



ПРИЕТИ ТЕКСТОВЕ

P9_TA(2024)0200

Изменение на Директива 2009/18/ЕО за определяне на основните принципи, които уреждат разследването на произшествия в областта на морския транспорт

Законодателна резолюция на Европейския парламент от 10 април 2024 г. относно предложението за директива на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива 2009/18/ЕО за определяне на основните принципи, които уреждат разследването на произшествия в областта на морския транспорт (COM(2023)0270 – C9-0189/2023 – 2023/0164(COD))

(Обикновена законодателна процедура: първо четене)

Европейският парламент,

- като взе предвид предложението на Комисията до Парламента и до Съвета (COM(2023)0270),
- като взе предвид член 294, параграф 2 и член 100, параграф 2 от Договора за функционирането на Европейския съюз, съгласно които Комисията е внесла предложението в Парламента (C9-0189/2023),
- като взе предвид член 294, параграф 3 от Договора за функционирането на Европейския съюз,
- като взе предвид становището на Европейския икономически и социален комитет от 20 септември 2023 г.¹,
- след консултация с Комитета на регионите,
- като взе предвид временното споразумение, одобрено от компетентната комисия съгласно член 74, параграф 4 от своя Правилник за дейността, и поетия с писмо от 28 февруари 2024 г. ангажимент на представителя на Съвета за одобряване на позицията на Парламента в съответствие с член 294, параграф 4 от Договора за функционирането на Европейския съюз,
- като взе предвид член 59 от своя Правилник за дейността,

¹ ОВ С, C/2023/875, 8.12.2023 г., ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2023/875/oj>.

- като взе предвид становището на комисията по рибно стопанство,
 - като взе предвид доклада на комисията по транспорт и туризъм (A9-0422/2023),
1. приема изложената по-долу позиция на първо четене;
 2. приканва Комисията да се отнесе до него отново, в случай че замени своето предложение с друг текст, внесе или възнамерява да внесе съществени промени в това предложение;
 3. възлага на своя председател да предаде позицията на Парламента съответно на Съвета и на Комисията, както и на националните парламенти.

P9_TC1-COD(2023)0164

Позиция на Европейския парламент, приета на първо четене на 10 април 2024 г. с оглед на приемането на Директива (ЕС) 2024/... на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива 2009/18/ЕО за определяне на основните принципи, които уреждат разследването на произшествия в областта на морския транспорт и за отмяна на Регламент (ЕС) № 1286/2011 на Комисията

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,
като взеха предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 100, параграф 2 от него,
като взеха предвид предложението на Европейската комисия,
след предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти,
като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет¹,
след консултация с Комитета на регионите **█** ,
в съответствие с обикновената законодателна процедура²,

¹ ОВ С, C/2023/875, 8.12.2023 г., ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/C/2023/875/oj>.

² Позиция на Европейския парламент от 10 април 2024 г.

като имат предвид, че:

- (1) В Директива 2009/18/ЕО на Европейския парламент и на Съвета³ се определят основните принципи, които уреждат разследването на произшествия в областта на морския транспорт, и се предвижда система за разследвания на морската безопасност (наричани по-нататък „разследвания на безопасността“). Морските произшествия, които попадат в приложното поле на посочената директива, се разследват от независими органи за разследване, създадени в държавите членки за подобряване на морската безопасност, както и за опазване на морската среда, **за да се извлекат поуки от миналото и така да се предотвратят бъдещи произшествия и инциденти.**
- (2) След влизането в сила на Директива 2009/18/ЕО са настъпили промени в международната регулаторна среда и технологични развития. Тези промени и развития, както и натрупаният опит при изпълнението на посочената директива, следва да се вземат предвид.

³ Директива 2009/18/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. за определяне на основните принципи, които уреждат разследването на произшествия в областта на морския транспорт, и за изменение на Директива 1999/35/ЕО на Съвета и Директива 2002/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 131, 28.5.2009 г., стр. 114).

- (3) *В това отношение Съюзът, в съответствие със своите международни ангажименти, свързани с опазването на морската среда, следва да продължи да играе водеща роля в сектор, който е регулиран както на европейско, така и на международно равнище.*
- (4) Директива 2009/18/ЕО се позовава на редица правни текстове, приети от Международната морска организация (ММО), които са отменени, изменени или преработени след влизането ѝ в сила. **Тази директива се позовава например на** Кодекса на ММО за разследване на морски произшествия и инциденти, приет с Резолюция А.849(20) на ММО от 27 ноември 1997 г., който беше отменен с Кодекса на международните стандарти и препоръчителни практики за разследване на безопасността при морски произшествия или морски инциденти, приет с Резолюция MSC.255(84) на ММО от 16 май 2008 г. (наричан по-нататък „Кодекс на ММО за разследване на морски произшествия и морски инциденти“) и с Насоките за подпомагане на разследващите лица при прилагането на Кодекса за разследване на морски произшествия и морски инциденти, приети с Резолюция А.1075(28) на ММО от 4 декември 2013 г. (наричани по-нататък „Насоки на ММО за подпомагане на разследващите лица при прилагането на Кодекса за разследване на морски произшествия и морски инциденти“).

