



Rada
Európskej únie

V Bruseli 28. novembra 2023
(OR. en)

15950/23

**Medziinštitucionálny spis:
2023/0164(COD)**

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

SPRÁVA

Od:	Generálny sekretariát Rady
Komu:	Rada
Č. predch. dok.:	13015/23
Č. dok. Kom.:	10115/23
Predmet:	Návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa mení smernica 2009/18/ES, ktorou sa ustanovujú základné zásady upravujúce vyšetrowanie nehôd v sektore námornej dopravy – všeobecné smerovanie

I. ÚVOD

1. Komisia 1. júna 2023 zaslala uvedený návrh Európskemu parlamentu a Rade.
2. Tento návrh sa týka zmeny smernice 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/ES¹.

¹ Ú. v. EÚ L 131, 28.5.2009, s. 114.

3. Smernicou 2009/18/ES sa stanovuje systém bezpečnostných vyšetровaní s cieľom poučiť sa z námorných nehôd a zabrániť ich opakovanému výskytu. Námorné nehody, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti smernice, sa vyšetrujú s cieľom zlepšiť námornú bezpečnosť a chrániť morské prostredie.
4. Revízia smernice má tieto špecifické ciele:
- zlepšiť ochranu rybárskych plavidiel, ich posádky a životného prostredia. Menšie rybárske plavidlá s dĺžkou menej ako 15 metrov nepatria do súčasného rozsahu pôsobnosti smernice, čo znamená, že nehody, pri ktorých došlo k úmrtiam a strate plavidiel, sa nevyšetrujú systematicky a harmonizovane,
 - objasniť vymedzenia pojmov a znenie právneho predpisu, aby orgány členských štátov pre vyšetovanie nehôd vyšetovali všetky nehody, ktoré treba vyšetriť, včas a harmonizovane,
 - posilniť kapacitu orgánov pre vyšetovanie nehôd včas, odborne a nezávisle vykonávať vyšetovania nehôd (a podávať o nich správy), a to aj v oblasti obnoviteľných a nízkouhlíkových palív a technológií, a
 - aktualizovať viaceré vymedzenia pojmov a odkazy na príslušné právne predpisy EÚ a predpisy IMO s cieľom zabezpečiť jednoznačnosť a konzistentnosť.
5. Komisia prijala návrh v rámci svojho Programu regulačnej vhodnosti a efektívnosti (REFIT) ako opatrenie bezprostredne nadväzujúce na hodnotenie *ex post*¹ a kontrolu vhodnosti v oblasti námornej dopravy², ktoré sa uskutočnili v roku 2018.
6. Návrh vychádza z výsledkov posúdenia vplyvu³, ktoré bolo založené na externej podpornej štúdii. Posúdenie vplyvu sa predložilo a dôkladne preskúmalo na jednom zasadnutí pracovnej skupiny a delegácie k nemu nevyjadrili žiadne závažné pripomienky.

¹ 9131/18 + ADD 1.

² 9128/18 + ADD 1.

³ 10115/23 ADD 1 + ADD 2.

7. K návrhu bolo pripojené posúdenie vplyvu¹. Pracovná skupina toto posúdenie vplyvu dôkladne preskúmala na jednom zasadnutí. Pripomienky sa týkali najmä nákladov na osvedčenie systémov riadenia kvality zo strany orgánov pre námorné bezpečnostné vyšetrovanie a spôsobu výpočtu týchto nákladov.

II. PRESKÚMANIE OSTATNÝMI INŠTITÚCIAMI

8. Výbor Európskeho parlamentu pre dopravu a cestovný ruch (TRAN) vymenoval 20. júla 2023 za spravodajkyňu pani Caroline Nagtegaalovú (Renew, NL). Pani Nagtegaalová predložila svoj návrh správy 18. septembra a hlasovanie výboru TRAN o tomto návrhu je v súčasnosti naplánované na 7. decembra.
9. Európsky hospodársky a sociálny výbor prijal svoje stanovisko k návrhu 20. septembra 2023². Výbor regiónov sa 23. júna 2023 rozhodol stanovisko nezaujať.

III. SÚČASNÝ STAV ROKOVANÍ V RADE

10. Pracovná skupina pre námornú dopravu rokovala o návrhu na viacerých zasadnutiach od júna 2023. Všetky delegácie vyjadrili cieľom návrhu Komisie všeobecnú podporu v záujme zvýšenia námornej bezpečnosti a ochrany morského prostredia.
11. Výbor stálych predstaviteľov na zasadnutí 22. novembra potvrdil podporu najnovšieho kompromisu a odporučil Rade, aby na zasadnutí Rady TTE (doprava) 4. decembra 2023 dospela k všeobecnému smerovaniu.

¹ 10115/23 ADD 1 + ADD 2.

² 13372/23.

