebne do osiągnięcia celów dochodzenia. Komisja przyjmuje lub zmienia tę metodologię dla celów niniejszej dyrektywy, biorąc pod uwagę wszelkie właściwe wnioski wynikające z dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa.

Środek ten mający na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszej dyrektywy, między innymi poprzez jej uzupełnienie, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 19 ust. 3.

5. Dochodzenie w sprawie bezpieczeństwa rozpoczyna się w najkrótszym możliwym terminie po wystąpieniu wypadku lub incydentu morskiego, a w każdym razie nie później niż dwa miesiące po jego wystąpieniu.

## Artykuł 6

**Obowiązek powiadamiania**

Państwo członkowskie wymaga, w ramach swojego systemu prawnego, niezwłocznego powiadamiania swojego organu dochodzeniowego przez odpowiedzialne organy lub zaangażowane strony o wystąpieniu wszystkich wypadków i incydemtom objętych zakresem zastosowania niniejszej dyrektywy.

## Artykuł 7

**Kierowanie dochodzeniami w sprawie bezpieczeństwa i uczestnictwo w nich**

1. Co do zasady, każdy wypadek lub incydent morski podlega tylko pojedynczemu dochodzeniu prowadzonemu przez państwo członkowskie lub przez państwo członkowskie kierujące dochodzeniem z udziałem każdego innego żywotnie zainteresowanego państwa członkowskiego.

W przypadku dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa, w których udział biorą co najmniej dwa państwa członkowskie, państwa te współpracują ze sobą w celu szybkiego ustalenia, które z nich będzie państwem członkowskich kierującym dochodzeniem. Dokładają one wszelkich starań, by uzgodnić między sobą procedury dochodzenia. W ramach tych uzgodnień inne żywotnie zainteresowane państwa mają te same prawa oraz dostęp do świadków i dowodów, co państwo członkowskie prowadzące dochodzenie w sprawie bezpieczeństwa. Mają one również prawo do tego, by państwo członkowskie kierujące dochodzeniem rozważyło ich stanowisko.

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 dochodzeniowe wymieniają się odnośnymi informacjami zebranymi w trakcie ich odpowiednich dochodzeń, zwłaszcza w celu osiągnięcia, jak tylko to możliwe, wspólnych wniosków.

Państwa członkowskie powstrzymują się od stosowania jakichkolwiek środków, które mogłyby w nieuzasadniony sposób uniemożliwić, zawiesić lub opóźnić prowadzenie dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa objętego zakresem stosowania niniejszej dyrektywy.

2. Niezależnie od ust. 1 każde państwo członkowskie jest odpowiedzialne za dochodzenie w sprawie bezpieczeństwa oraz koordynację współpracy z innymi żywotnie zainteresowanymi państwami członkowskimi do czasu uzgodnienia, które z nich ma być państwem kierującym dochodzeniem.

3. Bez uszczerbku dla obowiązków własnych wynikających z niniejszej dyrektywy oraz z prawa międzynarodowego państwo członkowskie może, w rozpatrywanych indywidualnie przypadkach, za obustronną zgodą zlecić innemu państwu członkowskiemu prowadzenie dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa lub konkretnych zadań wchodzących w skład tego dochodzenia.

4. W razie wypadku lub incydentu morskiego, w którym uczestniczył prom typu ro-ro lub szybki statek pasażerski, procedurę dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa wszczyna państwo członkowskie, na którego wodach terytorialnych lub wodach wewnętrznych, zgodnie z definicją UNCLOS, miało miejsce wypadek lub incydent, natomiast gdy zdarzenie miało miejsce na wodach innych, ostatnie państwo członkowskie, przez którego terytorium przepływał ten prom lub statek. Państwo to jest odpowiedzialne za dochodzenie w sprawie

bezpieczeństwa oraz koordynację współpracy z innymi żywotnie zainteresowanymi państwami członkowskimi do czasu uzgodnienia, które z nich ma być państwem kierującym dochodzeniem.