- (5) С Кодекса на ММО за разследване на морски произшествия и морски инциденти се въвеждат нови определения, например определението „орган за разследване на морската безопасност“, докато други понятия са заличени, като например „тежко произшествие“. Тези промени следва да се включат в Директива 2009/18/ЕО.
- (6) Директива 2009/18/ЕО също така се позовава на циркулярно писмо на ММО *MSC-MEPC.Circ.3* от 18 декември 2008 г. — Доклади относно морските произшествия и инциденти, преразгледани хармонизирани процедури за докладване, което беше заменено с циркулярно писмо MSC-MEPC на ММО. **3/circ.4/rev.1** от 18 ноември 2014 г.
- (7) В Насоките на ММО за подпомагане на разследващите лица при изпълнението на Кодекса за разследване на произшествия се предоставят практически съвети за систематичното разследване на морски произшествия и инциденти и се предоставя възможност за разработването на ефективен анализ и превантивни действия. *Тези насоки заменят общата методика, определена в Регламент (ЕС) № 1286/2011 на Комисията⁴. В резултат на това те следва да бъдат включени в Директива 2009/18/ЕО, а Регламент (ЕС) № 1286/2011 следва да бъде отменен.*

⁴ Регламент (ЕС) № 1286/2011 на Комисията от 9 декември 2011 г. за приемане на обща методика за разследване на морски произшествия и инциденти, разработена съгласно член 5, параграф 4 от Директива 2009/18/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 328, 10.12.2011 г., стр. 36).

- (8) Риболовните кораби с дължина под 15 метра към момента не са включени в обхвата на Директива 2009/18/ЕО. В резултат на това провеждането на разследвания на безопасността, засягащи такива риболовни кораби, не е **нищо систематично, нито хармонизирано**. Такива кораби са по-податливи на преобръщане и **сравнително често се случва** членове на екипажа **да паднат** зад борда. Поради това, за да се защитят тези риболовни кораби, техният екипаж и околната среда, е необходимо да се извърши предварителна оценка на много тежки морски произшествия с тези риболовни кораби, за да се определи дали органите трябва да започнат разследване на безопасността, **като се вземат предвид, наред с другото, наличните доказателства, както и възможността констатациите от разследването на безопасността да доведат до предотвратяване на бъдещи морски произшествия и инциденти. Очаква се тази мярка да окаже значително положително въздействие върху броя на спасените в морето човешки животи и избегнатите наранявания, като защитава по-специално живота и здравето на европейските рибари.**
- (9) **Директива 2009/18/ЕО не възпрепятства държавите членки да установят национални правила за разследване на морски произшествия или инциденти с всички видове кораби, превозващи до 12 пътници или извършващи друга търговска дейност.**

- (10) Някои от съдържащите се в Директива 2009/18/ЕО определения не са ясни. Следва да бъде **въведено** определение за „дължина на риболовен кораб“, **по-специално** за случаи, когато е налице разграничение по отношение на подхода и задълженията на органите за разследване на морската безопасност (наричани по-нататък „органи за разследване на безопасността“) въз основа на дължината на риболовния кораб.
- (11) В Кодекса на ММО за **разследване** на морски произшествия и морски инциденти се посочва **събитие** или последователност от събития, настъпили „пряко във връзка с операциите на кораб“. Това понятие се тълкува по много различни начини и следва да бъде пояснено. Различното тълкуване оказва влияние върху действията на органите за разследване на безопасността, особено по отношение на произшествия в пристанищата, възможностите за съвместни разследвания на безопасността и събирането на данни за произшествия и разследвания.
- (12) В Кодекса на ММО за **разследване на** морски произшествия и морски инциденти се **посочва**, че когато настъпи много тежко морско произшествие, **се провежда разследване на безопасността**. Въпреки това няма насоки относно срока, в рамките на който след произшествието трябва да е настъпил смъртен случай, така че **да се счита, че** това произшествие представлява много тежко морско произшествие, **изискващо разследване на безопасността**. Поради това в Директива 2009/18/ЕО следва да се предоставят такива насоки.

- (13) *Органите за разследване на безопасността следва да положат максимални усилия, за да дадат достъп на засегнатите лица, включително на жертвите и техните семейства, до докладите за произшествия и техните препоръки преди да ги оповестят публично.*
- (14) *Като се има предвид, че е важно в процеса на разследване на безопасността да се проучват човешките фактори, при тези разследвания следва да се обърне дължимото внимание на условията на труд и живот на борда и на въздействието, което те са могли да окажат върху разследваното морско произшествие или инцидент.*
- (15) Наличният персонал и оперативните ресурси на органите за разследване на безопасността на държавите членки варират значително, което води до неефективно и непоследователно докладване и разследване на морските произшествия. Поради това Комисията, с помощта на Европейската агенция по морска безопасност (наричана по-нататък „Агенцията“), следва да осигури високо специализирана аналитична подкрепа за отделните **разследвания** на безопасността (меки умения), както и аналитични инструменти и оборудване (хардуер). *Освен това следва да продължи да се поощрява и подкрепя сътрудничеството и взаимопомощта между държавите членки при разследванията на безопасността, особено с оглед на новите предизвикателства пред морската безопасност, свързани с екологичните, социалните, здравните и трудовите въпроси.*

- (16) Поради това Агенцията следва да организира *редовно обучение* по конкретни техники и по новости и технологии, които *биха могли* да бъдат от значение за бъдещите разследвания на безопасността. Такова обучение следва да е насочено, наред с другото, към възобновяемите и нисковъглеродните горива, които са особено подходящи с оглед на пакета „Подготвени за цел 55“, към автоматизацията и към правилата относно общата защита на данните, установени в Регламент (ЕС) 2016/679 на Европейския парламент и на Съвета⁵. *Това ще подобри безопасността на борда на корабите, както и здравословните и безопасни условия на труд на моряците и рибарите, работещи на тях.*
- (17) *Независимостта на разследванията на безопасността следва да бъде гарантирана при всички обстоятелства и не следва да има конфликт на интереси при някои лица, участващи в тези разследвания, включително всякакви образувания, институции или агенции, независимо дали са публични или частни.*
- (18) *Държавите членки следва да си сътрудничат, за да гарантират, че разследванията на безопасността се провеждат по последователен начин, и да помагат на органите за разследване на безопасността да подобряват и засилват капацитета си за разследване на безопасността. █*

⁵ Регламент (ЕС) 2016/679 на Европейския парламент и на Съвета от 27 април 2016 г. относно защитата на физическите лица във връзка с обработването на лични данни и относно свободното движение на такива данни и за отмяна на Директива 95/46/ЕО (Общ регламент относно защитата на данните) (ОВ L 119, 4.5.2016 г., стр. 1).

