

Brusel 28. listopadu 2023
(OR. en)

15950/23

Interinstitucionální spis:
2023/0164(COD)

TRANS 531
MAR 155
OMI 82
PECHE 539
IA 323
CODEC 2258

ZPRÁVA

Odesílatel:	Generální sekretariát Rady
Příjemce:	Rada
Č. předchozího dokumentu:	13015/23
Č. dok. Komise:	10115/23
Předmět:	Návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice 2009/18/ES, kterou se stanoví základní zásady pro vyšetřování nehod v odvětví námořní dopravy – obecný přístup

I. ÚVOD

1. Dne 1. června 2023 předložila Komise výše uvedený návrh Evropskému parlamentu a Radě.
2. Návrh se týká změny směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/18/ES ze dne 23. dubna 2009, kterou se stanoví základní zásady pro vyšetřování nehod v odvětví námořní dopravy a kterou se mění směrnice Rady 1999/35/ES a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/59/ES.¹

¹ Úř. věst. L 131, 28.5.2009, s. 114.

3. Směrnice 2009/18/ES stanoví systém bezpečnostních vyšetřování s cílem poučit se z námořních nehod a zabránit jejich opakování. Námořní nehody spadající do oblasti působnosti této směrnice jsou vyšetřovány s cílem zlepšit námořní bezpečnost a chránit mořské prostředí.
4. Revize směrnice má tyto konkrétní cíle:
- zlepšit ochranu rybářských plavidel, jejich posádek a životního prostředí. Stávající oblast působnosti směrnice nezahrnuje menší rybářská plavidla o délce menší než 15 metrů, což znamená, že nehody, při nichž došlo ke smrtelným zraněním a ztrátě plavidel, nejsou systematicky a harmonizovaně vyšetřovány;
 - vyjasnit definice a právní znění tak, aby orgány členských států pro vyšetřování nehod vyšetřovaly všechny nehody, které je třeba vyšetřit, včas a harmonizovaným způsobem;
 - zvýšit schopnost orgánů pro vyšetřování nehod provádět včasné, odborné a nezávislé vyšetřování nehod (a podávat o nich zprávy), a to i pokud jde o paliva a technologie nízkouhlíkové a používající obnovitelné zdroje; a
 - aktualizovat řadu informací a odkazů na příslušné právní předpisy EU a nařízení IMO s cílem zajistit jasnost a konzistentnost.
5. Komise přijala návrh v rámci svého Programu pro účelnost a účinnost právních předpisů (REFIT) a jako bezprostřední opatření navazující na hodnocení ex post¹ a kontrolu účelnosti právních předpisů v oblasti námořní dopravy,² která byla provedena v roce 2018.
6. Návrh vychází z výsledků posouzení dopadů,³ které čerpalo z externí podpůrné studie. Posouzení dopadů bylo předloženo a důkladně projednáno na jednom zasedání pracovní skupiny a delegace k němu nevznesly žádné závažné připomínky.

¹ 9131/18 + ADD 1

² 9128/18 + ADD 1

³ 10115/23 ADD 1 + ADD 2.

7. K návrhu bylo připojeno posouzení dopadů.¹ Posouzení dopadů bylo prezentováno a důkladně projednáno na jednom zasedání pracovní skupiny. Vznesené připomínky se týkaly především nákladů na certifikaci systémů řízení kvality pro orgány pro námořní bezpečnostní vyšetřování a způsobu, jakým byly tyto náklady vypočteny.

II. PŘEZKUM OSTANÍMI ORGÁNY

8. Dne 20. července 2023 jmenoval Výbor Evropského parlamentu pro dopravu a cestovní ruch (TRAN) zpravodajkou paní Caroline Nagtegaalovou (Renew Europe, Nizozemsko). Caroline Nagtegaalová předložila svůj návrh zprávy dne 18. září a hlasování výboru TRAN o tomto návrhu je nyní naplánováno na 7. prosince.
9. Dne 20. září 2023 přijal Evropský hospodářský a sociální výbor k návrhu stanovisko.² Evropský výbor regionů dne 23. června 2023 rozhodl, že stanovisko nevydává.

III. AKTUÁLNÍ STAV JEDNÁNÍ V RÁMCI RADY

10. Pracovní skupina pro námořní dopravu návrh projednala na několika zasedáních, která začala v červnu 2023. Všechny delegace vyjádřily obecnou podporu cílům návrhu Komise za účelem zlepšení námořní bezpečnosti a ochrany mořského prostředí.
11. Výbor stálých zástupců na zasedání dne 22. listopadu potvrdil, že podporuje nejnovější kompromis, a doporučil Radě, aby na zasedání Rady pro dopravu, telekomunikace a energetiku (doprava) dne 4. prosince 2023 dosáhla obecného přístupu.

¹ 10115/23 ADD 1 + ADD 2.

² 13372/23

12. S cílem umožnit orgánům pro vyšetřování nehod tato vyšetřování provádět (a podávat o nich zprávy) podobným způsobem v celé Unii se práce zaměřila na to, aby stávající pravidla byla jasnější a soudržnější s příslušnými mezinárodními předpisy. V návrhu Komise bylo zavedeno několik změn, přičemž hlavním cílem je posílit ustanovení týkající se nezávislosti orgánů pro vyšetřování nehod a důvěrnosti jejich zjištění a snížit zbytečnou administrativní zátěž. Je třeba podtrhnout tři hlavní podstatné změny.
13. Zprvce bylo znění čl. 1 odst. 2 revidováno tak, aby se vyjasnilo, že cílem vyšetřování ze strany orgánů pro vyšetřování nehod není stanovovat odpovědnost ani uvalovat vinu. Všechny členské státy již pro tento účel zavedly právní rámce; místo toho by se činnost vyšetřovacích orgánů měla zaměřit na úplnost hlášení příčin námořní nehody nebo mimořádné události bez jakéhokoli nepřiměřeného vnějšího tlaku, a to s cílem vyvodit z námořních nehod závěry a zamezit jejich opakování. Mimoto byla posílena ustanovení o důvěrnosti informací shromažďovaných vyšetřovacími orgány během vyšetřování (článek 9), mimo jiné s cílem zabránit vnějším tlakům a usnadnit přístup k údajům, které by mohly být relevantní pro identifikaci příčin mimořádných událostí na moři. Zároveň byl článek 17a revidován tak, aby lépe odrážel zapojení Komise a agentury EMSA do odborné přípravy a provozní podpory vyšetřovacích orgánů, když provádějí vyšetřování; tato podpora by měla být poskytována pouze na žádost vyšetřovacích orgánů a pouze v případě, že nedojde ke střetu zájmů.
14. Zadruhé byl s cílem řešit různé potřeby a organizační uspořádání na vnitrostátní úrovni a současně zamezit nadměrné administrativní zátěži upraven čl. 8 odst. 7 tak, aby každý členský stát mohl rozhodnout, zda zavede systém řízení kvality pro vnitrostátní orgán pro námořní bezpečnostní vyšetřování. Se stejným cílem snížit administrativní zátěž nynější znění stanoví možnost, aby vyšetřovací orgány vypracovaly „zjednodušené zprávy“, což snižuje pracovní zátěž v situacích, kdy sepsání úplné zprávy nepřináší žádnou přidanou hodnotu.