## Artykuł 8

**Organy dochodzeniowe**

1. Państwa członkowskie zapewniają prowadzenie dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa pod nadzorem bezstronnego stałego organu dochodzeniowego, któremu nadano niezbędne uprawnienia, oraz przez odpowiednio wykwalifikowanych inspektorów, którzy posiadają kompetencje w zakresie wypadków i incydentów morskich.

W celu prowadzenia dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa w sposób wolny od uprzedzeń organ dochodzeniowy jest niezależny – z funkcjonalnego i organizacyjnego punktu widzenia – 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, określą niezależny punkt kontaktowy współpracujący w dochodzeniu zgodnie z art. 5 ust. 1 lit. c).

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

3. Działania powierzone organowi dochodzeniowemu 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 dochodzeniowych lub każdego innego organu dochodzeniowego, któremu powierzono zadanie prowadzenia dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa, w uzasadnionych przypadkach we współpracy z organami odpowiedzialnymi za dochodzenie sądowe otrzymali wszelkie informacje potrzebne do prowadzenia dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa oraz posiadali uprawnienia do:

- a) swobodnego 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, 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 dochodzeniowy uzyskuje możliwość niezwłocznego reagowania na powiadomienia o wypadkach oraz otrzymania środków koniecznych do niezależnego pełnienia swojej funkcji. Jego inspektorzy mają przyznany status zapewniający im niezbędne gwarancje niezależności.

6. Organ dochodzeniowy może połączyć zadania, które wykonuje w ramach niniejszej dyrektywy, z pracą dochodzeniową w sprawie zdarzeń innych niż wypadki morskie, pod warunkiem że takie dochodzenia nie zagrażają jego niezależności.

#### Artykuł 9

##### Poufność

Bez uszczerbku dla przepisów dyrektywy 95/46/WE, państwa członkowskie, działając w ramach swoich systemów prawnych zapewniają, aby niżej wymienione zapisy nie były dostępne do innych celów niż dochodzenie w sprawie bezpieczeństwa, chyba że właściwy organ w tym państwie członkowskim uzna, że nadrzędny interes publiczny uzasadnia ich ujawnienie:

- a) wszystkie dowody z zeznań świadków oraz pozostałe oświadczenia, wyjaśnienia i notatki sporządzone lub otrzy-

mane przez organ dochodzeniowy w toku prowadzenia dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa;

- b) zapisy ujawniające tożsamość osób, które składały zeznania w ramach dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa;
- c) informacje dotyczące osób, które uczestniczyły w wypadku lub incydencie morskim, mające charakter informacji szczególnie chronionych lub prywatnych, w tym informacje dotyczące ich zdrowia.

#### Artykuł 10

##### Ramy stałej współpracy

1. Państwa członkowskie, w ścisłej współpracy z Komisją, ustanawiają ramy stałej współpracy umożliwiające współpracę ich właściwych organów dochodzeniowych w stopniu koniecznym do realizacji celu niniejszej dyrektywy.

2. Reguły stałej współpracy oraz wymagane dla niej ustalenia organizacyjne przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 19 ust. 2.

3. W ramach stałej współpracy organy dochodzeniowe w państwach członkowskich uzgadniają w szczególności najlepsze formy współpracy w celu:

- a) umożliwienia organom dochodzeniowym współużytkowanie instalacji, urządzeń i sprzętu do technicznego badania wraków i wyposażenia statku oraz innych obiektów mających znaczenie dla dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa, łącznie z pozyskaniem i oceną informacji pochodzących z VDR i innych urządzeń elektronicznych;
- b) zapewnienia współpracy technicznej oraz wzajemnego dostępu do wiedzy fachowej koniecznej do wykonania konkretnych zadań;
- c) pozyskiwania i wzajemnego udostępniania informacji potrzebnych do analizowania danych o wypadku oraz przygotowywania stosownych zaleceń dotyczących bezpieczeństwa na poziomie wspólnotowym;
- d) przygotowywania wspólnych zasad realizacji zaleceń dotyczących bezpieczeństwa oraz przystosowywania metod dochodzeniowych do zmian wynikających z postępu technicznego i naukowego;
- e) odpowiedniego zarządzania środkami szybkiego ostrzegania, o których mowa w art. 16;
- f) opracowywania zasad poufności w zakresie udostępniania – z poszanowaniem przepisów krajowych – zeznań świadków i przetwarzania danych oraz innych zapisów, o których mowa w art. 9, w tym w stosunkach z państwami trzecimi;
- g) organizowania, w miarę potrzeb, stosownych zajęć szkoleniowych dla poszczególnych inspektorów;