(19) *С цел да се адаптира Директива 2009/18/ЕО към развитието на международното морско право, свързано с разследването на безопасността на произшествия в морския транспорт, и да се улесни събирането, споделянето и докладването на знания, на Комисията следва да бъде делегирано правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз във връзка с изменението на приложенията към посочената директива. От особена важност е по време на подготвителната си работа Комисията да проведе подходящи консултации, включително на експертно равнище, и тези консултации да бъдат проведени в съответствие с принципите, заложен в Междунституционалното споразумение от 13 април 2016 г. за по-добро законотворчество⁶. По-специално рамката за постоянно сътрудничество, установена с Директива 2009/18/ЕО, следва да бъде включена в тези консултации. По-специално, с цел осигуряване на равно участие при подготовката на делегираните актове, Европейският парламент и Съветът получават всички документи едновременно с експертите от държавите членки, като техните експерти получават систематично достъп до заседанията на експертните групи на Комисията, занимаващи се с подготовката на делегираните актове.*

⁶ ОВ L 123, 12.5.2016 г., стр. 1.

- (20) С оглед на пълния цикъл на посещения **■** в държавите членки от страна на Агенцията за мониторинг на изпълнението на Директива 2009/18/ЕО, Комисията следва да оцени изпълнението на Директива 2009/18/ЕО не по-късно от *пет* години *от* датата на *транспониране на настоящата директива за изменение* и да докладва на Европейския парламент и на Съвета за това. Държавите членки следва да сътрудничат на Комисията, за да се събере цялата информация, необходима за тази оценка.
- (21) *Доколкото целите на настоящата директива, а именно определянето на правила за разследване на безопасността на произшествия в областта на морския транспорт с цел подобряване на морската безопасност и опазване на морската среда, не могат да бъдат постигнати в достатъчна степен от държавите членки, а поради обхвата и последиците на това действие могат да бъдат по-добре постигнати на равнището на Съюза, Съюзът може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, уреден в член 5 от Договора за Европейския съюз. В съответствие с принципа на пропорционалност, уреден в същия член, настоящата директива не надхвърля необходимото за постигането на тези цели.*
- (22) Директива 2009/18/ЕО следва да бъде съответно изменена,

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

Член 1

Изменения на Директива 2009/18/ЕО

Директива 2009/18/ЕО се изменя, както следва:

1) В член 1 параграф 2 се заменя със следното:

„2. **Тъй като целта на разследванията на морската безопасност** (наричани по-нататък „разследвания на безопасността“) съгласно настоящата директива не е **да се определи отговорност или вина, от констатациите от тези разследвания не могат да се правят заключения за грешка или** отговорност. Държавите членки гарантират, че **органите** за разследване на морската безопасност (наричани по-нататък „**органите** за разследване на безопасността“) **не се възпрепятстват** да докладват изцяло причините за морското произшествие или инцидента.■“

2) В член 2, параграф 2 буква г) се заличава.

3) Член 3 се заменя със следното:

„Член 3

Определения

За целите на настоящата директива се прилагат следните определения:

- 1) „Кодекс на ММО за разследване на морски произшествия и морски инциденти“ означава актуализираната версия на Кодекса на международните стандарти и препоръчителни практики за разследване на безопасността при морски произшествия или морски инциденти **в приложението** към Резолюция MSC.255(84) на ММО на Комитета по морска безопасност на ММО от 16 май 2008 г.;
- 2) „Насоки на ММО за подпомагане на разследващите лица при прилагането на Кодекса за разследване на морски произшествия и морски инциденти“ означава **актуализираната версия на** насоките в приложение към Резолюция А.1075(28) на ММО, приета от Асамблеята на ММО на 4 декември 2013 г.;

- 3) Следните понятия се разбират в съответствие с определения, съдържащи се в Кодекса на ММО за разследване на морски произшествия и морски инциденти:
- а) „морско произшествие“;
 - б) „много тежко морско произшествие“;
 - в) „морски инцидент“;
 - г) „разследване на морската безопасност“;
 - д) „орган за разследване на морската безопасност“;
 - е) „държава, разследваща морската безопасност“;
 - ж) „значително заинтересована държава“;
 - з) „тежка телесна повреда“;
- 4) „Насоки на ММО относно справедливото отношение към морските лица в случай на морско произшествие“ означава актуализираната версия на насоките, съдържащи се *в приложението* към Резолюция LEG.3(91) на ММО на Правния комитет на ММО от 27 април 2006 г.,█ одобрени от Управителния орган на Международната организация по труда на неговата 296-та сесия от 12—16 юни 2006 г.;

- 5) „ро-ро *пътнически кораб*“ означава ро-ро пътнически кораб съгласно определението в член 2, точка 1 от Директива (ЕС) 2017/2110 на Европейския парламент и на Съвета*;
- 6) „бързоходен пътнически плавателен съд“ означава бързоходен пътнически плавателен съд съгласно определението в член 2, точка 2 от Директива (ЕС) 2017/2110;
- 7) „устройство за записване на данните от пътуване“ („VDR“) означава устройство за записване на данните от пътуване съгласно определението в точка 4.1 от приложението към Резолюция MSC.333 (90) на ММО на Комитета по морска безопасност на ММО от 22 май 2012 г., в *неговата* актуализирана *версия и допълнено от съответните стандарти за ефективност на ММО, приложими към датата на монтиране на борда на това VDR, без да се засяга правото на Съюза*;
- 8) „*опростено устройство за записване на данните от пътуване*“ („S-VDR“) означава *опростено устройство за записване на данните от пътуване съгласно определението в* точка 4.1 от приложението към *Резолюция MSC на ММО. 163(78)* на Комитета по морска безопасност на ММО от 17 май 2004 г. в *неговата* актуализирана *версия и допълнено от съответните стандарти за ефективност на ММО, приложими на датата на монтиране на борда на това S-VDR, без да се засяга правото на Съюза*;