15. Zatřetí byl článek 20 přeformulován tak, aby Komisi světil pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci za účelem přizpůsobení příloh vývoji mezinárodního námořního práva v souvislosti s vyšetřováním nehod v odvětví námořní dopravy a aby usnadnil shromažďování a sdílení poznatků a podávání zpráv.
16. V neposlední řadě by se lhůta pro provedení navržená Komisí (jeden rok po vstupu pozměňující směrnice v platnost) prodloužila na čtyři roky.
17. V této fázi jednání si Komise ponechává procesní výhradu ke všem změnám svého návrhu.

IV. ZÁVĚRY

18. S ohledem na výše uvedené se Rada vyzývá, aby na základě kompromisu uvedeného v příloze této zprávy dosáhla *obecného přístupu* k návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice 2009/18/ES, kterou se stanoví základní zásady pro vyšetřování nehod v odvětví námořní dopravy.

Návrh

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,

**kterou se mění směrnice 2009/18/ES, kterou se stanoví základní zásady pro vyšetřování nehod
v odvětví námořní dopravy a zrušuje nařízení Komise (EU) č. 1286/2011**

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 100 odst. 2 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

po předložení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru,⁷

s ohledem na stanovisko Výboru regionů,⁸

v souladu s řádným legislativním postupem,

vzhledem k těmto důvodům:

⁷ Úř. věst. C , , s. .

⁸ Úř. věst. C , , s. .

- (1) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/18/ES⁹ stanoví základní zásady pro vyšetřování nehod v odvětví námořní dopravy a pro systém bezpečnostního vyšetřování. Námořní nehody, které spadají do oblasti působnosti této směrnice, jsou vyšetřovány nezávislými orgány pro vyšetřování zřízenými v členských státech za účelem zlepšení námořní bezpečnosti a ochrany mořského prostředí, a to s cílem poučit se z minulosti a předcházet budoucím nehodám a mimořádným událostem.
- (2) Od vstupu směrnice 2009/18/ES v platnost došlo ke změnám mezinárodního regulačního prostředí i technologického vývoje. Je třeba zohlednit tyto změny a vývoj, jakož i zkušenosti získané při provádění směrnice 2009/18/ES.
- (3) Směrnice 2009/18/ES odkazuje na řadu právních textů přijatých Mezinárodní námořní organizací (IMO), které byly od jejího vstupu v platnost zrušeny, změněny nebo revidovány. Směrnice se například odvolává na předpis IMO pro vyšetřování námořních nehod a mimořádných událostí (rezoluce IMO A.849(20) ze dne 27. listopadu 1997), který byl zrušen předpisem o mezinárodních normách a doporučených postupech pro vyšetřování námořních nehod nebo mimořádných událostí na moři (dále jen „předpis IMO pro vyšetřování nehod“, rezoluce MSC 255(84) ze dne 16. května 2008), spolu s rezolucí A.1075(28) pokyny na pomoc vyšetřovatelům při provádění předpisu pro vyšetřování nehod (MSC.255(84)).
- (4) Předpis IMO pro vyšetřování nehod zavádí nové definice, jako je například definice „orgánu pro námořní bezpečnostní vyšetřování“, zatímco jiné pojmy se zrušují, například „vážná nehoda“. Tyto změny by měly být začleněny do směrnice 2009/18/ES.
- (5) Směrnice 2009/18/ES rovněž odkazuje na oběžník IMO MSC-MEPC.Circ.3 z roku 2008, který byl nahrazen oběžníkem MSC-MEPC.3/circ.4/rev.1 Revidované harmonizované postupy pro podávání zpráv o námořních nehodách a mimořádných událostech ze dne 18. listopadu 2014.

⁹ Úř. věst. L 131, 28.5.2009, s. 114.

