

20.3.2024

A9-0422/36

**Pozmeňujúci návrh 36**

**Karima Delli**

v mene Výboru pre dopravu a cestovný ruch

**Správa**

**A9-0422/2023**

**Caroline Nagtegaal**

Zmena smernice 2009/18/ES, ktorou sa ustanovujú základné zásady upravujúce vyšetovanie nehôd v sektore námornej dopravy

(COM(2023)0270 – C9-0189/2023 – 2023/0164(COD))

**Návrh smernice**

–

POZMEŇUJÚCE NÁVRHY EURÓPSKEHO PARLAMENTU\*

k návrhu Komisie

-----

**SMERNICA**

**EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY (EÚ) 2024/...**

**Z ...,**

**ktorou sa mení smernica 2009/18/ES, ktorou sa ustanovujú základné zásady upravujúce vyšetovanie nehôd v sektore námornej dopravy, a zrušuje nariadenie Komisie (EÚ) č.**

**1286/2011**

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 100 ods. 2,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

---

\* Pozmeňujúce návrhy: nový alebo zmenený text je vyznačený hrubou kurzívou; vypustenia sa označujú symbolom **■**.

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,  
so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru<sup>1</sup>,  
**po porade s** Výborom regiónov **■** ,  
konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom<sup>2</sup>,

---

<sup>1</sup> Ú. v. EÚ C, C/2023/875, 8.12.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2023/875/oj>.

<sup>2</sup> Pozícia Európskeho parlamentu z ... (zatiaľ neuvverejnené v Úradnom vestníku) a rozhodnutie Rady z  
....

keďže:

- (1) V smernici Európskeho parlamentu a Rady 2009/18/ES<sup>3</sup> sa stanovujú základné zásady upravujúce vyšetrowanie nehôd v sektore námornej dopravy a systém námorných bezpečnostných vyšetrowaní (ďalej len „bezpečnostné vyšetrowania“). Námorné nehody, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti tejto smernice, vyšetrujú nezávislé vyšetrowacie orgány zriadené v členských štátoch s cieľom zlepšiť námornú bezpečnosť, ako aj chrániť morské prostredie ***a poučiť sa z minulosti v snahe predchádzať nehodám a mimoriadnym udalostiam v budúcnosti.***
- (2) Od nadobudnutia účinnosti smernice 2009/18/ES došlo k zmenám v medzinárodnom regulačnom prostredí a k technologickému vývoju. Tieto zmeny a vývoj, ako aj skúsenosti získané pri vykonávaní uvedenej smernice by sa mali zohľadniť.

---

<sup>3</sup> Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/18/ES z 23. apríla 2009, ktorou sa ustanovujú základné zásady upravujúce vyšetrowanie nehôd v sektore námornej dopravy a ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 1999/35/ES a smernica Európskeho parlamentu a Rady 2002/59/ES (Ú. v. EÚ L 131, 28.5.2009, s. 114).

- (3) *V tejto súvislosti by Únia mala v súlade so svojimi medzinárodnými záväzkami týkajúcimi sa ochrany morského prostredia naďalej zastávať vedúce postavenie v odvetví, ktoré je regulované na európskej aj medzinárodnej úrovni.*
- (4) V smernici 2009/18/ES sa odkazuje na viaceré právne texty, ktoré prijala Medzinárodná námorná organizácia (IMO) a ktoré sa od nadobudnutia účinnosti smernice zrušili, zmenili alebo zrevidovali. **Odkazuje sa v nej napríklad na** kódex IMO o vyšetrowaní námorných nehôd a mimoriadnych udalostí prijatý rezolúciou IMO A.849(20) z 27. novembra 1997, ktorý bol zrušený Kódexom medzinárodných noriem a odporúčaných postupov pre bezpečné vyšetrowanie námorných nehôd alebo námorných mimoriadnych udalostí prijatým rezolúciou IMO MSC.255(84) zo 16. mája 2008 (ďalej len „kódex IMO pre vyšetrowanie nehôd“) a usmerneniami na pomoc vyšetrowateľom pri vykonávaní kódexu pre vyšetrowanie nehôd prijatými uznesením IMO A.1075(28) zo 4. decembra 2013 (ďalej len „usmernenia IMO na pomoc vyšetrowateľom pri vykonávaní kódexu pre vyšetrowanie nehôd“).

- (5) V kódexe IMO pre vyšetrowanie nehôd sa vymedzujú nové pojmy, napríklad pojem „orgán pre námorné bezpečnostné vyšetrowanie“, zatiaľ čo iné pojmy, napríklad „vážna nehoda“, sa vypúšťajú. Tieto zmeny by sa mali začleniť do smernice 2009/18/ES.
- (6) V smernici 2009/18/ES sa takisto odkazuje na obežník IMO *MSC-MEPC.Circ.3* z 18. decembra 2008 – Správy o námorných nehodách a mimoriadnych udalostiach, revidované harmonizované postupy nahlasovania, ktorý bol nahradený obežníkom IMO MSC-MEPC. 3/circ.4/rev.1 z 18. novembra 2014.
- (7) Usmernenia IMO na pomoc vyšetrowateľom pri vykonávaní kódexu pre vyšetrowanie nehôd poskytujú praktické rady pre systematické vyšetrowanie námorných nehôd a mimoriadnych udalostí, pričom umožňujú rozvoj účinnej analýzy a preventívnych opatrení. *Uvedené usmernenia nahrádzajú spoločnú metodiku stanovenú v nariadení Komisie (EÚ) č. 1286/2011<sup>4</sup>. V dôsledku toho by sa mali začleniť do smernice 2009/18/ES a nariadenie (EÚ) č. 1286/2011 by sa malo zrušiť.*

---

<sup>4</sup> *Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1286/2011 z 9. decembra 2011, ktorým sa prijíma spoločná metodika vyšetrowania námorných nehôd a mimoriadnych udalostí vypracovaná podľa článku 5 ods. 4 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2009/18/ES (Ú. v. EÚ L 328, 10.12.2011, s. 36).*