- 9) „препоръка за безопасност“ означава всяко предложение, включително за целите на регистрация или контрол, от:
- а) органа за разследване на безопасността на държавата, която провежда или ръководи разследването на безопасността въз основа на информацията, произтичаща от такова разследване; или
 - б) когато е целесъобразно, Комисията, действаща въз основа на абстрактен анализ на данни и на резултатите от проведени разследвания на безопасността;
- 10) „дължина на риболовен кораб“ означава дължина на риболовен кораб по смисъла на член 2 от Регламент (ЕС) 2017/1130 на Европейския парламент и на Съвета **;
- 11) „смъртоносно нараняване“ означава нараняване, което е претърпяно от лице при произшествие и е довело до неговата смърт в рамките на 30 дни от датата на произшествието, *ако съответната информация е налична.*

* Директива (ЕС) 2017/2110 на Европейския парламент и на Съвета от 15 ноември 2017 г. за система от проверки с оглед на безопасната експлоатация на ро-ро пътническите кораби и високоскоростните пътнически плавателни съдове по редовни линии, за изменение на Директива 2009/16/ЕО и за отмяна на Директива 1999/35/ЕО на Съвета (ОВ L 315, 30.11.2017 г., стр. 61).

** Регламент (ЕС) 2017/1130 на Европейския парламент и на Съвета от 14 юни 2017 г. за определяне на характеристиките на риболовните кораби (ОВ L 169, 30.6.2017 г., стр. 1).“

4) Член 4 се изменя, както следва:

а) в параграф 1 буква а) се заменя със следното:

„а) са независими от наказателни или други паралелни разследвания за определяне на отговорност или вина и органите за разследване на безопасността са в състояние да докладват за резултатите от разследванията на безопасността без указанията или намесата от други лица, организации или страни, които могат да окажат влияние върху крайния резултат от тези разследвания на безопасността;“;

б) в параграф 2 буква б) се заменя със следното:

„б) координиране на дейностите на съответните органи за разследване на безопасността до степента, необходима за постигане на целите на настоящата директива.“

5) Членове 5 и 6 се заменят със следното:

„Член 5

Задължение за разследване

1. Всяка държава членка гарантира, че се провежда разследване на безопасността от посочения в член 8 орган за разследване на безопасността при много тежки морски *произшествия*:

- а) които засягат кораб, плаващ под нейно знаме, независимо от местоположението на произшествието;
- б) които са възникнали в нейните териториалните морета и вътрешни води, определени в UNCLOS, независимо под какво знаме плава(т) корабът(ите), засегнат(и) от произшествието; или
- в) които засягат значителен интерес на държавата членка, независимо от местоположението на произшествието и знамето на кораб(ите), засегнат(и) от произшествието.

2. В случай на риболовен кораб с дължина под 15 метра, органът за разследване на безопасността, **без забавяне и не по-късно от два месеца след настъпването на много тежкото морско произшествие, посочено в параграф 1 от настоящия член**, извършва предварителна оценка, за да определи дали да проведе или не разследване на безопасността. Когато органът за разследване на безопасността реши да не предприема разследване на безопасността, мотивите за това решение, **без забавяне и не по-късно от два месеца след настъпването на много тежкото морско произшествие**, се отразяват и съобщават в съответствие с член 17, параграф 3.
3. Когато решава дали да проведе разследване на безопасността в съответствие с параграф 2, органът за разследване на безопасността взема предвид наличните доказателства, както и възможността констатациите от разследването на безопасността да доведат до предотвратяване на бъдещи морски произшествия и инциденти.
4. В случай на морско произшествие или инцидент, които не са обхванати от параграф 1, 2 или 3, органът за разследване на безопасността решава дали да предприеме разследване на безопасността.

5. Обхватът и практическите условия за провеждането на разследване на безопасността се определят от органа за разследване на безопасността на водещата разследването държава членка в сътрудничество с органите за разследване на другите значително заинтересовани държави **по начин, за който органът за разследване на безопасността на водещата разследването държава членка смята, че ще бъде** най-резултатен за постигането на целите на настоящата директива начин и с оглед на предотвратяването на бъдещи морски произшествия и инциденти.
6. При провеждането на разследване на безопасността, органът за разследване на безопасността следва насоките на ММО, за да подпомогне разследващите лица при изпълнението на Кодекса за разследване на морски произшествия и морски инциденти. Разследващите лица могат да се отклоняват от тези насоки, когато според тяхната професионална преценка това може да бъде обосновано, за да се постигнат целите на разследването. Комисията може да **приема препоръки за изпълнението на тези насоки**, като взема предвид всички съответни поуки, извлечени от разследванията на безопасността, **и след консултации с органите за разследване на безопасността в контекста на рамката за постоянно сътрудничество, посочена в член 10.**

7. При вземането на решение **дали** морско произшествие или инцидент, настъпили когато кораб е на стоянка успоредно на кей или на друг кораб, на котвена стоянка или в док, включващи брегови или пристанищни работници, са настъпили „пряко във връзка с операциите на кораб“ и следователно са предмет на разследване на безопасността, **в съответствие с националното си право държавите членки обръщат специално внимание на** въввлечеността на конструкцията на кораба, оборудването, процедурите, екипажа и командването на кораба в дейността, която се предприема, **и на тяхната релевантност за тази дейност.**
8. Разследванията на безопасността започват незабавно след като настъпи морското произшествие или инцидент и във всички случаи не по-късно от два месеца след това.
9. **В съответствие с националното право,** ако в хода на разследване на безопасността стане известно или се предполага, че е извършено престъпление по член 3, 3а, 3б или 3в от Конвенцията на ММО за преследване на незаконните действия, насочени срещу сигурността на морското корабоплаване, от 10 март 1988 г., **в нейната актуализирана версия,** органът за разследване на безопасността информира незабавно органите за морска сигурност на държавата членка или държавите членки и на всяка засегната трета страна.