12. S cieľom umožniť orgánom pre vyšetrovanie nehôd (ďalej len „AIB“) vykonávať vyšetrovania nehôd v celej Únii podobným spôsobom (a podávať o nich správy) sa práca zamerala na to, aby existujúce pravidlá boli jasnejšie a lepšie zosúladené s príslušnými medzinárodnými predpismi. Do návrhu Komisie sa zaviedlo niekoľko zmien, ktorých hlavným cieľom bolo posilniť ustanovenia týkajúce sa nezávislosti orgánov pre vyšetrovanie nehôd a dôvernosti ich zistení, ako aj znížiť zbytočnú administratívnu záťaž. Je potrebné poukázať na tri hlavné podstatné zmeny.
13. Po prvé, zrevidovalo sa znenie článku 1 ods. 2 s cieľom objasniť, že účelom vyšetrovaní, ktoré vykonávajú AIB, nie je určiť zodpovednosť ani pripísať vinu. Na tento účel už majú všetky členské štáty zavedené právne rámce. Práca AIB by sa namiesto toho mala zamerať na podrobné podávanie správ o príčinách námorných nehôd alebo mimoriadnych udalostí bez neprimeraného vonkajšieho tlaku s cieľom poučiť sa z námorných nehôd a zabrániť ich opakovaniu. Posilnili sa tiež ustanovenia o dôvernosti informácií, ktoré AIB získajú počas vyšetrovaní (článok 9), a to aj s cieľom zabrániť vonkajším tlakom a uľahčiť prístup k údajom, ktoré by mohli byť relevantné z hľadiska určovania príčin námorných nehôd. Zároveň sa zrevidoval článok 17a, aby sa lepšie vymedzilo zapojenie Komisie a EMSA do odbornej prípravy a operačnej podpory pre AIB pri vykonávaní ich vyšetrovaní; takáto podpora by sa mala poskytovať len na žiadosť vyšetrovacích orgánov a len v prípade, že nedôjde ku konfliktu záujmov.
14. Po druhé, s cieľom zohľadniť rôzne potreby a organizačné štruktúry na vnútroštátnej úrovni a zároveň zabrániť zbytočnej administratívnej záťaži sa článok 8 ods. 7 upravil tak, aby sa každému členskému štátu umožnilo rozhodnúť sa, či zavedie alebo nezavedie systém riadenia kvality pre vnútroštátny orgán pre námorné bezpečnostné vyšetrovanie. S rovnakým cieľom zníženia administratívnej záťaže sa v texte teraz stanovuje možnosť, aby AIB vypracúvali „zjednodušené správy“, čím sa znižuje pracovné zaťaženie v situáciách, keď by vypracovanie podrobnej správy nemalo žiadnu pridanú hodnotu.

15. Po tretie, článok 20 sa preformuloval tak, aby bola Komisia splnomocnená prijímať delegované akty s cieľom prispôsobiť prílohy vývoju medzinárodného námorného práva v súvislosti s vyšetrovaním nehôd v odvetví námornej dopravy a uľahčiť zhromažďovanie, výmenu a nahlasovanie poznatkov.
16. Okrem toho by sa lehota na transpozíciu navrhovaná Komisiou (jeden rok po nadobudnutí účinnosti pozmeňujúcej smernice) predĺžila na 4 roky.
17. V tejto fáze postupu Komisia trvá na procesnej výhrade ku všetkým zmenám svojho návrhu.

IV. ZÁVER

18. Vzhľadom na uvedené skutočnosti sa Rada vyzýva, aby na základe kompromisu uvedeného v prílohe k tejto správe dospela k *všeobecnému smerovaniu* k návrhu smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa mení smernica 2009/18/ES, ktorou sa ustanovujú základné zásady upravujúce vyšetrowanie nehôd v sektore námornej dopravy.

Návrh

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY,

**ktorou sa mení smernica 2009/18/ES, ktorou sa ustanovujú základné zásady upravujúce
vyšetrovanie nehôd v sektore námornej dopravy, a zrušuje sa 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,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru⁷,

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov⁸,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom,

keďže:

⁷ Ú. v. EÚ C , , s. .

⁸ Ú. v. EÚ C , , s. .