- h) wspierania współpracy w dziedzinach wchodzących w zakres niniejszej dyrektywy z organami dochodzeniowymi państw trzecich oraz z międzynarodowymi organizacjami prowadzącymi dochodzenia w sprawie wypadków morskich;
- i) dostarczania organom dochodzeniowym prowadzącym dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa wszelkich stosownych informacji.

#### Artykuł 11

##### Koszty

1. W przypadkach dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa, w których uczestniczą co najmniej dwa państwa członkowskie, ich odnośne działania realizowane są bezpłatnie.
2. W przypadku zwrócenia się o pomoc do państwa członkowskiego, które nie uczestniczy w dochodzeniu w sprawie bezpieczeństwa, państwa członkowskie uzgadniają zwrot poniesionych kosztów.

#### Artykuł 12

##### Współpraca z żywotnie zainteresowanymi państwami trzecimi

1. Państwa członkowskie współpracują w możliwie największym zakresie z innymi żywotnie zainteresowanymi państwami trzecimi w dochodzeniach w sprawie bezpieczeństwa.
2. Na mocy wzajemnego porozumienia żywotnie zainteresowane państwa trzecie mogą włączyć się w dochodzenie w sprawie bezpieczeństwa prowadzone przez państwo członkowskie zgodnie z niniejszą dyrektywą na każdym etapie tego dochodzenia.
3. Współpraca państwa członkowskiego w dochodzeniu w sprawie bezpieczeństwa prowadzonym przez żywotnie zainteresowane państwo trzecie odbywa się bez uszczerbku dla wymagań związanych z prowadzeniem dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa oraz wymagań dotyczących sprawozdawczości z tych dochodzeń określonych w niniejszej dyrektywie. W przypadku gdy żywotnie zainteresowane państwo trzecie prowadzi dochodzenie w sprawie bezpieczeństwa obejmujące co najmniej jedno państwo członkowskie, państwa członkowskie mogą zdecydować, że nie będą prowadzić równoległego dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa, pod warunkiem że to państwo trzecie prowadzi dochodzenie w sprawie bezpieczeństwa zgodnie z kodeksem dochodzeń w sprawach wypadków i incydentów morskich IMO.

#### Artykuł 13

##### Przechowywanie dowodów

Państwa członkowskie przyjmują środki w celu zapewnienia, aby strony, których dotyczą wypadki i incydenty objęte zakresem zastosowania niniejszej dyrektywy dołożyły wszelkich starań dla:

- a) zachowania wszystkich informacji pochodzących z map, rejestrów pokładowych, zapisów elektronicznych i magnetycznych oraz taśm wideo, łącznie z informacjami pochodzącymi z VDR i innych urządzeń elektronicznych, dotyczących okresu przed wypadkiem, w trakcie wypadku i po nim;

- b) zapobieżenia nadpisaniu lub innym zmianom takich informacji;
- c) zapobieżenia zakłóceniom powodowanym przez inny sprzęt, który mógłby zostać zasadnie uznany za mający związek z dochodzeniem w sprawie bezpieczeństwa przy wypadku;
- d) szybkiego zebrania i przechowywania wszystkich dowodów do celów dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa.

#### 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 dochodzeniowy zgodnie z właściwymi sekcjami załącznika I.

Organy dochodzeniowe mogą zdecydować, że dochodzenie w sprawie bezpieczeństwa, które nie dotyczy bardzo poważnego lub, w zależności od sytuacji, poważnego wypadku morskiego i którego wyniki potencjalnie nie doprowadzą do skuteczniejszego zapobiegania wypadkom i incydentom w przyszłości, zostanie zakończone publikacją uproszczonego sprawozdania.