Член 6

Задължение за известяване

Държавите членки изискват, в рамките на правните си системи, органите им за разследване на безопасността да бъдат незабавно известени от страна на отговорните органи или засегнатите страни или и от двете относно възникването на всички морски произшествия и инциденти, попадащи в приложното поле на настоящата директива.“

б) Член 7 се изменя, както следва:

а) в параграф 1 трета алинея се заменя със следното:

„Паралелни разследвания на безопасността за едно и също морско произшествие или инцидент се провеждат единствено в изключителни случаи. В такива случаи държавите членки уведомяват Комисията за основанията за провеждане на такива паралелни разследвания на безопасността. Държавите членки, които провеждат паралелни разследвания, си сътрудничат. По-специално, участващите органи за разследване на безопасността обменят *своевременно* всяка информация от значение, събрана в хода на техните съответни разследвания на безопасността, за да достигнат, доколкото е възможно, до общи заключения.“;

б) вмъква се следният параграф:

„1а. По време на разследване на безопасността, значително заинтересованите държави **членки** съдействат, доколкото е практически осъществимо, на разследващата(те) държава(и) членка(и) с достъп до съответната информация за разследването на безопасността. **В случай че се смята за необходимо**, разследващото лице или лица, провеждащи разследване на безопасността, **също получават** достъп до **информацията, с която разполагат** държавните инспектори, офицерите от бреговата охрана, операторите от службата по движението на корабите, пилотите и друг морски персонал на значително заинтересованата държава **в съответствие с националното ѝ право.**“;

в) **параграф 4 се заменя със следното:**

„4. **Когато при морско произшествие или инцидент има засегнат ро-ро пътнически кораб или бързоходен пътнически плавателен съд, процедурата по разследването на безопасността се започва от държавата членка, в чиито териториални морета или вътрешни води, както са определени в UNCLOS, възникне морското произшествие или инцидентът. Ако морското произшествие или инцидент настъпи в други води, процедурата за разследване на безопасността се започва от последната държава членка, посетена от този ро-ро пътнически кораб или бързоходен пътнически плавателен съд. Държавата членка, започнала процедурата за разследване на безопасността, продължава да отговаря за разследването на безопасността и за координацията с други значително заинтересовани държави членки, докато тези държави членки се споразумеят коя от тях да води разследването.**“

7) Членове 8 и 9 се заменят със следното:

„Член 8

Орган за разследване на безопасността

1. **За да изпълняват своите задължения съгласно настоящата директива**, държавите членки гарантират, че разследванията на безопасността се провеждат под отговорността на безпристрастен, **независим и** постоянен орган за разследване на безопасността, на когото са предоставени необходимите правомощия **и** достатъчно средства и финансови ресурси, както и разследващи лица с необходимата квалификация, компетентни по въпросите, отнасящи се до морските произшествия и инциденти.

Органите за разследване на безопасността не са възпрепятствани да назначават временно подходящи разследващи служители с необходимите специализирани умения, които да участват в разследване на безопасността, нито да използват консултанти, които да им предоставят експертни съвети по всички аспекти на разследването на безопасността.

За да проведе безпристрастно разследване на безопасността, органът за разследване на **безопасността** е независим — по отношение на своето устройство, правна структура и процес на вземане на решение — от всички субекти, чиито интереси биха могли да влязат в конфликт с поверената му задача.

Държавите членки без излаз на море, които нямат нито кораби, нито други плавателни съдове, плаващи под тяхно знаме и **обхванати от настоящата директива**, определят независим орган, който изпълнява функциите на координационен център за сътрудничество при разследването **на безопасността** съгласно член 5, параграф 1, буква в).

2. Органът за разследване **на безопасността** гарантира, че отделните разследващи лица имат работни познания и практически опит в онези области, които спадат към обичайните им задължения при разследване. Освен това органът за разследване **на безопасността** гарантира незабавен достъп до необходимите експертни ресурси, ако се налага.
3. Поверените на органа за разследване **на безопасността** дейности може да бъдат разширени до събирането и анализа на данни, свързани с морската безопасност, в частност за превантивни цели, доколкото тези дейности не засягат неговата независимост или не включват отговорност по регулаторни, административни или стандартизационни въпроси.

4. Като действат в рамките на съответните си правни системи, държавите членки гарантират, че на разследващите лица от техния орган за разследване **на безопасността** или от всеки друг орган за разследване **на безопасността**, на който те са делегирали задачата за разследване на безопасността, където е уместно и в сътрудничество с органите, отговарящи за съдебното следствие, се предоставя всяка информация **и всички технологични средства** от значение за провеждането на разследването на безопасността и те следователно имат право:
- а) да разполагат с достъп до всяка съответна зона или местопроизшествие, както и до всеки кораб, аварирал плавателен съд или конструкция, в това число товар, оборудване или останки;
 - б) да гарантират незабавното описване на доказателствения материал и контролираното издирване и изваждане на отломки, останки и други части или вещества за изследване или анализ;
 - в) да изискат изследване или анализ на посочените в буква б) обекти и да имат свободен достъп до резултатите от такова изследване или анализ;
 - г) да разполагат със свободен достъп и **с възможността** да копират и да използват всякаква необходима информация и записани данни, включително VDR **или S-VDR** данните, свързани с кораба, записите от службата по движение на корабите, плаването, товара, екипажа или всяко друго лице, предмет, състояние или обстоятелство;