- (1) V smernici Európskeho parlamentu a Rady 2009/18/ES⁹ sa stanovujú základné zásady upravujúce vyšetrovanie nehôd v sektore námornej dopravy a systém bezpečnostných vyšetровaní. Námorné nehody, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti tejto smernice, vyšetrujú nezávislé vyšetrovacie 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 smernice 2009/18/ES by sa mali zohľadniť.
- (3) 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 revidovali. V smernici sa napríklad odkazuje na Kódex IMO o vyšetrovaní námorných nehôd a mimoriadnych udalostí [rezolúcia IMO A.849(20) z 27. novembra 1997], ktorý bol zrušený Kódexom medzinárodných noriem a odporúčaných postupov pre bezpečné vyšetrovanie námorných nehôd alebo námorných incidentov (kódex pre vyšetrovanie nehôd) [rezolúcia MSC.255(84) zo 16. mája 2008 spolu s rezolúciou A.1075(28) o usmerneniach na pomoc vyšetrovateľom pri vykonávaní kódexu pre vyšetrovanie nehôd MSC.255(84)].
- (4) V kódexe IMO pre vyšetrovanie nehôd sa vymedzujú nové pojmy, napríklad pojem „orgán pre námorné bezpečnostné vyšetrovanie“, zatiaľ čo iné pojmy, napríklad „vážna nehoda“, sa vypúšťajú. Tieto zmeny by sa mali začleniť do smernice 2009/18/ES.
- (5) V smernici 2009/18/ES sa zároveň odkazuje na obežník IMO MSC/MEPC. 3/Circ.3 z roku 2008, ktorý bol nahradený obežníkom MSC-MEPC. 3/Circ.4/rev.1 z 18. novembra 2014 s názvom Správy o námorných nehodách a mimoriadnych udalostiach – revidované harmonizované postupy podávania správ.

⁹ Ú. v. EÚ L 131, 28.5.2009, s. 114.

- (6) Usmernenia IMO na pomoc vyšetrovateľom pri vykonávaní kódexu pre vyšetrovanie nehôd [A.1075(28)], ktoré sa prijali 4. decembra 2013, poskytujú praktické rady pre systematické vyšetrovanie námorných nehôd a mimoriadnych udalostí, pričom umožňujú rozvoj účinnej analýzy a preventívnych opatrení. Tieto usmernenia by sa mali začleniť do smernice 2009/18/ES.
- (7) Rybárske plavidlá s dĺžkou menej ako 15 metrov sú v súčasnosti vylúčené z rozsahu pôsobnosti smernice 2009/18/ES, a preto nie je vykonávanie vyšetrovaní námorných nehôd týkajúcich sa takýchto rybárskych plavidiel systematické ani harmonizované. Tieto plavidlá sú náchylnejšie na prevrátenie a pomerne často dochádza k pádu členov posádky cez palubu. Preto je potrebné chrániť tieto rybárske plavidlá, ich posádku a životné prostredie zavedením predbežného hodnotenia veľmi vážnych námorných nehôd týkajúcich sa rybárskych plavidiel s dĺžkou menej ako 15 metrov, ktorého cieľom je určiť, či by orgány mali začať bezpečnostné vyšetrovanie, okrem iného s ohľadom na dostupné dôkazy, ako aj na možnosť, že závery bezpečnostného vyšetrovania povedú k predchádzaniu budúcim nehodám a mimoriadnym udalostiam.
- (7a) Táto smernica by nemala členským štátom brániť v tom, aby si stanovili vnútroštátne pravidlá vyšetrovania námorných nehôd alebo mimoriadnych udalostí, ktoré sa týkajú akéhokoľvek typu lode prepravujúcej 12 cestujúcich alebo menej alebo využívanej na iné komerčné účely.
- (8) Niektoré z vymedzení uvedených v smernici 2009/18/ES nie sú jednoznačné. Stanoviť by sa malo vymedzenie dĺžky rybárskeho plavidla, najmä ak existuje rozdiel v prístupe a povinnostiach orgánov pre námorné bezpečnostné vyšetrovanie na základe dĺžky rybárskeho plavidla.
- (9) V kódexe IMO pre vyšetrovanie 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 orgánov pre vyšetrovanie nehôd, najmä pokiaľ ide o nehody v prístavoch, schopnosť uskutočňovať spoločné vyšetrovania a zhromažďovanie údajov o nehodách a vyšetrovaniach.

- (10) V kódexe IMO pre vyšetrovanie nehôd sa stanovuje, že ak došlo k veľmi vážnej námornej nehode, vykoná sa námorné bezpečnostné vyšetrovanie. Neexistuje však usmernenie týkajúce sa toho, v akom čase po nehode musí nastať smrť, aby sa táto smrť považovala za veľmi vážnu námornú nehodu vyžadujúcu vyšetrovanie. V smernici 2009/18/ES by sa preto malo stanoviť takéto usmernenie.
- (11) Medzi členskými štátmi existujú značné rozdiely, pokiaľ ide o dostupné personálne a operačné zdroje orgánov pre námorné bezpečnostné vyšetrovanie, čo má za následok neúčinné a nejednotné nahlasovanie a vyšetrovanie námorných nehôd. Komisia by preto mala v priebehu jednotlivých vyšetovaní s podporou Európskej námornej bezpečnostnej agentúry (EMSA) poskytovať vysoko špecializovanú analytickú podporu (mäkké zručnosti), ako aj analytické nástroje a vybavenie (technické vybavenie).
- (12) Vzhľadom na uvedené skutočnosti by agentúra EMSA mala organizovať odbornú prípravu o osobitných technikách a novom vývoji a technológiách, ktoré môžu mať význam pre vyšetrovanie nehôd v budúcnosti. Takáto odborná príprava by mala byť zameraná okrem iného na obnoviteľné a nízkouhlíkové palivá, ktoré majú osobitný význam so zreteľom na balík Fit for 55, a automatizáciu, ako aj na pravidlá všeobecného nariadenia o ochrane údajov.
- (12a) Za každých okolností sa musí zabezpečiť nezávislosť námorných 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.