- (8) Rybárske plavidlá s dĺžkou menej ako 15 metrov sú v súčasnosti vylúčené z rozsahu pôsobnosti smernice 2009/18/ES. V dôsledku toho **nie** je vykonávanie bezpečnostných vyšetrení týkajúcich sa takýchto rybárskych plavidiel **systematické ani harmonizované**. Tieto plavidlá sú náchylnejšie na prevrátenie, pričom pomerne často dochádza k pádu členov posádky cez palubu. Preto je s cieľom chrániť tieto rybárske plavidlá, ich posádku a životné prostredie potrebné zabezpečiť predbežné hodnotenie veľmi vážnych námorných nehôd týkajúcich sa takýchto rybárskych plavidiel, ktorého cieľom je určiť, či by orgány mali začať bezpečnostné vyšetrenie, **okrem iného s ohľadom na dostupné dôkazy, ako aj na možnosť, že závery bezpečnostného vyšetrenia povedú k predchádzaniu budúcim námorným nehodám a mimoriadnym udalostiam. Očakáva sa, že toto opatrenie významným spôsobom pozitívne ovplyvní počet zachránených životov na mori a že zabráni zraneniam, pričom bude chrániť najmä životy a zdravie európskych rybárov.**
- (9) **Smernica 2009/18/ES členským štátom nebráni v tom, aby si stanovili vnútroštátne pravidlá vyšetrenia námorných nehôd alebo mimoriadnych udalostí, ktoré sa týkajú akéhokoľvek typu lode prepravujúcej najviac 12 cestujúcich alebo využívanej na iné komerčné účely.**

- (10) Niektoré z vymedzení uvedených v smernici 2009/18/ES nie sú jednoznačné. **Zaviesť** by sa malo vymedzenie pojmu „dĺžka rybárskeho plavidla“, najmä **pre situácie**, keď existuje rozdiel v prístupe a povinnostiach orgánov pre námorné bezpečnostné vyšetovanie (ďalej len „vyšetrovacie orgány“) na základe dĺžky rybárskeho plavidla.
- (11) V kódexe IMO pre vyšetovanie nehôd sa odkazuje na udalosť alebo sled udalostí, ktoré nastali „priamo v súvislosti s prevádzkou lode“. Táto koncepcia vedie k podstatným rozdielom vo výklade a mala by sa objasniť. Tento rozdielny výklad má vplyv na činnosti vyšetrovacích orgánov, najmä pokiaľ ide o nehody v prístavoch, schopnosť uskutočňovať spoločné bezpečnostné vyšetovania a zhromažďovanie údajov o nehodách a vyšetrovaníach.
- (12) V kódexe IMO pre vyšetovanie nehôd sa stanovuje, že ak došlo k veľmi vážnej námornej nehode, **vykoná sa námorné bezpečnostné** vyšetovanie. Neexistuje však usmernenie týkajúce sa času, v ktorom má nastať úmrtie po nehode, aby sa táto nehoda považovala za veľmi vážnu námornú nehodu, **ktorá si vyžaduje** vyšetovanie. V smernici 2009/18/ES by sa preto malo stanoviť takéto usmernenie.

- (13) *Vyšetrovacie orgány by mali vynaložiť maximálne úsilie, aby správy o nehodách a odporúčania z nich sprístupnili dotknutým osobám vrátane obetí a ich rodín pred ich zverejnením.*
- (14) *Vzhľadom na to, že v rámci bezpečnostného vyšetrovania je dôležité preskúmať ľudské faktory, by sa pri bezpečnostnom vyšetrovaní mali náležite zohľadniť pracovné a životné podmienky na palube a akýkoľvek ich prípadný vplyv na vyšetrovanú námornú nehodu alebo mimoriadnu udalosť.*
- (15) Medzi členskými štátmi existujú značné rozdiely, pokiaľ ide o dostupné personálne a operačné zdroje vyšetrovacích orgánov, čo má za následok neúčinné a nejednotné nahlasovanie a vyšetrovanie námorných nehôd. Komisia by preto mala **pre** jednotlivé bezpečnostné vyšetrovania s podporou Európskej námornej bezpečnostnej agentúry (EMSA) poskytovať vysoko špecializovanú analytickú podporu (mäkké zručnosti), ako aj analytické nástroje a vybavenie (technické vybavenie). **Okrem toho by sa mala naďalej podnecovať a podporovať spolupráca a vzájomná pomoc medzi členskými štátmi pri bezpečnostných vyšetrovaniach, najmä vzhľadom na nové výzvy v oblasti námornej bezpečnosti súvisiace s otázkami životného prostredia, sociálnej oblasti, verejného zdravia a práce.**



- (16) Agentúra EMSA by teda mala organizovať **pravidelnú** odbornú prípravu o osobitných technikách a novom vývoji a technológiách, ktoré **by mohli** mať význam pre bezpečnostné vyšetovanie v budúcnosti. Takáto odborná príprava by mala byť zameraná okrem iného na obnoviteľné a nízkouhlíkové palivá, ktoré majú osobitný význam **vzhľadom** na ■ balík Fit for 55■, na automatizáciu a na pravidlá týkajúce sa všeobecnej ochrany údajov stanovené v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/679<sup>5</sup>. **Zvýši to bezpečnosť na palube týchto plavidiel a zdravie a bezpečnosť námorníkov a rybárov, ktorí na nich pracujú.**
- (17) **Za každých okolností sa musí zabezpečiť nezávislosť bezpečnostných vyšetovaní a žiaden zo subjektov zapojených do týchto vyšetovaní vrátane spoločností, inštitúcií alebo agentúr, či už verejných, alebo súkromných, by nemal byť v konflikte záujmov.**
- (18) **Členské štáty by mali spolupracovať s cieľom zaistiť konzistentné vykonávanie bezpečnostných vyšetovaní a pomôcť vyšetovacím orgánom zlepšiť a posilniť ich spôsobilosti v oblasti bezpečnostného vyšetovania. ■**

---

<sup>5</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/679 z 27. apríla 2016 o ochrane fyzických osôb pri spracúvaní osobných údajov a o voľnom pohybe takýchto údajov, ktorým sa zrušuje smernica 95/46/ES (všeobecné nariadenie o ochrane údajov) (Ú. v. EÚ L 119, 4.5.2016, s. 1).

(19) *S cieľom prispôbiť smernicu 2009/18/ES vývoju medzinárodného námorného práva v súvislosti s vyšetrovaním nehôd v odvetví námornej dopravy a uľahčiť zhromažďovanie, výmenu a nahlasovanie poznatkov by sa mala na Komisiu delegovať právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, pokiaľ ide o zmenu príloh k tejto smernici. Je osobitne dôležité, aby Komisia počas prípravných prác uskutočnila príslušné konzultácie, a to aj na úrovni expertov, a aby tieto konzultácie vykonávala v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode z 13. apríla 2016 o lepšej tvorbe práva<sup>6</sup>. Do týchto konzultácií by sa mal zahrnúť predovšetkým rámec stálej spolupráce zriadený smernicou 2009/18/ES. Predovšetkým v záujme rovnakého zastúpenia pri príprave delegovaných aktov sa všetky dokumenty doručujú Európskemu parlamentu a Rade v rovnakom čase ako expertom z členských štátov a experti Európskeho parlamentu a Rady majú systematický prístup na zasadnutia skupín expertov Komisie, ktoré sa zaoberajú prípravou delegovaných aktov.*

---

<sup>6</sup> Ú. v. EÚ L 123, 12.5.2016, s. 1.