- д) да разполагат със свободен достъп до резултатите от изследването на телата на жертвите или от пробите, взети от телата на жертвите;
 - е) да изискват и да разполагат със свободен достъп до резултатите от изследването или от пробите, взети от лицата, свързани с експлоатацията на кораба, или всяко друго съответно лице;
 - ж) да разпитват свидетели в отсъствието на всяко лице, за чиито интереси би могло да се счете, че *са в ущърб на* разследването на безопасността;
 - з) да получават протоколи от посещенията и съответна информация от държавата на знамето, корабособствениците, класификационните организации и от всички други компетентни страни, когато тези страни или представителите им са установени в държавата членка;
 - и) да поискат съдействие от компетентните органи в съответните държави, включително инспектори от държавата на знамето и държавата на пристанището, бреговата охрана, оператори от службата по движението на корабите, екипи за търсене и спасяване, пилоти или друг пристанищен или корабен персонал;
5. Органът за разследване *на безопасността* е в състояние да реагира незабавно при известие за произшествие и да получи необходимите ресурси, за да изпълнява независимо своите функции. На неговите разследващи лица се осигурява статут, който им дава необходимите гаранции за независимост.

6. Органът за разследване **на безопасността** може да съчетае задачите, произтичащи от настоящата директива, с работата по разследване на случаи, които не са свързани с морски произшествия или инциденти, при условие че подобни разследвания на безопасността не застрашават независимостта му.
7. **■** Всяка държава членка **може да** разработва, прилага и поддържа система за управление на качеството за своя **орган за разследване на безопасността**.
8. **Рамката за постоянно сътрудничество, посочена в член 10, подпомага органите за разследване на безопасността и подобрява техния капацитет за разследване на безопасността, като изготвя насоки и препоръки, за да гарантира, че разследванията на безопасността се провеждат по последователен начин, и във връзка с това разработва и прилага програма за партньорски проверки.**

Член 9

Поверителност

1. ***Без да се засяга Регламент (ЕС) 2016/679 на Европейския парламент и на Съвета**, държавата членка, като действа в рамките на своята правна система, гарантира, че следните данни не се предоставят за цели, различни от разследването на безопасността, освен ако компетентният орган на същата държава членка не заключи, че е налице първостепенен обществен интерес от разгласяването на тези данни, включително когато този компетентен орган заключи, че ползите от разгласяването надвишават неблагоприятното вътрешно и международно въздействие, което такова разгласяване би могло да има върху същото или всяко бъдещо разследване на безопасността:**

 - a) ***всички показания, дадени от лица пред органа за разследване на безопасността по време на разследването на безопасността;***
 - б) ***документи, разкриващи самоличността на лицата, дали показания по време на разследването на безопасността;***

- в) информация, събрана от органа за разследване на безопасността, която е особено чувствителна и от личен характер, включително информация относно здравословното състояние на отделни физически лица;*
- г) материали, изготвени по време на разследването на безопасността, като бележки, скици и становища, изготвени от разследващите лица, и становища, изразени при анализа на информацията;*
- д) информация и доказателства, предоставени от разследващите лица от други държави членки или трети държави в съответствие с международните стандарти и препоръчителни практики, когато бъдат поискани от техния орган за разследване на безопасността;*
- е) проекти на междинни, обобщителни или заключителни доклади;*
- ж) всички съобщения между лица, участвали в експлоатацията на кораба;*
- з) писмени или електронни записи от службите по движение на корабите и резултатите от разчитането на записите, включително изготвени за вътрешно ползване доклади и заключения на тези служби.*

2. *Записите на VDR и S-VDR от разследване на безопасността не се предоставят или използват за цели, различни от тези на разследването на безопасността или за цели, различни от целите, свързани с безопасността на кораба, освен ако тези записи не са анонимизирани или разкривани съгласно сигурни процедури.*
3. *За целите, посочени в параграф 1, се разкриват само данни, които са строго необходими.*
4. *Държавите членки може да решат да ограничат случаите, в които може да се прави разкриване, както е посочено в параграф 3, като същевременно спазват правото на Съюза.*

** Регламент (ЕС) 2016/679 на Европейския парламент и на Съвета от 27 април 2016 г. относно защитата на физическите лица във връзка с обработването на лични данни и относно свободното движение на такива данни и за отмяна на Директива 95/46/ЕО (Общ регламент относно защитата на данните) (ОВ L 119, 4.5.2016 г., стр. 1).“*

8) Член 10 се изменя, както следва:

а) параграф 1 се заменя със следното:

„1. Държавите членки, в тясно сътрудничество с Комисията, установяват рамка за постоянно сътрудничество, която дава възможност на съответните им органи за разследване на **безопасността** да си сътрудничат **помежду си** в необходимата за постигането на целите на настоящата директива степен.“;

б) параграф 3 се изменя, както следва:

i) уводната част и буква а) се заменят със следния текст:

„3. Съгласно рамката за постоянно сътрудничество, органите за разследване **на безопасността** се договарят по-конкретно при най-добрите условия на сътрудничество, за да:

а) дадат възможност на органите за разследване **на безопасността** да ползват съвместно инсталации, материални бази и оборудване за техническо разследване на останки и оборудване на кораби и други предмети, свързани с разследванията на безопасността, включително при извличането и оценката на информация от VDR **или S-VDR** и други електронни устройства;“;

ii) букви з) и и) се заменят със следното:

„з) развиват сътрудничеството с органите за разследване **на безопасността** от трети държави и с международните организации за разследване на морски произшествия в областите, уредени от настоящата директива;

и) предоставят всякаква уместна информация на органите за разследване **на безопасността**, които провеждат разследвания на безопасността.“