- (14) S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky vykonávania ustanovení tejto smernice, pokiaľ ide o zoznam textov IMO v jej rozsahu pôsobnosti, by sa mali na Komisiu preniesť vykonávacie právomoci. Uvedené právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011¹⁰.
- (14a) S cieľom prispôbiť prílohy vývoju medzinárodného námorného práva v súvislosti s vyšetrovaním nehôd v odvetví námornej dopravy a uľahčiť zhromažďovanie a výmenu poznatkov, ako aj nahlasovanie by sa mala na Komisiu delegovať právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, pokiaľ ide o článok 14 ods. 4 a článok 17 ods. 5 tejto smernice. 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. Do týchto konzultácií by sa mal zapojiť najmä rámec stálej spolupráce zriadený touto smernicou. 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.
- (15) Komisia by mala vzhľadom na úplný cyklus návštev agentúry EMSA v členských štátoch na monitorovanie vykonávania tejto smernice vyhodnotiť vykonávanie tejto smernice najneskôr do [*desať rokov odo dňa nadobudnutia účinnosti, ktorý je uvedený v článku 23*] a podať o ňom správu Európskemu parlamentu a Rade. Členské štáty by pri získavaní všetkých informácií potrebných na toto hodnotenie mali s Komisiou spolupracovať.

¹⁰ 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).

- (16) 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.
- (17) 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. Účelom vyšetrovaní podľa tejto smernice nie je určovať zodpovednosť ani pripisovať vinu, a teda zo záverov takéhoto vyšetrovania nemožno odvodiť vinu ani zodpovednosť. Členské štáty zabezpečia, aby sa orgánom pre námorné bezpečnostné vyšetrovanie (ďalej len „vyšetrovacie orgány“) nebránilo v podrobnom podávaní správ o príčinách námornej nehody alebo mimoriadnej udalosti ani aby pri tom neboli obmedzované.“.

2. Článok 2 ods. 2 sa mení takto:

a) *(vypúšťa sa)*

b) Písmeno d) sa vypúšťa.

3. Článok 3 sa nahrádza takto:

„Článok 3

Vymedzenie pojmov

Na účely tejto smernice:

- „1. „kódex IMO pre vyšetovanie nehôd“ je Kódex medzinárodných noriem a odporúčaných postupov pre bezpečnostné vyšetovanie námorných nehôd alebo námorných mimoriadnych udalostí v prílohe k rezolúcii Výboru pre námornú bezpečnosť IMO MSC.255(84) v platnom znení;
2. „usmernenia IMO na pomoc vyšetrovateľom pri vykonávaní kódexu pre vyšetovanie nehôd“ sú usmernenia prijaté rezolúciou zhromaždenia IMO A.1075(28) 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 vyšetrojúci 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 právneho výboru IMO LEG.3(91) z 27. apríla 2006 schválené správnu radou Medzinárodnej organizácie práce na jej 296. zasadnutí 12. až 16. júna 2006;
5. pojmy „osobná loď ro-ro“ a „vysokorýchlostné osobné plavidlo“ sa chápu v súlade s vymedzením pojmov uvedeným v článku 2 smernice (EÚ) 2017/2110¹¹;
6. pojem „zapisovač údajov o plavbe“ (ďalej len „VDR“) a „zjednodušený zapisovač údajov o plavbe“ (ďalej len „S-VDR“) sa chápe v súlade s vymedzením uvedeným v rezolúciách Výboru pre námornú bezpečnosť IMO MSC.333(90) a MSC. 163(78) v ich platnom znení doplnenom príslušnými výkonnosťnými normami IMO v závislosti od dátumu inštalácie na palube, a to bez toho, aby boli dotknuté právne predpisy Únie;
7. „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 prípadne
 - b) Komisie konajúcej na základe analýzy abstraktných údajov a výsledkov vykonaných bezpečnostných vyšetrení.
8. pojem „dĺžka rybárskeho plavidla“ sa chápe v súlade s vymedzením uvedeným v článku 2 nariadenia (EÚ) 2017/1130¹²;

¹¹ 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).

¹² 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).