2. Organy dochodzeniowe 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 dochodzeniowy państwa członkowskiego kierującego dochodzeniem przesyła Komisji kopię sprawozdania końcowego, uproszczonego lub tymczasowego. W celu poprawy jakości sprawozdania w sposób najbardziej sprzyjający realizacji celu niniejszej dyrektywy organ dochodzeniowy uwzględni w nim ewentualne uwagi techniczne Komisji dotyczące sprawozdań końcowych, nie mające wpływu na istotę ustaleń.

#### Artykuł 15

##### Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa

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

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

3. Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa w żadnym przypadku nie przypisują winy lub odpowiedzialności za wypadek.

### Artykuł 16

#### System wczesnego ostrzeżenia

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

W razie potrzeby Komisja wystosowuje notę ostrzegawczą do wiadomości odpowiedzialnych organów we wszystkich pozostałych państwach członkowskich, do przedsiębiorstw żeglugowych i innych właściwych stron.

### Artykuł 17

#### Europejska baza danych o wypadkach morskich

1. Dane dotyczące wypadków i incydentów morskich są przechowywane i analizowane za pomocą europejskiej elektronicznej bazy danych, która zostanie utworzona przez Komisję, zwanej Europejską Platformą Informacyjną w sprawie Wypadków Morskich (EMCIP).

2. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o uprawnionych organach, które będą posiadały dostęp do tej bazy danych.

3. Organy dochodzeniowe państw członkowskich powiadamiają Komisję o wypadkach i incydentach morskich zgodnie z wzorem zamieszczonym w załączniku II. Organy te dostarczają Komisji także dane z postępowań w sprawie bezpieczeństwa zgodnie ze schematem bazy danych EMCIP.

4. Komisja i państwa członkowskie opracowują według właściwego harmonogramu schemat bazy danych i sposób powiadamiania o nich.

### Artykuł 18

#### Sprawiedliwe traktowanie marynarzy

Państwa członkowskie uwzględniają zgodnie ze swoim prawem krajowym odpowiednie postanowienia wytycznych IMO dotyczące sprawiedliwego traktowania marynarzy w sytuacji wypadku morskiego na wodach znajdujących się pod ich jurysdykcją.

### Artykuł 19

#### Komitet

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. <sup>(1)</sup>

2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 i 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem przepisów jej art. 8.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 324 z 29.11.2002, s. 1.

Okres ustanowiony w art. 5 ust. 6 decyzji 1999/468/WE wynosi dwa miesiące.

3. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5a ust. 1–4 i art. 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem przepisów jej art. 8.

### Artykuł 20

#### Uprawnienia do wprowadzania zmian

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

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

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

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

### Artykuł 21

#### Środki dodatkowe

Żaden z przepisów niniejszej dyrektywy nie uniemożliwia państwu członkowskiemu podejmowania dodatkowych środków w sprawie bezpieczeństwa morskiego, które nie są w niej ujęte, pod warunkiem że takie środki nie naruszają niniejszej dyrektywy ani w inny sposób nie wpływają niekorzystnie na osiągnięcie jej celu, ani też nie zagrażają osiągnięciu jej celów.

### Artykuł 22

#### Sankcje

Państwa członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące sankcji za naruszenia przepisów krajowych przyjętych zgodnie z niniejszą dyrektywą i przyjmują wszelkie niezbędne środki w celu ich wdrożenia. Sankcje te muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.

### Artykuł 23

#### Sprawozdanie z wprowadzania w życie

Komisja co pięć lat przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie o wprowadzaniu w życie i o zgodności z niniejszą dyrektywą oraz, w razie konieczności, proponuje dalsze środki w świetle określonych w nim zaleceń.

*Artykuł 24***Zmiany w obowiązujących aktach**

1. Niniejszym skreśla się art. 12 dyrektywy 1999/35/WE.
2. Niniejszym skreśla się art. 11 dyrektywy 2002/59/WE.

*Artykuł 25***Transpozycja**

1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy najpóźniej do dnia 17 czerwca 2011 r..