- (20) Komisia by mala vzhľadom na úplný ■ cyklus návštev agentúry EMSA v členských štátoch na monitorovanie vykonávania tejto smernice vyhodnotiť vykonávanie tejto smernice najneskôr do *piatich* rokov odo dňa *transpozície tejto pozmeňujúcej smernice* a podať o ňom správu Európskemu parlamentu a Rade. Členské štáty by pri získavaní všetkých informácií potrebných na toto hodnotenie mali s Komisiou spolupracovať.
- (21) *Keďže ciele tejto smernice, a to stanoviť pravidlá vyšetrovania nehôd v námornej doprave s cieľom zlepšiť námornú bezpečnosť a chrániť morské prostredie, nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov, ale z dôvodov rozsahu a dôsledkov činnosti ich možno lepšie dosiahnuť na úrovni Únie, môže Únia prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 Zmluvy o Európskej únii. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku táto smernica neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie týchto cieľov.*
- (22) Smernica 2009/18/ES by sa preto mala zodpovedajúcim spôsobom zmeniť,

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

## Článok 1

### Zmeny smernice 2009/18/ES

Smernica 2009/18/ES sa mení takto:

1. V článku 1 sa odsek 2 nahrádza takto:
  - „2. ***Keďže účelom námorných bezpečnostných*** vyšetrení (ďalej len „bezpečnostné vyšetrenia“) podľa tejto smernice nie je určovanie zodpovednosti alebo pripisovanie viny, ***zo záverov tohto vyšetrenia sa nevyvodzuje žiadna vina ani zodpovednosť***. Členské štáty zabezpečia, aby sa ***orgánom*** pre námorné bezpečnostné vyšetrenie (ďalej len „vyšetrovacie orgány“) ***nebránilo ani nezamedzovalo*** v podrobnom podávaní správ o príčinách námornej nehody .“
2. V článku 2 ods. 2 sa vypúšťa písmeno d).

3. Článok 3 sa nahrádza takto:

„Článok 3

Vymedzenie pojmov

Na účely tejto smernice sa uplatňuje toto vymedzenie pojmov:

1. „kódex IMO pre vyšetrowanie nehôd“ je Kódex medzinárodných noriem a odporúčaných postupov pre bezpečnostné vyšetrowanie námorných nehôd alebo námorných mimoriadnych udalostí **v prílohe** k rezolúcii IMO MSC.255(84) Výboru IMO pre námornú bezpečnosť zo 16. mája 2008 v platnom znení;
2. „usmernenia IMO na pomoc vyšetrowateľom pri vykonávaní kódexu pre vyšetrowanie nehôd“ sú usmernenia v prílohe k rezolúcii IMO A.1075(28) prijaté zhromaždením IMO 4. decembra 2013 **v platnom znení**;

3. tieto pojmy sa chápu v súlade s definíciami uvedenými v kódexe IMO pre vyšetovanie nehôd:
- a) „námorná nehoda“;
  - b) „veľmi vážna námorná nehoda“;
  - c) „námorná mimoriadna udalosť“;
  - d) „námorné bezpečnostné vyšetovanie“;
  - e) „orgán pre námorné bezpečnostné vyšetovanie“;
  - f) „štát vyšetrujúci námornú bezpečnosť“;
  - g) „štát s podstatným záujmom“;
  - h) „vážne zranenie“;
4. „usmernenia IMO o spravodlivom zaobchádzaní s námorníkmi v prípade námornej nehody“ sú usmernenia **v prílohe** k rezolúcii IMO LEG.3(91) právneho výboru IMO z 27. apríla 2006 schválené správnu radou Medzinárodnej organizácie práce na jej 296. zasadnutí 12. až 16. júna 2006 **v platnom znení**;

5. „*osobná* loď ro-ro“ je osobná loď ro-ro v zmysle vymedzenia v článku 2 bode 1 smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2017/2110\*;
6. „*vysokorýchlostné osobné plavidlo*“ je „*vysokorýchlostné osobné plavidlo*“ v zmysle vymedzenia v článku 2 bode 2 smernice (EÚ) 2017/2110;
7. „*zapisovač údajov o plavbe*“ (VDR) je „*zapisovač údajov o plavbe*“ v zmysle vymedzenia v bode 4.1 prílohy k rezolúcii IMO MSC.333(90) Výboru IMO pre námornú bezpečnosť z 22. mája 2012 v platnom znení, ***doplnenej príslušnými výkonnosťnými normami IMO platnými v deň inštalácie uvedeného VDR na palube bez toho, aby bolo dotknuté právo Únie;***
8. „*zjednodušený zapisovač údajov o plavbe*“ (S-VDR) je „*zjednodušený zapisovač údajov o plavbe*“ v zmysle vymedzenia v bode 4.1 prílohy k rezolúcii IMO MSC.163(78) Výboru IMO pre námornú bezpečnosť zo 17. mája 2004 v platnom znení, ***doplnenej príslušnými výkonnosťnými normami IMO platnými v deň inštalácie uvedeného S-VDR na palube bez toho, aby bolo dotknuté právo Únie;***

9. „bezpečnostné odporúčanie“ je akýkoľvek návrh, a to aj na účely registrácie a kontroly, ktorý predkladá:
  - a) vyšetrovací orgán štátu, ktorý vykonáva alebo vedie bezpečnostné vyšetrovanie na základe informácií získaných z tohto vyšetrovania, alebo
  - b) v príslušných prípadoch Komisia konajúca na základe analýzy abstraktných údajov a výsledkov vykonaných bezpečnostných vyšetrovaní;
10. „dĺžka rybárskeho plavidla“ je „dĺžka rybárskeho plavidla“ v zmysle článku 2 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2017/1130\*\*;
11. „smrteľné zranenie“ je zranenie, ktoré osoba utrpela pri nehode a ktorého výsledkom je jej smrť do tridsiatich dní odo dňa nehody, **ak sú k dispozícii súvisiace informácie.**



- 
- \* Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2017/2110 z 15. novembra 2017 o systéme inšpekcií v záujme bezpečnej prevádzky osobných lodí ro-ro a vysokorýchlostných osobných plavidiel v pravidelnej preprave, ktorou sa mení smernica 2009/16/ES a zrušuje smernica Rady 1999/35/ES (Ú. v. EÚ L 315, 30.11.2017, s. 61).
- \*\* Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2017/1130 zo 14. júna 2017, ktoré definuje charakteristické vlastnosti rybárskych plavidiel (Ú. v. EÚ L 169, 30.6.2017, s. 1).“;

4. Článok 4 sa mení takto:

a) V odseku 1 sa písmeno a) nahrádza takto:

„a) bolo nezávislé od trestného vyšetovania alebo iného súbežného bezpečnostného vyšetovania vykonávaného na určenie zodpovednosti alebo pripísanie viny a aby vyšetrovacie orgány dokázali podať správu o výsledkoch vyšetovaní bez pokynov alebo zasahovania akýchkoľvek osôb, organizácií alebo strán, ktoré by mohol výsledok týchto bezpečnostných vyšetovaní ovplyvniť.“;

b) V odseku 2 sa písmeno b) nahrádza takto:

„b) koordinácie činností ich príslušných vyšetrovacích orgánov v rozsahu potrebnom na dosiahnutie cieľa tejto smernice.“

5. Články 5 a 6 sa nahrádzajú takto:

„Článok 5

Povinnosť vyšetrovať

1. Každý členský štát zabezpečí, aby vyšetrovací orgán uvedený v článku 8 vykonal bezpečnostné vyšetrovanie po *každej* veľmi vážnej námornej *nehode*:
  - a) týkajúcej sa lode plaviacej sa pod jeho vlajkou bez ohľadu na miesto nehody;
  - b) ktorá sa stala v jeho výsostných teritoriálnych vodách a vnútorných vodách tak, ako ich definuje UNCLOS, bez ohľadu na vlajku lode alebo lodí zúčastnených na nehode, alebo
  - c) týkajúcej sa podstatného záujmu členského štátu bez ohľadu na miesto nehody a vlajku zúčastnenej lode alebo lodí.

2. Vyšetrovací orgán **bezodkladne a najneskôr do dvoch mesiacov po veľmi vážnej námornej nehode uvedenej v odseku 1 tohto článku** v prípade rybárskeho plavidla s dĺžkou menej ako 15 metrov vykoná predbežné hodnotenie s cieľom určiť, či sa vykoná bezpečnostné vyšetrenie. Ak vyšetrovací orgán rozhodne o tom, že takéto bezpečnostné vyšetrenie sa nevykoná, dôvody tohto rozhodnutia sa **bezodkladne a najneskôr do dvoch mesiacov po veľmi vážnej námornej nehode** zaznamenajú a oznámia v súlade s článkom 17 ods. 3.
3. Vyšetrovací orgán pri rozhodovaní o tom, či sa vykoná bezpečnostné vyšetrenie v súlade s odsekom 2, zohľadní dostupné dôkazy, ako aj možnosť, že závery bezpečnostného vyšetrenia povedú k predchádzaniu budúcim námorným nehodám a mimoriadnym udalostiam.
4. V prípade akejkoľvek námornej nehody alebo mimoriadnej udalosti, na ktorú sa nevzťahujú odseky 1, 2 alebo 3, vyšetrovací orgán rozhodne, či sa vykoná bezpečnostné vyšetrenie.

5. Rozsah a praktické opatrenia výkonu bezpečnostných vyšetrení určí vyšetrovací orgán vedúceho vyšetrujúceho členského štátu v spolupráci s rovnocennými orgánmi ostatných štátov s podstatným záujmom, a to spôsobom, ktorý podľa **presvedčenia vyšetrovacieho orgánu vedúceho vyšetrujúceho členského štátu** najviac pomôže dosiahnuť cieľ tejto smernice, a s cieľom predchádzať budúcim námorným nehodám a mimoriadnym udalostiam.
6. Pri vykonávaní bezpečnostného vyšetrenia sa vyšetrovací orgán riadi usmerneniami IMO na pomoc vyšetrovateľom pri vykonávaní kódexu pre vyšetrenie nehôd. Vyšetrovatelia sa môžu od týchto usmernení odchýliť, ak to podľa ich odborného úsudku možno opodstatniť ako potrebné na dosiahnutie cieľov bezpečnostného vyšetrenia. **Po konzultácii s vyšetrovacími orgánmi v kontexte rámca stálej spolupráce vymedzeného v článku 10 môže Komisia prijať odporúčania na vykonávanie týchto usmernení**, pričom zohľadní akékoľvek relevantné závery vyvedené z bezpečnostných vyšetrení.

7. Pri rozhodovaní o tom, či námorná nehoda alebo mimoriadna udalosť, ktorá sa stala na boku lode, na uviazanej lodi alebo v doku a na ktorej sa podieľali pracovníci na pevnine alebo v prístave, nastala „priamo v súvislosti s prevádzkou lode“, a teda podlieha bezpečnostnému vyšetrovaniu, **členské štáty v súlade so svojím vnútroštátnym právom** náležite **zohľadnia** podiel konštrukcie, zariadenia, postupov, posádky a manažmentu lode na vykonávanej činnosti a ich význam pre vykonávanú činnosť.
8. Bezpečnostné vyšetrovanie sa začne bezodkladne po tom, ako nastala námorná nehoda alebo mimoriadna udalosť, v každom prípade však najneskôr do dvoch mesiacov.
9. **V súlade s vnútroštátnym právom platí, že** ak sa v priebehu námorného bezpečnostného vyšetrovania zistí alebo ak existuje podozrenie, že bol spáchaný trestný čin podľa článkov 3, 3a, 3b alebo 3c Dohovoru IMO o potláčaní protiprávných činov proti bezpečnosti námornej plavby z roku 1988 **v platnom znení**, vyšetrovací orgán o tom okamžite informuje orgány pre námornú bezpečnosť členského štátu alebo členských štátov a všetkých dotknutých tretích krajín ■ .

## Článok 6

### Oznamovacia povinnosť

Členský štát v rámci svojho vnútroštátneho právneho systému vyžaduje, aby zodpovedné orgány alebo dotknuté strany, alebo oba tieto subjekty bez meškania oznamovali jeho vyšetrovaciemu orgánu výskyt všetkých námorných nehôd a mimoriadnych udalostí patriacich do rozsahu pôsobnosti tejto smernice.“

## 6. Článok 7 sa mení takto:

### a) V odseku 1 sa tretí pododsek nahrádza takto:

„Vykonávanie súbežných bezpečnostných vyšetrení tej istej námornej nehody alebo mimoriadnej udalosti sa musí prísne obmedziť na výnimočné prípady. V takýchto prípadoch oznámia členské štáty Komisii dôvody vykonávania takýchto súbežných bezpečnostných vyšetrení. Členské štáty vykonávajúce súbežné bezpečnostné vyšetrenia vzájomne spolupracujú. Zúčastnené vyšetrovacie orgány si najmä *včas* vymieňajú príslušné informácie získané počas svojich predmetných bezpečnostných vyšetrení, a to najmä s cieľom dosiahnuť, pokiaľ možno, spoločné závery.“;

b) Vkladá sa tento odsek:

„1a. Počas vykonávania bezpečnostného vyšetovania **členskej štáty** s podstatným záujmom, pokiaľ je to praktcky možné, **pomáhajú** členskému štátu alebo štátom vyšetrujúcim námornú bezpečnosť pri prístupe k informáciám, ktoré sú pre bezpečnostné vyšetovanie relevantné. **Ak sa to považuje za potrebné**, vyšetovateľovi alebo vyšetovateľom vykonávajúcim bezpečnostné vyšetovanie sa umožní aj prístup k **informáciám, ktoré majú** štátni inšpektori, členovia pobrežnej kontroly, prevádzkovatelia lodnej dopravy, lodivodi a iní námorní pracovníci štátu s podstatným záujmom, **a to v súlade s jeho vnútroštátnym právom.**“;

c) **Odsek 4 sa nahrádza takto:**

„4. **Ak je účastníkom námornej nehody alebo mimoriadnej udalosti osobná loď ro-ro alebo vysokorýchlostné osobné plavidlo, postup bezpečnostného vyšetovania začne ten členský štát, v ktorého teritoriálnych vodách alebo vnútorných vodách tak, ako ich definuje UNCLOS, sa námorná nehoda alebo mimoriadna udalosť stala. Ak sa námorná nehoda alebo mimoriadna udalosť stane v iných vodách, postup bezpečnostného vyšetovania začne posledný členský štát, ktorý daná osobná loď ro-ro alebo vysokorýchlostné osobné plavidlo navštívili. Členský štát, ktorý začal postup bezpečnostného vyšetovania, zostáva zodpovedný za bezpečnostné vyšetovanie a koordináciu s ostatnými členskými štátmi s podstatným záujmom až dovtedy, kým sa vzájomne nedohodne, ktorý z uvedených členských štátov bude vedúcim vyšetrujúcim členským štátom.**

7. Články 8 a 9 sa nahrádzajú takto:

„Článok 8

Orgán pre námorné bezpečnostné vyšetovanie

1. Členské štáty zabezpečia, aby za bezpečnostné vyšetovania zodpovedal nestranný, **nezávislý a** stály orgán pre bezpečnostné vyšetovanie, ktorý má potrebné právomoci, **ako aj** dostatočné prostriedky a finančné zdroje a tiež náležité kvalifikovaných vyšetovateľov, ktorí sú príslušní v záležitostiach týkajúcich sa námorných nehôd a mimoriadnych udalostí, **aby si tak plnili príslušné povinnosti podľa tejto smernice.**

Orgánom pre námorné bezpečnostné vyšetovanie sa nebráni v tom, aby dočasne vymenovali vhodných vyšetovateľov s potrebnými špecializovanými zručnosťami, ktorí budú zapojení do bezpečnostného vyšetovania, alebo aby využívali konzultantov na poskytovanie odborného poradenstva týkajúceho sa akéhokoľvek aspektu bezpečnostného vyšetovania.

Aby ■ orgán **pre bezpečnostné vyšetovanie** vykonával bezpečnostné vyšetovanie nestranne, musí byť nezávislý, pokiaľ ide o jeho organizáciu, právnu štruktúru a prijímanie rozhodnutí, a to od všetkých strán, ktorých záujmy by mohli byť v konflikte s jemu zverenými úlohami.



Vnútrozemské členské štáty, ktoré nemajú ani lode, ani plavidlá, ktoré sa plavia pod ich vlajkou, **na ktoré sa vzťahuje rozsah pôsobnosti tejto smernice**, určia nezávislý orgán, ktorý bude slúžiť ako kontaktné miesto pre spoluprácu pri **bezpečnostnom** vyšetrowaní podľa článku 5 ods. 1 písm. c).

2. ■ Orgán **pre bezpečnostné vyšetrowanie** zabezpečí, aby jednotliví vyšetrowatelia mali pracovné znalosti a praktické skúsenosti v tých oblastiach, ktoré patria k ich obvyklým vyšetrowacím povinnostiam. ■ Orgán **pre bezpečnostné vyšetrowanie** ďalej podľa potreby zabezpečí rýchly prístup k príslušným znalostiam.
3. Činnosti zverené ■ orgánu **pre bezpečnostné vyšetrowanie** možno rozšíriť na zhromažďovanie a analýzu údajov týkajúcich sa námornej bezpečnosti, najmä na účely prevencie, ak tieto činnosti nemajú vplyv na jeho nezávislosť, ani z nich nevyplýva zodpovednosť za regulačné, administratívne alebo normalizačné záležitosti.

4. Členské štáty konajúce v rámci svojich právnych systémov zabezpečia, aby vyšetrovatelia ich ■ orgánu *pre bezpečnostné vyšetrovanie* alebo akéhokoľvek iného ■ orgánu *pre bezpečnostné vyšetrovanie*, na ktorý bola delegovaná úloha bezpečnostného vyšetrovania, v príslušných prípadoch v spolupráci s orgánmi zodpovednými za súdne vyšetrovanie, mali všetky príslušné informácie a **technické prostriedky** na vykonanie bezpečnostného vyšetrovania a boli preto oprávnení:
- a) mať prístup k príslušnej oblasti alebo miestu nehody, ako aj k akejkol'vek lodi, vraku alebo konštrukcii vrátane nákladu, zariadenia alebo trosiek;
  - b) zabezpečiť okamžitý súpis dôkazov a riadené pátranie po vraku, troskách alebo iných zložkách alebo látkach na preskúmanie alebo analýzu a ich odstránenie;
  - c) vyžadovať preskúmanie alebo analýzu položiek uvedených v písmene b) a mať voľný prístup k výsledkom tohto preskúmania alebo analýzy;
  - d) mať voľný prístup k príslušným informáciám a zaznamenaným údajom vrátane údajov z VDR **alebo S-VDR**, ktoré sa týkajú lode, záznamov plavebno-prevádzkových služieb, plavby, nákladu, posádky alebo akejkol'vek inej osoby, predmetu, stavu alebo okolnosti a **môcť** tieto informácie a údaje kopírovať a využívať;

- e) mať voľný prístup k výsledkom preskúmania tiel obetí alebo skúšok vykonaných na vzorkách odobratých z tiel obetí;
  - f) vyžadovať a mať voľný prístup k výsledkom z vyšetrenia ľudí podieľajúcich sa na prevádzke lode alebo akejkoľvek inej príslušnej osoby alebo k výsledkom zo skúšok vykonaných na vzorkách, ktoré boli odobraté od uvedených osôb;
  - g) vypočúvať svedkov bez prítomnosti osoby, ktorej záujmy by sa mohli považovať za **ohrozenie** bezpečnostného vyšetovania;
  - h) získať záznamy z prehliadok a príslušné informácie, ktoré má vlajkový štát, majitelia, klasifikačné spoločnosti alebo akákoľvek iná príslušná strana, ak sú tieto strany alebo ich zástupcovia usadení v danom členskom štáte;
  - i) žiadať o pomoc príslušné orgány dotknutých štátov vrátane inšpektorov vlajkového štátu a prístavného štátu, členov pobrežnej kontroly, prevádzkovateľov lodnej dopravy, pátracích a záchranných tímov, lodivodov alebo iných prístavných alebo námorných pracovníkov.
5. **█** Orgán **pre bezpečnostné vyšetovanie** musí byť schopný bezodkladne a kedykoľvek reagovať na oznámenie o nehode a musí mať dostatočné zdroje na nezávislý výkon svojich funkcií. Jeho **bezpečnostným** vyšetovateľom sa poskytne postavenie, ktoré im dá potrebné záruky nezávislosti.