- (6) Pokyny IMO na pomoc vyšetřovatelům při provádění předpisu pro vyšetřování nehod (A.1075(28)), přijaté dne 4. prosince 2013, poskytují praktické rady pro systematické vyšetřování námořních nehod a mimořádných událostí a umožňují vypracování účinné analýzy a preventivních opatření. Tyto pokyny by měly být začleněny do směrnice 2009/18/ES.
- (7) V současnosti jsou z oblasti působnosti směrnice 2009/18/ES vyňata rybářská plavidla o délce menší než 15 metrů, a vyšetřování námořních nehod těchto rybářských plavidel proto není ani systematické, ani harmonizované. Tato plavidla jsou náchylnější k převrácení a poměrně často dochází k pádům členů posádky přes palubu. Proto je třeba tato rybářská plavidla, jejich posádky i životní prostředí chránit zavedením předběžného hodnocení velmi vážných námořních nehod týkajících se rybářských plavidel o délce menší než 15 metrů za účelem určení, zda by orgány měly zahájit bezpečnostní vyšetřování, mimo jiné s přihlédnutím k dostupným důkazům, jakož i k možnosti, že výsledky bezpečnostního vyšetřování povedou k předcházení budoucím nehodám a mimořádným událostem.
- (7a) Tato směrnice by neměla členským státům bránit ve stanovení vnitrostátních pravidel pro vyšetřování námořních nehod nebo mimořádných událostí, které se týkají jakéhokoli typu lodě přepravující nanejvýš 12 cestujících nebo plující za jinými obchodními účely.
- (8) Některé definice uvedené ve směrnici 2009/18/ES nejsou jasné. Definice délky rybářského plavidla by měla být stanovena zejména v případech odlišného přístupu a povinností orgánů pro námořní bezpečnostní vyšetřování na základě délky rybářského plavidla.
- (9) Předpis IMO pro vyšetřování nehod odkazuje na událost nebo sled událostí, k nimž došlo „přímo v souvislosti s provozem lodí“. Tento pojem je předmětem výrazných neshod a je třeba jej vyjasnit. Tyto neshody mají dopad na činnost orgánů pro vyšetřování nehod, zejména pokud jde o nehody v přístavech, možnosti pro společné vyšetřování a shromažďování údajů o nehodách a vyšetřování.

- (10) Pro případ, kdy dojde k velmi vážné námořní nehodě, předpis IMO pro vyšetřování nehod stanoví provedení námořního bezpečnostního vyšetřování. Neexistují však žádné pokyny ohledně délky uplynutí doby od nehody do úmrtí, v jehož důsledku se nehoda považuje za velmi vážnou námořní nehodu, která vyžaduje vyšetřování. Směrnice 2009/18/ES by proto měla takové pokyny poskytnout.
- (11) Dostupní pracovníci i provozní zdroje orgánů členských států pro námořní bezpečnostní vyšetřování se značně liší, což vede k neúčinnému a nekonzistentnímu podávání zpráv o námořních nehodách a jejich vyšetřování. Komise by proto měla s pomocí Evropské agentury pro námořní bezpečnost (EMSA) poskytovat vysoce specializovanou analytickou podporu pro individuální vyšetřování (interpersonální dovednosti), jakož i analytické nástroje a vybavení (hardware).
- (12) S ohledem na výše uvedené skutečnosti by agentura EMSA měla organizovat odbornou přípravu týkající se konkrétních technik a nového vývoje a technologií, které by mohly být důležité pro vyšetřování nehod v budoucnosti. Tato odborná příprava by se měla zaměřit mimo jiné na obnovitelná a nízkouhlíková paliva, která jsou obzvláště důležitá s ohledem na balíček „Fit for 55“, a na automatizaci, jakož i na pravidla obecného nařízení o ochraně osobních údajů (GDPR).
- (12a) Nezávislost námořního bezpečnostního vyšetřování musí být zajištěna za všech okolností a žádná osoba zapojená do těchto vyšetřování, včetně veřejných či soukromých společností, institucí nebo agentur, by se neměla nacházet v žádném střetu zájmů.

- (14) Za účelem zajištění jednotných podmínek k provedení ustanovení této směrnice týkající se seznamu předpisů IMO v oblasti její působnosti by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ⁽¹⁰⁾.
- (14a) Za účelem přizpůsobení příloh vývoji mezinárodního námořního práva souvisejícího s vyšetřováním nehod v odvětví námořní dopravy a usnadnění shromažďování, sdílení a podávání zpráv by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o čl. 14 odst. 4 a čl. 17 odst. 5 této směrnice. Je obzvláště důležité, aby Komise vedla v rámci přípravné činnosti odpovídající konzultace, a to i na odborné úrovni, a aby tyto konzultace probíhaly v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě ze dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních předpisů*. Do těchto konzultací by měl být zejména zahrnut rámec stálé spolupráce zřízený touto směrnicí. Pro zajištění rovné účasti na vypracovávání aktů v přenesené pravomoci obdrží Evropský parlament a Rada veškeré dokumenty současně s odborníky z členských států a jejich odborníci mají automaticky přístup na setkání skupin odborníků Komise, jež se věnují přípravě aktů v přenesené pravomoci.
- (15) S ohledem na celý cyklus návštěv členských států ze strany agentury EMSA za účelem monitorování provádění této směrnice by Komise měla vyhodnotit provádění této směrnice nejpozději do [*deseti let po jejím vstupu v platnost, jak se uvádí v článku 23*] a měla by o něm podat zprávu Evropskému parlamentu a Radě. Členské státy by měly s Komisí spolupracovat při shromažďování všech informací, které jsou pro toto hodnocení nezbytné.

¹⁰ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí (Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13).

(16) Jelikož cílů této směrnice – tj. stanovení pravidel pro vyšetřování nehod v odvětví námořní dopravy za účelem zvýšení námořní bezpečnosti a ochrany mořského prostředí – nemůže být uspokojivě dosaženo na úrovni členských států, ale vzhledem k rozsahu a účinkům opatření jej může být lépe dosaženo na úrovni Unie, může Unie přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje tato směrnice rámec toho, co je nezbytné pro dosažení těchto cílů.

(17) Směrnice 2009/18/ES by proto měla být odpovídajícím způsobem změněna,

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

Změny směrnice 2009/18/ES

Směrnice 2009/18/ES se mění takto:

- 1) V článku 1 se odstavec 2 nahrazuje tímto:

„2. Účelem vyšetřování podle této směrnice není určovat míru odpovědnosti nebo zavinění, takže ze zjištění těchto vyšetřování nelze vyvozovat ani zavinění, ani odpovědnost. Členské státy zajistí, aby orgány pro námořní bezpečnostní vyšetřování (dále jen „vyšetřovací orgány“) nečelily překážkám či omezením, pokud jde o úplné hlášení příčin námořní nehody nebo mimořádné události na moři.“

- 2) Čl. 2 odst. 2 se mění takto:

- a) *(vypouští se)*
- b) Písmeno d) se zrušuje.