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

2. Państwa członkowskie przekazują Komisji tekst głównych przepisów prawa krajowego, które przyjmują w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.

*Artykuł 26***Wejście w życie**

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

*Artykuł 27***Adresaci**

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Strasburgu, dnia 23 kwietnia 2009 r.

*W imieniu Parlamentu Europejskiego*

H.-G. PÖTTERING

*Przewodniczący*

*W imieniu Rady*

P. NEČAS

*Przewodniczący*

## ZAŁĄCZNIK I

**Treść sprawozdania z dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa**

## Wprowadzenie

Tutaj określa się, co stanowi jedyny cel dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa, oraz wskazuje się, że zalecenie dotyczące bezpieczeństwa w żadnym wypadku nie służy ustanowieniu domniemania odpowiedzialności lub winy, a sprawozdanie z takiego postępowania nie jest sporządzane pod względem treści i stylu z zamiarem jego wykorzystania w postępowaniu sądowym.

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

**1. STRESZCZENIE**

W tej części przedstawia się podstawowe fakty dotyczące wypadku lub incydentu morskiego: co, kiedy, gdzie i w jaki sposób miało miejsce, a także informacje na temat skutków: ofiar śmiertelnych, rannych, uszkodzenia statku, ładunku, strat odniesionych przez strony trzecie lub zanieczyszczenia środowiska.

**2. FAKTY**

Ta część zawiera wyraźnie wyodrębnione rozdziały, w których podana jest wystarczająca ilość informacji interpretowanych przez organ dochodzeniowy jako fakty, potwierdzających analizę i ułatwiających zrozumienie zdarzenia.

Rozdziały te zawierają w szczególności następujące informacje:

**2.1. Dane statku**

Bandera/rejestr statku,

Dane identyfikacyjne statku,

Dane techniczne statku,

Dane dotyczące właściciela i armatora,

Informacje na temat konstrukcji,

Minimalna obsada załogowa konieczna do bezpiecznej obsługi statku,

Dopuszczalny ładunek.

**2.2. Dane o rejsie**

Porty zawinięcia,

Rodzaj rejsu,

Informacje na temat ładunku,

Załoga.

**2.3. Informacje dotyczące wypadku lub incydentu morskiego**

Typ wypadku lub incydentu morskiego,

Data i godzina zdarzenia,

Pozycja i miejsce wypadku lub incydentu morskiego,

Środowisko zewnętrzne i wewnętrzne,

Eksploatacja statku i etap rejsu,

Lokalizacja na pokładzie statku,

Dane dotyczące czynnika ludzkiego,

Skutki (dla ludzi, statku, ładunku, środowiska, inne).

**2.4. Zaangażowanie organów nabrzeżnych i reakcja na alarm**

Kto brał udział,

Zastosowane środki,

Szybkość reakcji,  
Podjęte działania,  
Osiągnięte wyniki.

### 3. OPIS

W tej części następuje rekonstrukcja wypadku lub incydentu morskiego, będąca chronologicznym opisem kolejnych zdarzeń prowadzących do wypadku lub incydentu morskiego, odbywających się w jego trakcie i po nim z uwzględnieniem udziału wszystkich czynników (tj. ludzi, materiałów, środowiska, wyposażenia lub czynników zewnętrznych). Długość opisywanego okresu zależy od czasu nastąpienia konkretnych zdarzeń związanych z wypadkiem lub incydentem morskim, które bezpośrednio przyczyniły się do jego wystąpienia. Ta część obejmuje również wszelkie istotne szczegóły przeprowadzonego dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa, w tym wyniki badań.

### 4. ANALIZA

Ta część zawiera kilka wyraźnie wyodrębnionych rozdziałów, w których zawarta jest analiza każdego zdarzenia związanego z wypadkiem oraz uwagi dotyczące wyników wszystkich stosownych badań wykonanych w trakcie dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa oraz wszystkich działań w zakresie bezpieczeństwa, które mogły już zostać podjęte w celu zapobieżenia wypadkom morskim.