6. **█** Orgán *pre bezpečnostné vyšetrovanie* môže spájať svoje úlohy podľa tejto smernice s prácou na vyšetrowaní iných udalostí než námorné nehody alebo mimoriadne udalosti pod podmienkou, že takéto bezpečnostné vyšetrovania neohrozia jeho nezávislosť.
7. Každý členský štát *môže vytvoriť, zaviest' a udržiavat'* systém riadenia kvality svojho **█** orgánu *pre bezpečnostné vyšetrovanie*.
8. *Rámec stálej spolupráce uvedený v článku 10 podporuje vyšetrovacie orgány a posilňuje ich spôsobilosti v oblasti bezpečnostného vyšetrovania vypracúvaním usmernení a odporúčaní, ktoré majú zabezpečiť, aby sa bezpečnostné vyšetrovania vykonávali jednotným spôsobom, a v tejto súvislosti vytvorí a vykonáva program partnerského preskúmania.*

## **Článok 9**

### **Dôvernosť**

1. ***Bez toho, aby bolo dotknuté nariadenie (EÚ) 2016/679, členský štát konajúci v rámci svojho právneho systému zabezpečí, aby sa nasledujúce záznamy nesprístupnili na iné účely než je bezpečnostné vyšetrovanie, pokiaľ príslušný orgán v danom členskom štáte nedospeje k záveru, že zverejnenie týchto záznamov je odôvodnené prevažujúcim verejným záujmom, a to vrátane prípadov, keď tento príslušný orgán dospeje k záveru, že prínos zverejnenia prevažuje nad nepriaznivým vnútroštátnymi a medzinárodnými dôsledkami, ktoré takéto zverejnenie môže mať na aktuálne alebo ktorékoľvek budúce bezpečnostné vyšetrovanie:***
  - a) ***všetky výpovede, ktoré od osôb získa orgán pre bezpečnostné vyšetrovanie počas bezpečnostného vyšetrovania;***
  - b) ***záznamy potvrdzujúce totožnosť osôb, ktoré poskytli dôkazy v rámci bezpečnostného vyšetrovania;***

- c) *informácie získané orgánom pre bezpečnostné vyšetrovanie, ktoré majú mimoriadne citlivú a osobnú povahu, vrátane informácií týkajúcich sa zdravotného stavu jednotlivcov;*
- d) *materiály následne vypracované v priebehu bezpečnostného vyšetrovania, napríklad poznámky, koncepty a stanoviská vypracované bezpečnostnými vyšetrovateľmi a názory vyjadrené pri analýze informácií;*
- e) *informácie a dôkazy poskytnuté bezpečnostnými vyšetrovateľmi z iného členského štátu alebo tretích krajín v súlade s medzinárodnými normami a odporúčanými postupmi v prípade, že to požaduje ich orgán pre bezpečnostné vyšetrovanie;*
- f) *pracovné verzie predbežnej, stručnej alebo záverečnej správy;*
- g) *celá komunikácia medzi osobami zapojenými do prevádzky lode;*
- h) *písomné alebo elektronické záznamy a prepisy záznamov z plavebno-  
prevádzkovej služby vrátane správ a výsledkov na vnútorné účely.*

2. *Zápisy VDR a S-VDR z bezpečnostného vyšetrovania sa nesmú sprístupniť ani použiť na iné účely ako na účely bezpečnostného vyšetrovania alebo bezpečnosti lode, pokiaľ takéto záznamy nie sú anonymizované alebo zverejnené v rámci bezpečnostných postupov.*
  3. *Na účely uvedené v odseku 1 sa zverejňujú iba údaje, ktoré sú výslovne potrebné.*
  4. *Členské štáty môžu rozhodnúť, že obmedzia prípady, v ktorých sa môže prijať takéto rozhodnutie o zverejnení, pričom rešpektujú právne akty Únie.“.*
8. Článok 10 sa mení takto:
- a) Odsek 1 sa nahrádza takto:
    - „1. Členské štáty zriadia v úzkej spolupráci s Komisiou rámec stálej spolupráce, ktorý ich príslušným ■ orgánom **pre bezpečnostné vyšetrovanie** umožní navzájom spolupracovať v rozsahu potrebnom na dosiahnutie cieľov tejto smernice.“;

b) Odsek 3 sa mení takto:

i) Úvodná veta a písmeno a) sa nahrádzajú takto:

„3. V rámci stálej spolupráce sa ▮ orgány členských štátov **pre bezpečnostné vyšetovanie** dohodnú najmä na najlepšíh formách spolupráce s cieľom:

a) umožniť ▮ orgánom **pre bezpečnostné vyšetovanie** spoločne využívať materiálne vybavenie a zariadenie na technické vyšetovanie vrakov a zariadenia lodí a iných predmetov dôležitých pre bezpečnostné vyšetovanie vrátane získania a vyhodnotenia informácií z VDR **alebo S-VDR** a iných elektronických zariadení;“;

ii) Písmená h) a i) sa nahrádzajú takto:

„h) podporovať spoluprácu s ▮ orgánmi tretích krajín **pre bezpečnostné vyšetovanie** a s medzinárodnými organizáciami pre vyšetovanie námorných nehôd v oblastiach patriacich do rozsahu pôsobnosti tejto smernice;

i) poskytovať ▮ orgánom **pre bezpečnostné vyšetovanie** vykonávajúcim bezpečnostné vyšetovanie všetky relevantné informácie.“



9. *V článku 12 sa odsek 3 nahrádza takto:*

*„3. Spolupráca členského štátu pri bezpečnostnom vyšetrení vykonávanom tret'ou krajinou s podstatným záujmom nemá vplyv na jeho dodržiavanie povinnosti výkonu bezpečnostných vyšetrení podľa tejto smernice ani povinnosti podávania správ. Ak tretia krajina s podstatným záujmom vedie bezpečnostné vyšetrenie s účasťou jedného alebo viacerých členských štátov, tieto členské štáty môžu rozhodnúť o nevykonaní súbežného bezpečnostného vyšetrenia za predpokladu, že bezpečnostné vyšetrenie vedené tret'ou krajinou sa vykonáva v súlade s kódexom IMO pre vyšetrenie nehôd. V takýchto prípadoch sa článok 14 na orgány členských štátov pre bezpečnostné vyšetrenie neuplatňuje.“;*