3) Článek 3 se nahrazuje tímto:

„Článek 3

Definice

Pro účely této směrnice se:

1. „předpisem IMO pro vyšetřování nehod“ rozumí předpis o mezinárodních normách a doporučených postupech pro bezpečnostní vyšetřování námořních nehod nebo mimořádných událostí na moři (*Code of the International Standards and Recommended Practices for a Safety Investigation into a Marine Casualty or Marine Incident*) obsažený v příloze MSC.255(84) rezoluce Výboru Mezinárodní námořní organizace (IMO) pro námořní bezpečnost v platném znění;
2. „pokyny IMO na pomoc vyšetřovatelům při provádění předpisu pro vyšetřování nehod“ rozumí pokyny přijaté Shromážděním IMO obsažené v rezoluci A.1075(28) dne 4. prosince 2013 v platném znění;
3. níže uvedené výrazy používají v souladu s definicemi uvedenými v předpise IMO pro vyšetřování nehod:
 - a) „námořní nehoda“;
 - b) „velmi vážná námořní nehoda“;
 - c) „mimořádná událost na moři“;
 - d) „námořní bezpečnostní vyšetřování“;
 - e) „orgán pro námořní bezpečnostní vyšetřování“;
 - f) „stát provádějící námořní bezpečnostní vyšetřování“;
 - g) „stát s významným zájmem“;
 - h) „vážné zranění“;

4. „pokyny IMO o spravedlivém zacházení s námořníky v případě námořní nehody“ rozumí pokyny připojené k příloze rezoluce LEG.3(91) právního výboru IMO ze dne 27. dubna 2006 a schválené správní radou Mezinárodní organizace práce na jejím 296. zasedání ve dnech 12.–16. června 2006;
5. výrazy „osobní loď typu ro-ro“ a „vysokorychlostní osobní plavidlo“ používají v souladu s definicemi uvedenými v článku 2 směrnice (EU) 2017/2110¹¹;
6. výrazy „zařízení pro záznam údajů o plavbě“ (dále jen „VDR“) a „zjednodušené zařízení pro záznam údajů o plavbě“ (dále jen „S-VDR“) používají v souladu s definicí obsaženou v rezolucích MSC.333(90) a MSC.163(78) Výboru pro námořní bezpečnost Mezinárodní námořní organizace (IMO) v platném znění doplněných příslušnými výkonnostními normami IMO v závislosti na datu instalace na palubě, aniž jsou dotčeny právní předpisy Unie;
7. „bezpečnostním doporučením“ rozumí jakýkoli návrh, včetně návrhu pro účely registrace a kontroly:
 - a) buď vyšetřovacího orgánu státu, který provádí nebo vede bezpečnostní vyšetřování, založený na informacích vyplývajících z tohoto vyšetřování; nebo případně
 - b) nebo případně Komise jednající na základě obecných analýz údajů a výsledků provedených bezpečnostních vyšetřování.
8. výraz „délka rybářského plavidla“ používá v souladu s definicí uvedenou v článku 2 nařízení (EU) 2017/1130¹²;

¹¹ Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2017/2110 ze dne 15. listopadu 2017 o systému inspekcí pro zajištění bezpečného provozu plavidel typu ro-ro pro přepravu cestujících a vysokorychlostních osobních plavidel v liniové dopravě a o změně směrnice 2009/16/ES a zrušení směrnice Rady 1999/35/ES (Úř. věst. L 315, 30.11.2017, s. 61).

¹² Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2017/1130 ze dne 14. června 2017 o vymezení parametrů rybářských plavidel (Úř. věst. L 169, 30.6.2017, s. 1).

9. „smrtelným zraněním“ rozumí zranění, které osoba utrpí při nehodě a které má za následek smrt této osoby do 15 dní ode dne nehody, je-li tato informace k dispozici.“

4) Článek 4 se mění takto:

a) v odstavci 1 se písmeno a) nahrazuje tímto:

„a) byla nezávislá na trestních nebo jiných souběžných vyšetřováních prováděných za účelem určení míry odpovědnosti nebo zavinění, a aby orgány pro vyšetřování byly schopny podat zprávu o výsledcích námořního bezpečnostního vyšetřování bez pokynů nebo zásahů osob, organizací nebo stran, které mohou být dotčeny jeho výsledkem.“

b) v odstavci 2 se písmeno b) nahrazuje tímto:

„b) koordinaci činností jejich příslušných orgánů pro vyšetřování v rozsahu nezbytném ke splnění cílů této směrnice.“

5) Článek 5 se nahrazuje tímto:

„Článek 5

Povinnost provést vyšetřování

1. Každý členský stát zajistí, že orgán pro vyšetřování uvedený v článku 8 provede bezpečnostní vyšetřování po velmi vážné námořní nehodě,

- a) která se týká lodí plujících pod jeho vlajkou, a to bez ohledu na místo, kde k nehodě došlo;
- b) k níž došlo v jeho teritoriálních mořích a vnitřních vodách podle definice v úmluvě UNCLOS bez ohledu na vlajku lodi nebo lodí zúčastněných na nehodě nebo

c) která se dotýká významného zájmu členského státu bez ohledu na místo nehody nebo vlajku lodi nebo lodí zúčastněných na nehodě.

2. V případě rybářského plavidla o délce menší než 15 metrů provede orgán pro vyšetřování předběžné zhodnocení velmi vážné námořní nehody, aby rozhodl, zda se provede bezpečnostní vyšetřování.

V případech, kdy se orgán pro vyšetřování rozhodne neprovést bezpečnostní vyšetřování velmi vážné námořní nehody týkající se rybářského plavidla o délce menší než 15 metrů, je třeba důvod tohoto rozhodnutí zaznamenat a oznámit v souladu s čl. 17 odst. 3.

3. V rozhodnutích uvedených ve druhém odstavci zohlední orgán pro vyšetřování dostupné důkazy, jakož i to, zda nálezy bezpečnostního vyšetřování mohou vést k předcházení budoucím nehodám nebo mimořádným událostem. V případě jakékoli jiné námořní nehody nebo mimořádné události orgán pro vyšetřování rozhodne, zda bude provedeno bezpečnostní vyšetřování.