W rozdziałach tych powinny znaleźć się informacje dotyczące:

- kontekstu i środowiska, w którym nastąpił wypadek,
- błędnych działań ludzkich oraz zaniedbań, zdarzeń z udziałem materiałów niebezpiecznych, wpływu na środowisko, awarii wyposażenia i czynników zewnętrznych,
- czynników dodatkowych, obejmujących działania ludzkie, prace wykonywane na statku, zarządzanie na łądzie lub wpływ przepisów prawnych.

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

### 5. WNIOSKI

W tej części podsumowuje się ustalone czynniki dodatkowe oraz środki zaradcze (materialne, funkcjonalne, symboliczne lub proceduralne), które okazały się niewystarczające lub których nie podjęto, a względem których należy opracować działania związane z bezpieczeństwem, aby uniknąć wypadków morskich.

### 6. ZALECENIA DOTYCZĄCE BEZPIECZEŃSTWA

W stosownych przypadkach ta część sprawozdania zawiera zalecenia dotyczące bezpieczeństwa, które opracowano na podstawie analizy i wniosków, a które dotyczą konkretnych dziedzin, takich jak prawodawstwo, konstrukcje, procedury, inspekcje, zarządzanie, bezpieczeństwo i higiena pracy, szkolenia, prace naprawcze, konserwacja, pomoc służb nabrzeżnych oraz działania ratownicze w przypadku awarii.

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

W tej części podane są także tymczasowe zalecenia dotyczące bezpieczeństwa, które mogły zostać wydane lub działania w zakresie bezpieczeństwa podjęte w trakcie dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa.

### 7. DODATKI

W odpowiednich przypadkach do sprawozdania można załączyć w formie papierowej lub elektronicznej między innymi następujące informacje:

- zdjęcia, filmy, nagrania dźwiękowe, wykresy, rysunki,
  - stosowne normy,
  - wykaz stosowanych terminów i skrótów technicznych,
  - szczególnie opracowania na temat bezpieczeństwa,
  - inne informacje.
-

## ZAŁĄCZNIK II

## DANE ZAWARTE W POWIADOMIENIU O WYPADKU LUB INCYDENCIE MORSKIM

## (Część Europejskiej Platformy Informacyjnej w sprawie Wypadków Morskich)

Uwaga: Podkreślone numery oznaczają dane, które należy przedstawić dla każdego statku, jeżeli w wypadku lub incydencie morskim uczestniczy więcej niż jeden statek.

01. Odpowiedzialne państwo członkowskie/osoba kontaktowa
02. Inspektor państwa członkowskiego
03. Rola państwa członkowskiego
04. Państwo nadbrzeżne, na którego wodach nastąpił wypadek
05. Liczba żywośnie zainteresowanych państw
06. Żywośnie zainteresowane państwa
07. Organ powiadamiający
08. Godzina powiadomienia
09. Data powiadomienia
10. Nazwa statku
11. Numer IMO / sygnał rozpoznawczy
12. Bandera statku
13. Rodzaj wypadku lub incydentu morskiego
14. Rodzaj statku
15. Data wypadku lub incydentu morskiego
16. Godzina wypadku lub incydentu morskiego
17. Pozycja – szerokość geograficzna
18. Pozycja – długość geograficzna
19. Miejsce wypadku lub incydentu morskiego
20. Port wyjścia
21. Port przeznaczenia
22. System rozgraniczenia ruchu
23. Etap rejsu
24. Eksploatacja statku
25. Lokalizacja na pokładzie statku
26. Ofiary śmiertelne:
  - załoga
  - pasażerowie
  - pozostali
27. Poważnie ranni:
  - załoga
  - pasażerowie
  - pozostali

- 28. Zanieczyszczenie
  - 29. Uszkodzenie statku
  - 30. Uszkodzenie ładunku
  - 31. Inne uszkodzenia
  - 32. Krótki opis wypadku lub incydentu morskiego
  - 33. Krótki opis przyczyn nieszczęsnia dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa
-