9) *В член 12 параграф 3 се заменя със следното:*

„3. Сътрудничеството на държава членка при разследване на безопасността, провеждано от значително заинтересована трета държава, не засяга спазването от нейна страна на установените с настоящата директива изисквания за провеждане и докладване във връзка с разследванията на безопасността. Когато значително заинтересована трета държава ръководи разследване на безопасността, което засяга една или повече държави членки, тези държави членки може да решат да не провеждат паралелно разследване на безопасността, стига разследването на безопасността, ръководено от третата държава, да се провежда съгласно Кодекса на ММО за разследване на морски произшествия и морски инциденти. В такива случаи член 14 не се прилага за органите за разследване на безопасността.“

10) *В член 13 буква а) се заменя със следното:*

„а) запазят цялата информация от навигационни карти, корабни дневници, електронни и магнитни аудио и видеозаписи, включително информация от VDR или S-VDR и други електронни устройства, по отношение на периода преди произшествието, по време на произшествието и след него;“

11) Член 14 се заменя със следното:

„Член 14

Докладване на произшествия

1. Разследванията на безопасността, провеждани съгласно настоящата директива, приключват с публикуването на доклад **за произшествието** във формат, определен от компетентния орган за разследване **на безопасността** и съгласно съответните раздели на приложение I.

Органът за разследване на безопасността може да реши да публикува само кратък доклад за разследване на безопасността, когато:

- а) разследването на безопасността не се отнася до много сериозно морско произшествие; или**
- б) констатациите от разследването на безопасността във връзка с морско произшествие или инцидент нямат потенциала да доведат до предотвратяване на бъдещи морски произшествия или инциденти.**

2. Органът за разследване *на безопасността* полага всички усилия, за да направи обществено достъпен, и по-специално достъпен за морския сектор, доклада *за произшествие*, посочен в параграф 1, включително неговите заключения и евентуални препоръки, в срок от 12 месеца от датата на морското произшествие или инцидент. Ако, *в случай на много тежко морско произшествие*, в рамките на този срок не е възможно да се представи заключителен доклад *за произшествието*, в срок от 12 месеца от датата на морското произшествие или инцидент се публикува междинен доклад *за произшествието*.
3. Органът за разследване *на безопасността на* водещата разследването държава членка изпраща на Комисията копие от заключителния или междинния доклад. Органът за разследване *на безопасността* взема предвид всички технически забележки на Комисията по отношение на заключителните доклади, при условие, че тези забележки не засягат констатациите по същество, с цел подобряване на качеството на доклада *за произшествие* по най-резултатен за постигането на целите на настоящата директива начин.

4. *На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 20 с цел изменение на следните части от приложение I към настоящата директива: „2. Фактическа информация“, „3. Описание“ и „4. Анализ“.*

12) В член 15 параграфи 1 и 2 се заменят със следното:

- „1. Държавите членки гарантират, че направените от органите за разследване *на безопасността* препоръки за безопасност се вземат надлежно предвид от адресатите, *по-конкретно с оглед на предотвратяването на бъдещи произшествия*, и където е уместно, изпълнението им се проследява по съответния начин съгласно правото на Съюза и международното право.
2. Където е уместно, органът за разследване *на безопасността* или Комисията дават препоръки за безопасност въз основа на абстрактния анализ на данни и от цялостните резултати от проведените разследвания на безопасността.“

13) В член 16 първа алинея се заменя със следното:

„Без да се засяга правото на органа за разследване **на безопасността** да отправи ранно предупреждение, ако прецени, на който и да е етап от разследването на безопасността, че са необходими спешни действия на равнището на Съюза с цел предотвратяване на риска от нови произшествия, органът за разследване незабавно информира Комисията за необходимостта да се отправи ранно предупреждение.“

14) Член 17 се изменя, както следва:

а) вмъква се следният ■ параграф ■ :

„2а. Държавите членки уведомяват **EMCIP** за всички морски произшествия и инциденти в съответствие с формата в приложение II **и когато се провежда разследване на безопасността, предоставят данните от това разследване на безопасността съгласно схемата на базата данни на EMCIP**. В случай на риболовни кораби с дължина под 15 метра се изисква докладване само на много тежки морски произшествия. **Ако не се разследват много тежки морски произшествия с участието на риболовни кораби с дължина под 15 метра, причините за липсата на разследване се докладват на EMCIP.**“;

б) параграф 3 се заменя със следното:

„3. Органите за разследване на *безопасността* уведомяват ЕМСІР за всички много тежки морски произшествия. Държавите членки могат да решат и да определят компетентен национален орган или органи, които да докладват за всички други морски произшествия и инциденти. Когато Комисията узнае за морско произшествие или инцидент, тя *информира за това компетентните национални органи.*“;

в) добавя се следният параграф:

„5. *На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 20 за изменение на приложение II към настоящата директива с цел да се актуализира списъкът на данните при известяване относно морски произшествия или инциденти, за да се вземат предвид промените на ММО в Кодекса на ММО за разследване на морски произшествия и морски инциденти.*“

15) Вмъква се следният член ■ :

„Член 17а

Обучение и оперативна подкрепа

1. ***С помощта на Агенцията и в сътрудничество с държавите членки***
Комисията улеснява развитието на способностите в рамките на органите за разследване ***на безопасността*** и споделянето на знания между органите за разследване ***на безопасността*** чрез предоставяне на ***редовно*** обучение относно нови правни и технологични развития, специфични техники и инструменти и технологии, свързани с корабите, тяхното оборудване и операции, ***в зависимост от нуждите на разследващите безопасността органи.***
2. По искане на органите за разследване на ***безопасността*** и при допускане, че не възниква конфликт на интереси, Комисията предоставя оперативна подкрепа на държавите членки при провеждането на техните разследвания на безопасността. Тази подкрепа ***може да*** включва предоставянето на специализирани аналитични инструменти или оборудване, както и ***специфичен*** експертен опит, ***при условие че предоставянето на подкрепа не води до компрометиране на независимостта на съответните органи за разследване на безопасността.***“

16) Членове 19 и 20 се заменят със следното:

„Член 19

Процедура на комитет

1. Комисията се подпомага от Комитета по морската безопасност и предотвратяването на замърсяването от кораби (КМБПЗК), създаден съгласно Регламент (ЕО) № 2099/2002 на Европейския парламент и на Съвета*. Този комитет е комитет по смисъла на Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета**.
2. При позоваване на настоящия параграф се прилага член 5 от Регламент (ЕС) № 182/2011.