4. Rozsah a praktické provedení bezpečnostního vyšetřování určí vyšetřovací orgán členského státu vedoucího vyšetřování ve spolupráci s rovnocennými orgány členských států s významným zájmem, a to způsobem, který považuje pro dosažení cílů této směrnice za nejúčelnější, a s cílem předcházet budoucím nehodám a mimořádným událostem.

5. Při provádění bezpečnostních vyšetřování se orgány pro vyšetřování řídí pokyny IMO s cílem pomoci vyšetřovatelům při provádění předpisu IMO pro vyšetřování nehod.

Vyšetřovatelé se mohou od těchto pokynů odklonit, lze-li podle jejich odborného úsudku prokázat, že je to nezbytné k dosažení cílů vyšetřování. Komise může přijmout doporučení pro provádění těchto pokynů, přičemž zohlední veškeré relevantní poznatky získané na základě bezpečnostních vyšetřování a po konzultaci s vyšetřujícími orgány v souvislosti s rámcem stálé spolupráce vymezeným v článku 10.

6. Při rozhodování o tom, zda k námořní nehodě nebo mimořádné události, ať už podélně vyvážané či kotvící nebo v doku, na níž se podíleli pracovníci na pevnině nebo v přístavu, došlo „přímo v souvislosti s provozem lodi“, a zda tedy podléhá bezpečnostnímu vyšetřování, členské státy v souladu se svými vnitrostátními předpisy věnují zvláštní pozornost podílu konstrukce lodi, jejího vybavení, postupů, posádky a řízení lodi na prováděné činnosti a jejich významu pro tuto činnost.

7. Bezpečnostní vyšetřování se zahájí neprodleně poté, co došlo k námořní nehodě nebo mimořádné události, nejpozději však do dvou měsíců po ní.

8. Pokud se v průběhu námořního bezpečnostního vyšetřování zjistí, že byl spáchán trestný čin podle článků 3, 3a, 3b nebo 3c Úmluvy o potlačování protiprávních činů proti bezpečnosti námořní plavby z roku 1988 v platném znění, vyšetřovací orgán s ohledem na vnitrostátní předpisy neprodleně informuje orgány pro námořní bezpečnost daného členského státu nebo členských států a kterékoli dotčené třetí země.“

6) Článek 6 se nahrazuje tímto:

„Článek 6

Oznamovací povinnost

Členské státy v rámci svých právních systémů vyžadují, aby jejich vyšetřovací orgány byly bezodkladně informovány odpovědnými orgány nebo dotčenými stranami, případně oběma, o všech námořních nehodách a mimořádných událostech, které spadají do oblasti působnosti této směrnice.“

7) Článek 7 se mění takto:

a) v odstavci 1 se třetí pododstavec nahrazuje tímto:

„Provádění souběžných bezpečnostních vyšetřování týchž námořních nehod nebo mimořádných událostí je omezeno na výjimečné případy. V takových případech členský stát sdělí Komisi důvody pro provedení takových souběžných bezpečnostních vyšetřování. Členské státy provádějící souběžná bezpečnostní vyšetřování spolupracují. Zapojené vyšetřující orgány si zejména vymění jakékoliv příslušné informace shromážděné během jejich vlastního vyšetřování zejména proto, aby pokud možno dosáhly společného závěru.“

b) vkládá se nový odstavec 1a, který zní:

„1a. Během provádění námořního bezpečnostního vyšetřování členské státy s významným zájmem pomáhají v prakticky proveditelné míře členskému státu (členským státům) provádějícímu (provádějícím) námořní bezpečnostní vyšetřování s přístupem k příslušným informacím pro účely námořního bezpečnostního vyšetřování. Vyšetřovatel nebo vyšetřovatelé provádějící námořní bezpečnostní vyšetřování mohou rovněž obdržet přístup k informacím, které mají k dispozici vládní vyšetřovatelé, velitelé pobřežních hlídek, provozovatelé služeb lodního provozu, lodivodové a jiní námořní pracovníci státu s významným zájmem, v souladu s vnitrostátními předpisy.“

c) odstavec 4 se nahrazuje tímto:

„4. Jestliže je osobní loď typu ro-ro nebo vysokorychlostní osobní plavidlo účastníkem námořní nehody nebo mimořádné události, zahájí bezpečnostní vyšetřování stát, v jehož teritoriálních mořích nebo vnitřních vodách podle definice v úmluvě UNCLOS k nehodě nebo mimořádné události došlo, nebo členský stát naposledy navštívený osobní lodí typu ro-ro, došlo-li k ní v jiných vodách. Tento stát zůstává odpovědným za bezpečnostní vyšetřování a koordinaci s ostatními státy s významným zájmem až do doby, kdy je vzájemně dohodnuto, který z nich má být státem, který vede vyšetřování.“

8) Článek 8 se nahrazuje tímto:

„Článek 8

Orgány pro námořní bezpečnostní vyšetřování

1. Členské státy za účelem plnění povinností podle této směrnice zajistí, aby za námořní bezpečnostní vyšetřování odpovídal nestranný, nezávislý a stálý orgán pro námořní bezpečnostní vyšetřování, jenž má nezbytné pravomoci, dostatečné prostředky a finanční zdroje, a aby námořní bezpečnostní vyšetřování byla prováděna náležitě kvalifikovanými vyšetřovateli, kteří jsou způsobilí v záležitostech týkajících se námořních nehod a mimořádných událostí.

Není vyloučeno ani náležité jmenování vyšetřovatelů s nezbytnými odbornými dovednostmi, kteří se budou námořního bezpečnostního vyšetřování účastnit dočasně, ani využívání konzultantů k poskytování odborného poradenství ohledně jakéhokoli aspektu námořního bezpečnostního vyšetřování.

Aby mohl orgán pro námořní bezpečnostní vyšetřování provádět bezpečnostní vyšetřování nepodjatým způsobem, musí být nezávislý, pokud jde o jeho organizaci, právní strukturu a rozhodování, na jakékoli straně, jejíž zájmy by mohly být ve střetu s tímto úkolem.

Vnitrozemské členské státy spadající do působnosti této směrnice, které nemají lodě ani plavidla plující pod jejich vlajkou, určí nezávislé kontaktní místo pro spolupráci při bezpečnostním vyšetřování podle čl. 5 odst. 1 písm. c).