10. *V článku 13 sa písmeno a) nahrádza takto:*

*„a) uchovanie všetkých informácií z tabuliek, lodných denníkov, elektronických a magnetických nahrávok a videopások vrátane informácií z VDR alebo S-VDR a iných elektronických zariadení, ktoré sa týkajú obdobia pred nehodou, počas nej a po nej;“.*

11. Článok 14 sa nahrádza takto:

„Článok 14

Správa o nehode

1. Po ukončení bezpečnostného vyšetovania vykonaného podľa tejto smernice sa uverejní správa ***o nehode*** predložená vo formáte vymedzenom príslušným **█** orgánom ***pre bezpečnostné vyšetovanie*** a v súlade s príslušnými oddielmi prílohy I.

***Orgán pre bezpečnostné vyšetovanie sa môže rozhodnúť uverejniť len stručnú správu o bezpečnostnom vyšetovaní, ak:***

- a) ***sa bezpečnostné vyšetovanie netýka veľmi vážnej námornej nehody alebo***
- b) ***závery bezpečnostného vyšetovania týkajúce sa námornej nehody alebo mimoriadnej udalosti nemajú potenciál viesť k predchádzaniu budúcim námorným nehodám a mimoriadnym udalostiam.***

2. **█** Orgány *pre bezpečnostné vyšetrovanie* vynaložia všetko úsilie na sprístupnenie správy *o nehode* uvedenej v odseku 1 vrátane jej záverov a možných odporúčaní verejnosti, a najmä námornému sektoru do 12 mesiacov od dátumu námornej nehody alebo mimoriadnej udalosti. Ak *v prípade veľmi vážnej námornej nehody* nie je možné vypracovať záverečnú správu *o nehode* v tejto lehote, do 12 mesiacov od dátumu námornej nehody alebo mimoriadnej udalosti sa uverejní predbežná správa *o nehode*.
3. **█** Orgán *pre bezpečnostné vyšetrovanie* vedúceho vyšetrujúceho členského štátu zašle kópiu záverečnej alebo predbežnej správy Komisii. **█** Orgán *pre bezpečnostné vyšetrovanie* zohľadní akékoľvek technické pripomienky Komisie k záverečným správam za predpokladu, že tieto pripomienky neovplyvnia podstatu zistení, s cieľom zlepšiť kvalitu správy *o nehode* spôsobom, ktorý najviac pomôže dosiahnuť cieľ tejto smernice.

4. ***Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 20 s cieľom zmeniť tieto časti prílohy I k tejto smernici: „2. Faktické informácie“, „3. Opis udalosti“ a „4. Analýza“;***

12. V článku 15 sa odseky 1 a 2 nahrádzajú takto:

- „1. Členské štáty zabezpečia, aby adresáti riadne zohľadnili bezpečnostné odporúčania **█** orgánov ***pre bezpečnostné vyšetovanie, najmä s cieľom predchádzať nehodám v budúcnosti,*** a aby sa v náležitých prípadoch na ich základe prijali opatrenia v súlade s právom Únie a medzinárodným právom.
2. **█** Orgán ***pre bezpečnostné vyšetovanie*** alebo Komisia predložia podľa potreby bezpečnostné odporúčania na základe analýzy abstraktných údajov a celkových výsledkov vykonaných bezpečnostných vyšetovaní.“;

13. V článku 16 sa prvý pododsek nahrádza takto:

„Ak [ ] orgán členského štátu *pre bezpečnostné vyšetovanie* bez toho, aby bolo dotknuté jeho právo na vydanie skorého varovania, dospeje v ktorejkoľvek etape bezpečnostného vyšetovania k názoru, že je na úrovni Únie potrebné prijať naliehavé opatrenie na zabránenie rizika nových nehôd, urýchlene informuje Komisiu o potrebe vydania skorého varovania.“;

14. Článok 17 sa mení takto:

a) Vkladá sa tento [ ] odsek [ ] :

„2a. Členské štáty nahlasujú do *EMCIP* všetky námorné nehody a mimoriadne udalosti vo formáte uvedenom v prílohe II *a v prípade vykonania bezpečnostného vyšetovania poskytnú údaje vyplývajúce z bezpečnostných vyšetovaní v súlade so systémom databázy EMCIP*.  
V prípade rybárskych plavidiel s dĺžkou menej ako 15 metrov sa vyžaduje len nahlasovanie veľmi vážnych námorných nehôd. *Ak sa veľmi vážne námorné nehody rybárskych plavidiel s dĺžkou menej ako 15 metrov nevyšetrujú, musia sa príslušné dôvody nahlásiť do EMCIP*.“;

b) Odsek 3 sa nahrádza takto:

„3. **■** Orgány členských štátov *pre bezpečnostné vyšetovanie* nahlásia všetky veľmi vážne námorné nehody do databázy EMCIP. Členské štáty môžu určiť a vymenovať príslušný vnútroštátny orgán alebo orgány, ktoré budú nahlasovať všetky iné námorné nehody a mimoriadne udalosti. Ak Komisia zaznamená námornú nehodu alebo mimoriadnu udalosť, *informuje príslušné vnútroštátne orgány.*“;

c) *Vkladá sa tento odsek:*

„5. *Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 20 s cieľom zmeniť prílohu II k tejto smernici, aby sa aktualizoval zoznam údajov o námorných nehodách alebo mimoriadnych udalostiach so zreteľom na zmeny kódexu IMO pre vyšetovanie nehôd.*“;

15. Vkladá sa tento článok ■ :

„Článok 17a

Odborná príprava a operačná podpora

1. Komisia *s pomocou agentúry EMSA a v spolupráci s členskými štátmi* uľahčí rozvoj kapacít, ako aj výmenu poznatkov v rámci ■ orgánov *pre bezpečnostné vyšetovanie* a medzi nimi poskytovaním *pravidelnej* odbornej prípravy o novom právnom a technologickom vývoji, osobitných technikách a nástrojoch a technológiách týkajúcich sa lodí, ich zariadenia a prevádzky, *v závislosti od potrieb orgánov členských štátov pre bezpečnostné vyšetovanie*.
2. Komisia na požiadanie ■ orgánov členských štátov *pre bezpečnostné vyšetovanie* a za predpokladu, že nedôjde ku konfliktu záujmov, poskytne členským štátom operačnú podporu pri vykonávaní ich bezpečnostných vyšetovaní. Súčasťou takejto podpory *môže byť* poskytovanie špecializovaných analytických nástrojov alebo vybavenia, ako aj *osobitných* odborných znalostí *za predpokladu, že poskytnutie podpory nebude mať za následok ohrozenie nezávislosti príslušných orgánov pre bezpečnostné vyšetovanie*.“;