Член 20

Упражняване на делегирането

- 1. Правомощието да приема делегирани актове се предоставя на Комисията при спазване на предвидените в настоящия член условия.**
- 2. Правомощието да приема делегирани актове, посочено в член 14, параграф 4 и член 17, параграф 5, се предоставя на Комисията за неопределен срок, считано от ... [датата на влизане в сила на настоящата директива за изменение].**
- 3. Делегирането на правомощия, посочено в член 14, параграф 4 и член 17, параграф 5, може да бъде оттеглено по всяко време от Европейския парламент или от Съвета. С решението за оттегляне се прекратява посоченото в него делегиране на правомощия. Оттеглянето поражда действие в деня след публикуването на решението в Официален вестник на Европейския съюз или на по-късна дата, посочена в решението. То не засяга действителността на делегираните актове, които вече са в сила.**
- 4. Преди приемането на делегиран акт Комисията се консултира с експерти, определени от всяка държава членка в съответствие с принципите, залегнали в Междунституционалното споразумение от 13 април 2016 г. за по-добро законотворчество***.**

5. *Веднага след като приеме делегиран акт, Комисията нотифицира акта едновременно на Европейския парламент и на Съвета.*
6. *Делегиран акт, приет съгласно член 14, параграф 4 и член 17, параграф 5, влиза в сила единствено ако нито Европейският парламент, нито Съветът са представили възражения в срок от два месеца след нотифицирането на акта на Европейския парламент и на Съвета или ако преди изтичането на този срок и Европейският парламент, и Съветът са уведомили Комисията, че няма да представят възражения. Посоченият срок може да се удължи с два месеца по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.*

* Регламент (ЕО) № 2099/2002 на Европейския парламент и на Съвета от 5 ноември 2002 г. за създаване на Комитет по морската безопасност и предотвратяването на замърсяването от кораби (КМБПЗК) и за изменение на регламентите относно безопасността на морския транспорт и предотвратяването на замърсяването от кораби (ОВ L 324, 29.11.2002 г., стр. 1).

** Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 година за установяване на общите правила и принципи относно реда и условията за контрол от страна на държавите членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията (ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 13).

*** *ОВ L 123, 12.5.2016 г., стр. 1.*

17) *Вмъква се следният член:*

„Член 20а

Изменение на Кодекса на ММО за разследване на морски произшествия и морски инциденти

Измененията в Кодекса на ММО за разследване на морски произшествия и морски инциденти се прилагат, без да се засяга процедурата за установяване на съответствие, посочена в член 5 от

Регламент (ЕО) № 2099/2002.“

18) Член 23 се заменя със следното:

„Член 23

Доклад за изпълнение

Комисията в срок до ... [**90 месеца от датата на влизане в сила** на настоящата директива за изменение] представя доклад до Европейския парламент и Съвета относно изпълнението и спазването на настоящата директива **и ако е необходимо, предлага по-нататъшни мерки в светлината на препоръките, изложени в доклада, включително като взема предвид възможността в обхвата на настоящата директива да бъде включено задължително разследване на безопасността за риболовни кораби под 15 метра и неговото въздействие върху работното натоварване на органите, разследващи безопасността.**“

19) *Приложение I се изменя, както следва:*

a) *раздел 2.1 се заменя със следното:*

„2.1. Данни за кораба

Знаме/регистър,

Идентификационни данни,

Основни характеристики,

Собственост и управление,

Информация за конструкцията,

Минимално безопасно комплектоване с екипаж,

Разрешен товар,

По отношение на риболовните кораби – вида риболов, който се е извършвал към момента на произшествието.“;

б) раздел 2.3 се заменя със следното:

„2.3. Информация за морското произшествие или инцидент

Вид морско произшествие или инцидент,

Дата и час,

Координати и местоположение на морското произшествие или инцидент,

Външни и вътрешни условия,

Експлоатация на кораба и участък от рейса,

Място на борда,

При морски произшествия или инциденти, които засягат брегови или пристанищни работници – превозваният товар,

Информация за човешкия фактор,

Последици (за хората, кораба, товара, околната среда, други).“

20) **В приложение II точка 30 се заменя със следното:**

„30. Повреда на товара, включително изгубени в морето контейнери.“

Член 2

Транспониране

1. Държавите членки приемат и публикуват **законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими за да се съобразят с настоящата** директива, най-късно до ... [30 месеца от датата на влизане в сила на настоящата директива за изменение]. Те незабавно информират Комисията за това.

Когато държавите членки приемат тези разпоредби, в тях се съдържа позоваване на настоящата директива или то се извършва при официалното им публикуване. Условието и редът на позоваване се определят от държавите членки.

2. Държавите членки съобщават на Комисията текста на основните разпоредби от националното законодателство, които приемат в областта, уредена с настоящата директива.

Член 3

Отмяна

Регламент (ЕС) №1286/2011 на Комисията се отменя, считано от ... [30 месеца от датата на влизане в сила на настоящата директива за изменение].

Член 4

Влизане в сила

Настоящата директива влиза в сила на двадесетия ден след публикуването ѝ в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Член 5

Адресати

Адресати на настоящата директива са държавите членки.

Съставено в [...] на [...] година.

За Европейския парламент
Председател

За Съвета
Председател