2. Orgán pro námořní bezpečnostní vyšetřování zajistí, aby jednotliví vyšetřovatelé měli znalosti a praktické zkušenosti v oblastech patřících k jejich běžným vyšetřovacím povinnostem. Mimoto orgán pro námořní bezpečnostní vyšetřování zajistí v případě nutnosti snadný přístup k příslušným odborným znalostem.

3. Činnosti, jimiž je orgán pro námořní bezpečnostní vyšetřování pověřen, mohou být rozšířeny o sběr a analýzu údajů týkajících se námořní bezpečnosti, a to zejména k preventivním účelům, pokud se tyto činnosti nedotknou jeho nezávislosti ani nezakládají jeho odpovědnost v záležitostech regulačních, správních nebo normalizačních.

4. Členské státy v rámci svých vnitrostátních právních systémů zajistí, aby vyšetřovatelům jejich orgánu pro námořní bezpečnostní vyšetřování nebo jakéhokoli jiného orgánu pro námořní bezpečnostní vyšetřování, na který bylo přeneseno námořní bezpečnostní vyšetřování, případně ve spolupráci s orgány odpovědnými za soudní vyšetřování, byly poskytnuty příslušné informace pro vedení námořního bezpečnostního vyšetřování, a aby proto byli oprávněni:

- a) mít přístup do jakékoli příslušné oblasti nebo místa námořní nehody a na jakoukoli loď, vrak nebo konstrukci včetně nákladu, zařízení nebo trosek;
- b) zajistit okamžité pořízení soupisu důkazů a řízené vyhledání a přemístění vraku, trosek nebo jiných složek nebo látek za účelem jejich zkoumání nebo analýzy;
- c) vyžádat si zkoumání nebo analýzu položek uvedených v písmenu b) a mít volný přístup k výsledkům těchto zkoumání nebo analýz;
- d) mít volný přístup k jakýmkoli příslušným informacím a zaznamenaným údajům, včetně dat z VDR či S-VDR týkajících se lodi, záznamů služeb lodní dopravy, plavby, nákladu, posádky nebo jakýchkoli jiných osob, objektů, podmínek nebo okolností, mít možnost pořizovat jejich opisy a využívat je;
- e) mít volný přístup k výsledkům ohledání těl obětí nebo zkoušek provedených na vzorcích odebraných z těl obětí;
- f) vyžádat si výsledky zkoumání osob zapojených do provozu lodi nebo jakýchkoli jiných příslušných osob nebo výsledky zkoušek provedených na vzorcích jim odebraných a mít volný přístup k těmto výsledkům;

- g) vyslechnout svědky bez přítomnosti jakékoli osoby, která by mohla mít zájem narušit bezpečnostní vyšetřování;
- h) získat záznamy o prohlídkách a příslušné informace, které jsou v držení státu vlajky, vlastníků, klasifikačních společností nebo jakýchkoli jiných příslušných stran, jestliže jsou tyto strany nebo jejich zástupci usazeni v dotyčném členském státě;
- i) požádat o pomoc příslušných orgánů příslušných států, včetně vyšetřovatelů státu vlajky a státu přístavu, velitelů pobřežních hlídek, provozovatelů služeb lodního provozu, pátracích a záchranných týmů, lodivodů nebo jiných přístavních nebo námořních pracovníků.

5. Orgánům pro námořní bezpečnostní vyšetřování se umožní okamžitě a kdykoli reagovat na oznámení námořní nehody a získat dostatečné zdroje k nezávislému výkonu svých funkcí. Vyšetřovatelé těchto orgánů pro námořní bezpečnost požívají postavení poskytující jim nezbytné záruky nezávislosti.

6. Orgán pro námořní bezpečnostní vyšetřování může spojit své úkoly vyplývající z této směrnice s prací na vyšetřování jiných událostí, než jsou námořní nehody, za podmínky, že tato další vyšetřování neohrozí jeho nezávislost.

7. Každý členský stát může pro svůj orgán pro námořní bezpečnostní vyšetřování vypracovat, zavést a udržovat systém řízení kvality.

9) Článek 9 se nahrazuje tímto:

„Článek 9

Důvěrnost

1. Aniž je dotčeno nařízení (EU) 2016/679, členské státy v rámci svých právních systémů zajistí, aby níže uvedené zaznamenané informace nebyly zpřístupněny pro jiné účely, než je vyšetřování námořní bezpečnosti, nerozhodne-li příslušný orgán v daném členském státě, že existuje převažující veřejný zájem na jeho zveřejnění, včetně případů, kdy se dospěje k závěru, že přínosy zveřejnění převažují nad nepříznivým vnitrostátním a mezinárodním dopadem, který by takové opatření mohlo mít na toto nebo jakékoli budoucí bezpečnostní vyšetřování:

- a) veškerá prohlášení osob získaná orgánem pro námořní bezpečnostní vyšetřování v průběhu námořního bezpečnostního vyšetřování;
- b) záznamy odhalující totožnost osob, které poskytly důkazy v rámci námořního bezpečnostního vyšetřování;
- c) informace shromážděné orgánem pro námořní bezpečnostní vyšetřování, které jsou zvláště citlivé a osobní povahy, včetně informací o zdravotním stavu osob;
- d) materiál, který vznikl následně při námořním bezpečnostním vyšetřování, jako například poznámky, náčrty, stanoviska vypracovaná inspektory pro námořní bezpečnostní vyšetřování či názory vyjádřené při analýze informací;
- e) informace a důkazy poskytnuté inspektory pro šetření z jiných členských států nebo třetích zemí v souladu s mezinárodními standardy a doporučenými postupy, pokud tak požaduje jejich orgán pro námořní bezpečnostní vyšetřování;
- f) návrhy průběžných, přehledových nebo závěrečných zpráv;

- g) všechna sdělení mezi osobami, které se podílely na provozu plavidla;
- h) písemné či elektronické záznamy a přepisy záznamů z provozu plavidel, včetně jejich zpráv a výsledků pořízených pro vnitřní účely;

2. Záznamy ze zařízení pro záznam údajů o plavbě (VDR) a zjednodušeného zařízení pro záznam údajů o plavbě (S-VDR) vzešlé z námořního bezpečnostního vyšetřování nesmějí být zpřístupněny ani použity pro jiné účely, než jsou účely námořního bezpečnostního vyšetřování nebo bezpečnosti plavidla, s výjimkou případů, kdy jsou tyto záznamy anonymizovány nebo zpřístupněny zabezpečenými postupy.