16. Články 19 a 20 sa nahrádzajú takto:

„Článok 19

Postup výboru

1. Komisii pomáha Výbor pre bezpečnosť na mori a pre zabránenie znečisťovania z lodí (COSS) zriadený nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2099/2002\*. Uvedený výbor je výborom v zmysle nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011\*\*.
2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5 nariadenia (EÚ) č. 182/2011.“

---

\* Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2099/2002 z 5. novembra 2002, ktorým sa ustanovuje Výbor pre bezpečnosť na mori a pre zabránenie znečisťovania z lodí (COSS) a menia a dopĺňajú sa nariadenia o námornej bezpečnosti a zabránení znečisťovania z lodí (Ú. v. ES L 324, 29.11.2002, s. 1).

\*\* Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 zo 16. februára 2011, ktorým sa ustanovujú pravidlá a všeobecné zásady mechanizmu, na základe ktorého členské štáty kontrolujú vykonávanie vykonávacích právomocí Komisie (Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13).



## Článok 20

### *Vykonávanie delegovania právomoci*

- 1. Komisii sa udeľuje právomoc prijímať delegované akty za podmienok stanovených v tomto článku.*
- 2. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku 14 ods. 4 a článku 17 ods. 5 sa Komisii udeľuje na dobu neurčitú od ... [deň nadobudnutia účinnosti tejto pozmeňujúcej smernice].*
- 3. Delegovanie právomoci uvedené v článku 14 ods. 4 a článku 17 ods. 5 môže Európsky parlament alebo Rada kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje delegovanie právomoci, ktoré sa v ňom uvádza. Rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v Úradnom vestníku Európskej únie alebo k neskoršiemu dátumu, ktorý je v ňom určený. Nie je ním dotknutá platnosť delegovaných aktov, ktoré už nadobudli účinnosť.*
- 4. Komisia pred prijatím delegovaného aktu konzultuje s expertmi určenými jednotlivými členskými štátmi v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode z 13. apríla 2016 o lepšej tvorbe práva.*

5. *Komisia oznamuje delegovaný akt hneď po jeho prijatí súčasne Európskemu parlamentu a Rade.*
6. *Delegovaný akt prijatý podľa článku 14 ods. 4 a článku 17 ods. 5 nadobudne účinnosť, len ak Európsky parlament alebo Rada voči nemu nevzniesli námietku v lehote dvoch mesiacov odo dňa oznámenia uvedeného aktu Európskemu parlamentu a Rade alebo ak pred uplynutím uvedenej lehoty Európsky parlament a Rada informovali Komisiu o svojom rozhodnutí nevzniesť námietku. Na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady sa táto lehota predĺži o dva mesiace.*

---

\* Ú. v. EÚ L 123, 12.5.2016, s. 1.“;

17. *Vkladá sa tento článok:*

*„Článok 20a*

*Zmeny kódexu IMO pre vyšetovanie nehôd*

*Zmeny kódexu IMO pre vyšetovanie nehôd sa uplatňujú bez toho, aby tým bol dotknutý postup kontroly zhody v článku 5 nariadenia (ES) č. 2099/2002.“;*

18. Článok 23 sa nahrádza takto:

„Článok 23

Preskúmanie vykonávania

Komisia do ... *[90 mesiacov odo dňa nadobudnutia účinnosti tejto pozmeňujúcej smernice]* predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o vykonávaní a dodržiavaní tejto smernice *a v prípade potreby navrhne ďalšie opatrenia na základe odporúčaní, ktoré sú v nej uvedené, vrátane zváženia možnosti zahrnúť povinné bezpečnostné vyšetrenie rybárskych plavidiel s dĺžkou menej ako 15 metrov do rozsahu pôsobnosti tejto smernice a dosahu takéhoto zahrnutia na pracovné zaťaženie orgánov pre bezpečnostné vyšetrenie.*“;

19. *Vkladá sa tento článok:*

**Článok 83**

**Zrušenie**

Nariadenie (EÚ) č. 1286/2011 sa zrušuje *s účinnosťou od ... [30 mesiacov odo dňa nadobudnutia účinnosti tejto pozmeňujúcej smernice].*“;

20. *Príloha I sa mení takto:*

a) *Oddiel 2.1 sa nahrádza takto:*

*„2.1. Údaje o lodi:*

*vlajka/register,*

*identifikačné označenie,*

*hlavné vlastnosti,*

*vlastníctvo a manažment,*

*údaje o konštrukcii,*

*minimálna posádka z hľadiska bezpečnosti,*

*povolený náklad,*

*v súvislosti s rybárskymi plavidlami druh rybolovu vykonávaného v čase nehody.“;*

b) *Oddiel 2.3 sa nahrádza takto:*

*„2.3. Informácie o námornej nehode alebo mimoriadnej udalosti:*

*druh námornej nehody alebo mimoriadnej udalosti,*

*dátum a čas,*

*poloha a miesto námornej nehody alebo mimoriadnej udalosti,*

*vonkajšie a vnútorné prostredie,*

*prevádzka lode a úsek plavby,*

*miesto na palube,*

*v prípade námorných nehôd alebo mimoriadnych udalostí, ktoré sa týkajú pracovníkov na pevnine alebo v prístave, prepravovaný náklad,*

*údaje o ľudskom faktore,*

*dôsledky (pre ľudí, loď, náklad, životné prostredie, iné).“;*

21. *V prílohe II sa bod 30 nahrádza takto:*

*„30. Poškodenie nákladu vrátane kontajnerov stratených na mori.“.*

## Článok 2

### Transpozícia

1. Členské štáty uvedú do účinnosti ***zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto*** smernicou ***do ... [30 mesiacov odo dňa nadobudnutia účinnosti tejto smernice]***.

Členské štáty uvedú priamo v prijatých opatreniach alebo pri ich úradnom uverejnení odkaz na túto smernicu. Podrobnosti o odkaze upravia členské štáty.

2. Členské štáty oznámia Komisii znenie hlavných opatrení vnútroštátneho práva, ktoré prijmú v oblasti pôsobnosti tejto smernice.

### Článok 3

#### Nadobudnutie účinnosti

Táto smernica nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom nasledujúcim po jej uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

### Článok 4

#### Adresáti

Táto smernica je určená členským štátom.

V ...

*Za Európsky parlament  
predseda/predsedníčka*

*Za Radu  
predseda/predsedníčka*

Or. en