9. „smrteľné zranenie“ je zranenie, ktoré osoba utrpela pri nehode a ktorého výsledkom je jej smrť do pätnástich dní od dátumu nehody, ak sú k dispozícii súvisiace informácie.“.

4. Článok 4 sa mení takto:

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

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

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

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

5. Článok 5 sa nahrádza takto:

„Článok 5

Povinnosť vyšetrovať

1. Každý členský štát zabezpečí, aby vyšetrovací orgán uvedený v článku 8 vykonal bezpečnostné vyšetrovanie po veľmi vážnej námornej nehode:

- a) týkajúcej sa lode plviacej 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 v prípade rybárskeho plavidla s dĺžkou menej ako 15 metrov vykoná predbežné hodnotenie veľmi vážnej námornej nehody s cieľom určiť, či sa vykoná alebo nevykoná bezpečnostné vyšetrovanie.

V prípadoch, keď vyšetrovací orgán rozhodne o tom, že bezpečnostné vyšetrovanie veľmi vážnej námornej nehody týkajúcej sa rybárskeho plavidla s dĺžkou menej ako 15 metrov sa nevykoná, dôvody tohto rozhodnutia sa zaznamenajú a oznámia v súlade s článkom 17 ods. 3.

3. Vyšetrovací orgán pri rozhodnutiach uvedených v odseku 2 zohľadní dostupné dôkazy, ako aj možnosť, že závery bezpečnostného vyšetrovania povedú k predchádzaniu budúcim nehodám a mimoriadnym udalostiam. V prípade akejkoľvek inej námornej nehody alebo mimoriadnej udalosti rozhodne vyšetrovací orgán o tom, či sa vykoná alebo nevykoná bezpečnostné vyšetrovanie.

4. Rozsah a praktické opatrenia výkonu bezpečnostného vyšetrovania určí vyšetrovací orgán vedúceho vyšetrovacieho členského štátu v spolupráci s rovnocennými orgánmi ostatných štátov s podstatným záujmom, a to spôsobom, ktorý podľa neho najviac pomôže dosiahnuť cieľ tejto smernice a s cieľom predchádzať budúcim nehodám a mimoriadnym udalostiam.

5. Pri vykonávaní bezpečnostných vyšetrovaní sa vyšetrovací orgán riadi usmerneniami IMO na pomoc vyšetrovateľom pri vykonávaní kódexu pre vyšetrovanie nehôd.

Vyšetrovatelia sa môžu od týchto usmernení odchýliť, ak to podľa ich odborného úsudku možno opodstatniť ako potrebné na dosiahnutie cieľov vyšetrovania. Po konzultácii s vyšetrovacími orgánmi v spojení s rámcom stálej spolupráce vymedzeným v článku 10 môže Komisia na vykonávanie týchto usmernení prijať odporúčania zohľadňujúce akékoľvek relevantné závery vyведенé z bezpečnostných vyšetrovaní.

6. 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.

7. Bezpečnostné vyšetrovanie sa začne bezodkladne po námornej nehode alebo mimoriadnej udalosti, v každom prípade však najneskôr do dvoch mesiacov po tom, ako sa stali.

8. Ak sa v priebehu námorného bezpečnostného vyšetrovania zistí, že bol spáchaný trestný čin podľa článkov 3, 3a, 3b alebo 3c Dohovoru o potláčaní protiprávnych činov proti bezpečnosti námornej plavby z roku 1988 v jeho platnej verzii, vyšetrovací orgán o tom s prihliadnutím na vnútroštátne právo okamžite informuje orgány pre námornú bezpečnosť členského štátu alebo členských štátov a všetkých dotknutých tretích krajín.“.

6. Článok 6 sa nahrádza takto:

„Článok 6

Oznamovacia povinnosť

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

7. Článok 7 sa mení takto:

a) V odseku 1 sa tretí pododsek nahrádza takto:

„Vykonávanie súbežných bezpečnostných vyšetровaní 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 vyšetровaní. Členské štáty vykonávajúce súbežné bezpečnostné vyšetровania vzájomne spolupracujú. Zúčastnené vyšetrovacie orgány si najmä vymieňajú príslušné informácie získané počas svojich predmetných vyšetровaní, a to najmä s cieľom dosiahnuť, pokiaľ možno, spoločné závery.“;

b) Vkladá sa tento odsek 1a:

„1a. Počas vykonávania námorného bezpečnostného vyšetровania členské štáty s podstatným záujmom vo vhodnom rozsahu pomáhajú členským štátom vyšetrujúcim námornú bezpečnosť pri prístupe k informáciám, ktoré sú pre námorné bezpečnostné vyšetovanie relevantné. Vyšetrovateľovi alebo vyšetrovateľom vykonávajúcim námorné bezpečnostné vyšetovanie je možné poskytnúť prístup aj 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 na námornej nehode alebo mimoriadnej udalosti zúčastnená osobná loď ro-ro alebo osobné vysokorýchlostné plavidlo, postup bezpečnostného vyšetovania začne ten členský štát, v ktorého výsostných teritoriálnych vodách alebo vnútorných vodách v zmysle vymedzenia dohovoru UNCLOS sa nehoda alebo mimoriadna udalosť stala, alebo ak sa stala v iných vodách, posledný členský štát, ktorý táto osobná loď ro-ro navštívila. Tento štát zostáva zodpovedný za bezpečnostné vyšetovanie a koordináciu s ostatnými členskými štátmi s podstatným záujmom až dovtedy, kým sa vzájomne nedohodne, ktorý z nich bude vedúcim vyšetrujúcim štátom.“.

8. Článok 8 sa nahrádza takto:

„Článok 8

Orgány pre námorné bezpečnostné vyšetrowanie

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

Nevylučuje sa riadne vymenovanie vyšetrowateľov s potrebnými špecializovanými zručnosťami, ktorí sú dočasne zapojení do námorného bezpečnostného vyšetrowania, ani využívanie konzultantov na poskytovanie odborného poradenstva týkajúceho sa akéhokoľvek aspektu námorného bezpečnostného vyšetrowania.

Aby orgán pre námorné bezpečnostné vyšetrowanie vykonával bezpečnostné vyšetrowanie 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 a patria do rozsahu pôsobnosti tejto smernice, určia nezávislý ústredný bod spolupráce pri bezpečnostnom vyšetrowaní podľa článku 5 ods. 1 písm. c).

2. Orgán pre námorné bezpečnostné vyšetrowanie zabezpečí, aby jednotliví vyšetrowatelia mali pracovné znalosti a praktické skúsenosti v tých oblastiach, ktoré patria k ich obvyklým vyšetrowacím povinnostiam. Orgán pre námorné bezpečnostné vyšetrowanie ďalej podľa potreby zabezpečí rýchly prístup k príslušným znalostiam.

3. Činnosti zverené orgánu pre námorné bezpečnostné vyšetřovanie 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 námorné bezpečnostné vyšetřovanie alebo akéhokoľvek iného orgánu pre námorné bezpečnostné vyšetřovanie, na ktorý bola delegovaná úloha námorného bezpečnostného vyšetřovania, a prípadne v spolupráci s orgánmi zodpovednými za súdne vyšetřovanie, mali všetky príslušné informácie na vykonanie námorného bezpečnostného vyšetřovania a boli preto oprávnení:

- a) mať prístup k príslušnej oblasti alebo miestu nehody, ako aj k akejkoľvek 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 akejkoľvek inej osoby, predmetu, stavu alebo okolností 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 vyšetřenia 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 mohli považovať za ohrozenie bezpečnostného vyšetrovania;
- 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 plavebno-prevádzkových služieb, pátracích a záchranných tímov, lodivodov alebo iných prístavných alebo námorných pracovníkov.

5. Orgán pre námorné bezpečnostné vyšetrovanie musí byť schopný bezodkladne a kedykoľvek reagovať na oznámenie o nehode a musí mať dostatočné zdroje na nezávislý výkon svojich funkcií. Jeho vyšetrovateľom pre oblasť námornej bezpečnosti sa poskytne postavenie, ktoré im dá potrebné záruky nezávislosti.

6. Orgán pre námorné bezpečnostné vyšetrovanie môže spájať svoje úlohy podľa tejto smernice s prácou na vyšetrovaní iných udalostí než námorné nehody pod podmienkou, že takéto vyšetrovania neohrozia jeho nezávislosť.

7. Každý členský štát môže vytvoriť, zaviesť a udržiavať systém riadenia kvality svojho orgánu pre námorné bezpečnostné vyšetrovanie.

9. Článok 9 sa nahrádza takto:

„Článok 9

Dôverný charakter

1. Bez toho, aby bolo dotknuté nariadenie (EÚ) 2016/679, členské štáty konajúce v rámci svojich právnych systémov zabezpečia, aby sa nasledujúce záznamy nesprístupnili na iné účely než je námorné bezpečnostné vyšetrovanie, pokiaľ príslušný orgán v danom členskom štáte neurčí, že ich zverejnenie je odôvodnené prevažujúcim verejným záujmom, a to vrátane prípadov, keď sa dospeje k záveru, že prínos zverejnenia prevažuje nad nepriaznivým vnútroštátnymi a medzinárodnými dôsledkami, ktoré tento krok môže mať na aktuálne alebo ktorékoľvek budúce bezpečnostné vyšetrovanie:

- a) všetky výpovede, ktoré od osôb získa orgán pre námorné bezpečnostné vyšetrovanie počas námorného bezpečnostného vyšetrovania;
- b) záznamy prezrádzajúce totožnosť osôb, ktoré poskytli dôkazy v rámci námorného bezpečnostného vyšetrovania;
- c) informácie zhromaždené orgánom pre námorné bezpečnostné vyšetrovanie, ktoré majú osobitne citlivú a osobnú povahu vrátane informácií týkajúcich sa zdravotného stavu jednotlivcov;
- d) materiály následne vypracované v priebehu námorného bezpečnostného vyšetrovania ako napr. poznámky, návrhy, stanoviská vypracované vyšetrovateľmi pre oblasť námornej bezpečnosti, názory vyjadrené pri analýze informácií;
- e) informácie a dôkazy poskytnuté vyšetrovateľmi pre oblasť námornej bezpečnosti z iného členského štátu alebo tretích krajín v súlade s medzinárodnými normami a odporúčanými postupmi v prípade, že to požaduje ich orgán pre námorné bezpečnostné vyšetrovanie;
- f) pracovné verzie predbežnej, stručnej alebo záverečnej správy;

- g) celá komunikácia medzi osobami zúčastnenými na prevádzke lode;
- h) písomné alebo elektronické záznamy a prepisy záznamov z plavebno-prevádzkovej služby vrátane správ a výsledkov na vnútorné účely.

2. Záznamy zo zapisovača údajov o plavbe a zo zjednodušeného zapisovača údajov o plavbe pochádzajúce z námorného bezpečnostného vyšetrovania sa sprístupňujú a používajú len na účely námorného bezpečnostného vyšetrovania alebo bezpečnosti lode s výnimkou prípadov, keď sa tieto údaje anonymizujú alebo zverejnia zabezpečenými postupmi.

3. Na účely uvedené v odseku 1 sa môžu zverejniť iba údaje, ktoré sú výslovne potrebné.

4. Členské štáty môžu rozhodnúť, že obmedzia prípady, v ktorých sa môže o takomto zverejnení rozhodnúť, pričom rešpektujú právne akty Únie.“.

10. 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 námorné bezpečnostné vyšetrovanie umožní navzájom spolupracovať v rozsahu potrebnom na dosiahnutie cieľa tejto smernice.“;

b) Odsek 3 sa mení takto:

a) Úvodný odsek a písmeno a) sa nahrádzajú takto:

„3. V rámci stálej spolupráce sa orgány pre námorné bezpečnostné vyšetrowanie v členských štátoch dohodnú najmä na najlepších formách spolupráce s cieľom:

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

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

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

i) poskytovať orgánom pre námorné bezpečnostné vyšetrowanie vykonávajúcim námorné bezpečnostné vyšetrowanie všetky relevantné informácie.“

10a. Článok 12 sa mení takto:

a) Odsek 3 sa nahrádza takto:

„3. Spolupráca členského štátu pri námornom bezpečnostnom vyšetrowaní vykonávanom treťou krajinou s podstatným záujmom nemá vplyv na povinnosť výkonu námorných bezpečnostných vyšetrowaní podľa tejto smernice, ani na povinnosť podávania správ. Ak tretia krajina s podstatným záujmom vedie námorné bezpečnostné vyšetrowanie s účasťou jedného alebo viacerých členských štátov, členské štáty môžu rozhodnúť o nevykonaní súbežného námorného bezpečnostného vyšetrowania za predpokladu, že námorné bezpečnostné vyšetrowanie vedené treťou krajinou sa vykonáva v súlade s Kódexom IMO o vyšetrowaní námorných nehôd a mimoriadnych udalostí. V takýchto prípadoch sa ustanovenia článku 14 neuplatňujú na orgány členských štátov pre námorné bezpečnostné vyšetrowanie.“.

10b. 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

Správy o nehode

1. Po ukončení bezpečnostného vyšetřovania vykonanom podľa tejto smernice sa uverejní správa o nehode predložená vo formáte vymedzenom príslušným orgánom pre námorné bezpečnostné vyšetřovanie a v súlade s príslušnými oddielmi prílohy I.

Orgány pre námorné bezpečnostné vyšetřovanie môžu rozhodnúť o tom, že sa z námorného bezpečnostného vyšetřovania vypracuje stručná správa, ktorá sa uverejní, ak:

a) sa bezpečnostné vyšetřovanie netýka veľmi vážnej námornej nehody alebo

b) námorná nehoda a závery s ňou súvisiace nemôžu viesť k predchádzaniu budúcim nehodám a mimoriadnym udalostiam.

2. Orgány pre námorné bezpečnostné vyšetřovanie 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 nehody. Ak v prípade veľmi vážnej nehody nie je možné vypracovať záverečnú správu o nehode v tejto lehote, do 12 mesiacov od dátumu nehody sa uverejní predbežná správa.