3. Pro účely uvedené v odstavci 1 mohou být zpřístupněny pouze údaje, které jsou nezbytně nutné.

4. Členské státy mohou rozhodnout o omezení případů, v nichž lze toto rozhodnutí o zveřejnění přijmout, přičemž dodržují právní předpisy Unie.“

10) Článek 10 se mění takto:

a) odstavec 1 se nahrazuje tímto:

1. Členské státy zavedou v úzké spolupráci s Komisí rámec stálé spolupráce, který umožní jejich vnitrostátním orgánům pro námořní bezpečnostní vyšetřování vzájemně spolupracovat v rozsahu nezbytném ke splnění cílů této směrnice.“

b) odstavec 3 se mění takto:

a) úvodní pododstavec a písmeno a) se nahrazují tímto:

„3. Orgány členských států pro námořní bezpečnostní vyšetřování se v rámci stálé spolupráce dohodnou zejména na nejlepších způsobech spolupráce s cílem:

a) umožnit orgánům pro námořní bezpečnostní vyšetřování sdílet přístroje, zařízení a vybavení pro technické vyšetřování vraků a lodního vybavení a dalších objektů důležitých pro bezpečnostní vyšetřování, včetně získávání a vyhodnocování údajů ze zařízení pro záznam údajů o plavbě (VDR) nebo ze zjednodušených VDR (S-VDR) a jiných elektronických přístrojů;“

b) písmena h) a i) se nahrazují tímto:

„h) podporovat spolupráci s orgány třetích zemí pro námořní bezpečnostní vyšetřování a s mezinárodními organizacemi pro vyšetřování námořních nehod v oblasti působnosti této směrnice;

i) poskytnout orgánům pro námořní bezpečnostní vyšetřování provádějícím námořní bezpečnostní vyšetřování všechny příslušné informace.“

10a) Článek 12 se mění takto:

a) odstavec 3 se nahrazuje tímto:

„3. Spoluprací členského státu na námořním bezpečnostním vyšetřování prováděném třetí zemí s významným zájmem nejsou dotčeny požadavky na provádění námořního bezpečnostního vyšetřování a podávání zpráv podle této směrnice. V případě, že třetí země s významným zájmem vede námořní bezpečnostní vyšetřování, do něhož je zapojen jeden nebo více členských států, mohou se členské státy rozhodnout neprovádět souběžné námořní bezpečnostní vyšetřování, je-li námořní bezpečnostní vyšetřování vedené třetí zemí v souladu s předpisem IMO pro vyšetřování námořních nehod a mimořádných událostí. V takových případech se článek 14 nevztahuje na orgány členských států pro námořní bezpečnostní vyšetřování.“

10b) V článku 13 se písmeno a) nahrazuje tímto:

„a) zachování všech informací z námořních map, lodních deníků, elektronických a magnetických záznamů a videozáznamů včetně informací ze zařízení pro záznam údajů o plavbě (VDR), zjednodušených VDR (S-VDR) a dalších elektronických zařízení, které se vztahují k období před nehodou, během ní a po ní;“

- 11) Článek 14 se nahrazuje tímto:

„Článek 14

Zprávy o nehodách

1. Na základě bezpečnostních vyšetřování prováděných podle této směrnice se vyhotoví a zveřejní zpráva o nehodě ve formě vymezené příslušným orgánem pro námořní bezpečnostní vyšetřování a v souladu s odpovídajícími oddíly přílohy I.

Orgány pro námořní bezpečnostní vyšetřování mohou rozhodnout, že výsledkem námořního bezpečnostního vyšetřování je přehledová zpráva, která se zveřejní v případě, že:

- a) bezpečnostní vyšetřování se netýká velmi vážné námořní nehody; nebo
- b) námořní nehody, u nichž zjištění nemohou vést k předcházení budoucím nehodám a mimořádným událostem.

2. Orgány pro námořní bezpečnostní vyšetřování vynaloží veškeré úsilí ke zveřejnění, zejména v námořním odvětví, zpráv o nehodě podle odstavce 1, včetně svých závěrů a případných doporučení do dvanácti měsíců ode dne nehody. Pokud v případě velmi vážné nehody nelze závěrečnou zprávu o nehodě vydat v této lhůtě, zveřejní se do dvanácti měsíců od data nehody prozatímní zpráva o nehodě.

3. Orgán pro námořní bezpečnostní vyšetřování členského státu vedoucího vyšetřování zašle kopii závěrečné nebo prozatímní zprávy Komisi. Orgán pro námořní bezpečnostní vyšetřování vezme v úvahu možná technická vyjádření Komise k závěrečným zprávám, aniž je tím dotčena podstata zjištění, s cílem zlepšit kvalitu zprávy o nehodě, jak je to pro dosažení cílů této směrnice nejúčelnější.

4. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 20 za účelem změny nebo doplnění částí týkajících se věcných informací, slovního popisu a analýzy přílohy I.“

12) Článek 15 se mění takto:

a) odstavec 1 se nahrazuje tímto:

1. Členské státy zajistí, aby byla bezpečnostní doporučení předložená orgány pro námořní bezpečnostní vyšetřování náležitě zohledněna těmi, kterým jsou určena, a aby byla případně na jejich základě přijata příslušná opatření v souladu s právem Unie a mezinárodním právem.“

b) odstavec 2 se nahrazuje tímto:

„2. Orgán pro námořní bezpečnostní vyšetřování nebo Komise v případě potřeby formuluje bezpečnostní doporučení na základě obecné analýzy údajů a celkových výsledků provedených námořních bezpečnostních vyšetřování.“

13) V článku 16 se první pododstavec nahrazuje tímto:

„Aniž je dotčeno právo orgánu členského státu pro námořní bezpečnostní vyšetřování vydat včasnou výstrahu, dospěje-li tento orgán v jakékoli fázi námořního bezpečnostního vyšetřování k názoru, že je nutné učinit naléhavé opatření na úrovni Unie, aby se předešlo nebezpečí nových nehod, bezodkladně informuje Komisi o nutnosti vydat včasnou výstrahu.“

14) Článek 17 se mění takto:

a) vkládá se nový odstavec, který zní:

„2a. Členské státy na platformě EMCIP nahlásí všechny námořní nehody a mimořádné události v souladu s formátem uvedeným v příloze II a při provádění námořního bezpečnostního vyšetřování poskytnou údaje vyplývající z námořních bezpečnostních vyšetřování v souladu s pravidly databáze EMCIP. V případě rybářských plavidel o délce menší než 15 metrů se vyžaduje pouze podávání zpráv o velmi vážných námořních nehodách. Pokud se v případě velmi vážných námořních nehod rybářských plavidel o délce méně než 15 metrů vyšetřování neuskuteční, je nutné uvést důvody, proč k němu nedošlo.“

b) odstavec 3 se nahrazuje tímto:

„3. Orgány členských států pro námořní bezpečnostní vyšetřování oznámí všechny velmi vážné námořní nehody databázi EMCIP. Členské státy mohou rozhodnout o tom, že bude jmenován příslušný vnitrostátní orgán nebo orgány, které budou oznamovat všechny ostatní námořní nehody a mimořádné události, a tento orgán nebo orgány jmenovat. Dozví-li se Komise o námořní nehodě nebo mimořádné události, informuje příslušné vnitrostátní orgány.“

c) vkládá se nový odstavec, který zní:

„5. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 20 za účelem změny nebo doplnění přílohy II, pokud jde o informace, které v ní mají být uvedeny, s cílem zohlednit změny předpisu IMO pro vyšetřování nehod nebo souvisejících pokynů Mezinárodní námořní organizace (IMO).“

- 15) vkládá se nový článek, který zní:

„Článek 17a

Odborná příprava a operativní podpora

1. Na zvláštní žádost orgánů pro vyšetřování námořní bezpečnosti členských států Komise usnadňuje rozvoj kapacit a sdílení znalostí v rámci orgánů pro námořní bezpečnostní vyšetřování a mezi nimi prostřednictvím poskytování odborné přípravy v oblasti nového právního a technologického vývoje, konkrétních technik a nástrojů a technologií týkajících se lodí, jejich vybavení a provozu.
2. Na žádost orgánů členských států pro námořní bezpečnostní vyšetřování a za předpokladu, že nedojde ke střetu zájmů, poskytuje Komise těmto členským státům operativní podporu při provádění jejich námořních bezpečnostních vyšetřování. Tato podpora může zahrnovat poskytování specializovaných analytických nástrojů nebo vybavení, jakož i odborných znalostí, které orgány pro námořní bezpečnostní vyšetřování obvykle nepotřebují, je-li zajištěna jejich nezávislost.“

- 16) Článek 19 se nahrazuje tímto:

„Článek 19

Postup projednávání ve výboru

1. Komisi je nápomocen Výbor pro námořní bezpečnost a zabránění znečištění z lodí (COSS), zřízený nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2099/2002. Tento výbor je výborem ve smyslu nařízení (EU) č. 182/2011.
2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 5 nařízení (EU) č. 182/2011.“

17) Článek 20 se nahrazuje tímto:

„Článek 20

Výkon přenesené pravomoci

1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci je svěřena Komisi za podmínek stanovených v tomto článku.
2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedená v čl. 14 odst. 4 a čl. 17 odst. 5 je svěřena Komisi na dobu neurčitou od data vstupu tohoto nařízení v platnost [*datum vstupu základního legislativního aktu v platnost*]
3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v čl. 14 odst. 4 a čl. 17 odst. 5 kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomoci v něm určené. Rozhodnutí nabývá účinku prvním dnem po zveřejnění v Úředním věstníku Evropské unie nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedotýká se platnosti již platných aktů v přenesené pravomoci.
4. Před přijetím aktu v přenesené pravomoci Komise vede konzultace s odborníky jmenovanými jednotlivými členskými státy v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě o zdokonalení tvorby právních předpisů ze dne 13. dubna 2016.
5. Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise neprodleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.
6. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle v čl. 14 odst. 4 a čl. 17 odst. 5 vstoupí v platnost pouze tehdy, pokud proti němu Evropský parlament ani Rada nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament i Rada před uplynutím této lhůty informují Komisi o tom, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.“

- 18) Článek 23 se nahrazuje tímto:

„Článek 23

Přezkum provádění

Komise do [Úřad pro publikace – vložte datum: deset let ode dne vstupu této pozměňující směrnice v platnost] předloží Evropskému parlamentu a Radě zprávu o provádění této směrnice a o jejím dodržování.“

- 19) V článku 24 se doplňuje nový odstavec, který zní:

„3. Nařízení Komise (EU) č. 1286/2011 se zrušuje s účinkem ode dne uplynutí lhůty pro provedení této směrnice, jak je vymezena v čl. 2 odst. 1 směrnice... [vložte odkaz na pozměňující směrnici].“

Článek 2

Provedení

1. Členské státy přijímají a zveřejní právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí nejpozději do čtyř let ode dne vstupu této směrnice v platnost.

Tyto předpisy přijaté členskými státy musí obsahovat odkaz na tuto směrnici nebo musí být takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. Způsob odkazu si stanoví členské státy.

2. Členské státy sdělí Komisi znění hlavních ustanovení vnitrostátních právních předpisů, které přijmou v oblasti působnosti této směrnice.

Článek 3

Vstup v platnost

Tato směrnice vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Článek 4

Určení

Tato směrnice je určena členským státům.

V Bruselu dne

Za Evropský parlament
předseda/předsedkyně

Za Radu
předseda/předsedkyně