3. Orgán pre námorné bezpečnostné vyšetřovanie vedúceho vyšetřujúceho členského štátu zašle kópiu záverečnej alebo predbežnej správy Komisii. Orgán pre námorné bezpečnostné vyšetřovanie zohľadní prípadné technické pripomienky Komisie k záverečným správam, pričom sa nesmie ovplyvniť podstata zistení, na účely zlepšenia kvality 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 alebo doplniť časti týkajúce sa faktických informácií, opisu a analýzy prílohy I.“.

12. Článok 15 sa mení takto:

a) Odsek 1 sa nahrádza takto:

„1. Členské štáty zabezpečia, aby adresáti riadne zohľadnili bezpečnostné odporúčania orgánov pre námorné bezpečnostné vyšetrovanie a aby sa v náležitých prípadoch na ich základe prijali opatrenia v súlade s právom Únie a medzinárodným právom.“;

b) Odsek 2 sa nahrádza takto:

„2. Orgán pre námorné bezpečnostné vyšetrovanie alebo Komisia predložia podľa potreby bezpečnostné odporúčania na základe analýzy abstraktných údajov a celkových výsledkov vykonaných námorných bezpečnostných vyšetrovaní.“.

13. V článku 16 sa prvý odsek nahrádza takto:

„Ak orgán členského štátu pre námorné bezpečnostné vyšetrovanie bez toho, aby bolo dotknuté jeho právo na vydanie skorého varovania, dospeje v ktorejkoľvek etape námorného bezpečnostného vyšetrovania 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 oznamujú všetky námorné nehody a mimoriadne udalosti v rámci EMCIP vo formáte uvedenom v prílohe II a v prípade vykonania námorného bezpečnostného vyšetrovania poskytnú údaje vyplývajúce z námorných bezpečnostných vyšetrovaní 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 nahlásiť príslušné dôvody.“;

b) Odsek 3 sa nahrádza takto:

„3. Orgány členských štátov pre námorné bezpečnostné vyšetrowanie 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 alebo doplniť prílohu II, pokiaľ ide o informácie, ktoré sa v nej poskytujú, s cieľom zohľadniť úpravy, ktoré IMO vykonala v kódexe IMO pre vyšetrowanie nehôd alebo súvisiacich usmerneniach IMO.“.

15. Vkladá sa tento nový článok:

„Článok 17a

Odborná príprava a operačná podpora

1. Na osobitné požiadanie orgánov členských štátov pre námorné bezpečnostné vyšetrowanie Komisia uľahčí rozvoj kapacít, ako aj výmenu poznatkov v rámci orgánov pre námorné bezpečnostné vyšetrowanie a medzi nimi, a to poskytovaním odbornej prípravy o novom právnom a technologickom vývoji, osobitných technikách a nástrojoch a technológiách týkajúcich sa lodí, ich zariadenia a prevádzky.
2. Komisia na požiadanie orgánov členských štátov pre námorné bezpečnostné vyšetrowanie a za predpokladu, že nedôjde ku konfliktu záujmov, poskytne týmto členským štátom operačnú podporu pri vykonávaní ich námorných bezpečnostných vyšetrowaní. Súčasťou takejto podpory môže byť poskytovanie špecializovaných analytických nástrojov alebo vybavenia, ako aj osobitných odborných znalostí, ktoré orgány pre námorné bezpečnostné vyšetrowanie bežne nepotrebuju, pod podmienkou, že sa zabezpečí ich nezávislosť.“.

16. Článok 19 sa nahrádza 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 (EÚ) č. 182/2011.
2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5 nariadenia (EÚ) č. 182/2011.“.

17. Článok 20 sa nahrádza takto:

„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 základného legislatívneho aktu*].
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.“.

18. Článok 23 sa nahrádza takto:

„Článok 23

Preskúmanie vykonávania

Komisia do [Úrad pre publikácie: vložte dátum: desať rokov od dátumu nadobudnutia účinnosti tejto pozmeňujúcej smernice] predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o vykonávaní a dodržiavaní tejto smernice.“.

19. V článku 24 sa dopĺňa tento odsek:

„3. Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1286/2011 sa zrušuje s účinnosťou od dátumu uplynutia lehoty na transpozíciu tejto smernice v zmysle vymedzenia v článku 2 ods. 1 smernice ... [vložte odkaz na pozmeňujúcu smernicu].“.

Článok 2

Transpozícia

1. Členské štáty prijímú a uverejnia najneskôr 4 roky od dátumu nadobudnutia účinnosti tejto smernice zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou.

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 prijímú v oblasti pôsobnosti tejto smernice.

Článok 3

Nadobudnutie účinnosti

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

Článok 4

Adresáti

Táto smernica je určená členským štátom.

V Bruseli

Za Európsky parlament
predseda/predsedníčka

Za Radu
predseda/predsedníčka
