



KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

V Bruselu dne 23.11.2005
KOM(2005) 590 v konečném znění

2005/0240 (COD)

Návrh

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,

**kterou se stanoví základní zásady pro vyšetřování nehod v odvětví námořní dopravy a
kterou se mění směrnice 1999/35/ES a 2002/59/ES**

(předložený Komisí)

{SEK(2005) 1515}

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1) SOUVISLOSTI NÁVRHU

- **Východiska a cíle návrhu**

Obecným cílem návrhu Komise je zlepšit v rámci Společenství námořní bezpečnost stanovením jasných pokynů pro provádění technického vyšetřování a využití zkušeností z vážných námořních nehod.

Pokrok v námořní bezpečnosti byl rozhodujícím způsobem ovlivněn ponaučeními vyvozenými z prožitých katastrof a ze zásahů vyšetřovacích komisí, díky kterým byly zjištěny nejzávažnější příčiny.

Do dnešního dne je ovšem závažným nedostatkem v oblasti politiky námořní bezpečnosti Evropské unie skutečnost, že neexistuje právní nástroj upravující provádění příslušného technického vyšetřování a využití zkušeností po nehodě, aby se zabránilo opakování katastrof.

V Bílé knize „Evropská dopravní politika do roku 2010: čas rozhodnout“ Komise v roce 2001 zdůraznila narůstající nutnost podpory nezávislého technického vyšetřování založeného na analýze okolností a příčin nehod a mimořádných událostí, jehož výsledky by se poté zaměřily na prevenci rizik a na zlepšení právních předpisů.

Na závěr práce dočasné komise pro zlepšení námořní bezpečnosti po havárii ropného tankeru Prestige (komise „MARE“) dospěl ke konstatování této nutnosti také Evropský parlament. Parlament učinil tento závěr: „Chceme-li zabránit dalším nehodám a mimořádným událostem, je zapotřebí vypracovat v Unii jasné pokyny pro provádění nezávislého vyšetřování námořních nehod a mimořádných“. Parlament „je toho názoru, že tento úkol je třeba uložit nezávislému vyšetřovacímu subjektu na úrovni členských států či v případě potřeby na evropské úrovni“.

- **Obecné souvislosti**

Situace, která vznikla po haváriích ropných tankerů „Erika“ a „Prestige“, velmi zřetelně poukázala na nedostatečnost mezinárodních právních předpisů a na potíže, jimž musí čelit členské státy EU, když mají uspokojivým způsobem a v rozumné lhůtě dovést do konce technické vyšetřování po vážných námořních haváriích.

Tyto nedostatky a potíže poukazují na nápadný kontrast oproti situaci v odvětví letecké dopravy, kde má Komise od roku 1994 předpisy zaručující pečlivé a systematické provádění technického vyšetřování nehod a mimořádných událostí s cílem přispět ke zlepšení bezpečnosti v civilním letectví.

Nehledě na skutečnost, že státy vlajky jsou povinny v souladu s mezinárodním námořním právem provádět technické vyšetřování po každé vážné námořní mimořádné události a spolupracovat s ostatními zúčastněnými státy, v oboru námořní dopravy do dnešního dne neexistuje na mezinárodní úrovni závazný právní nástroj zaručující, že státy vlajky budou tuto povinnost plnit.

Mezinárodní námořní organizace (IMO) po několikaletých úvahách a několika omezených zkušenostech přijala dne 27. listopadu 1997 usnesení týkající se přijetí předpisu pro vyšetřování námořních nehod. Avšak uplatňování doporučení předpisu IMO pro vedení technického vyšetřování je na dobré vůli států vlajky, které jsou účastníky mimořádných námořních událostí. Přínos některých států vlajky ke zlepšení námořní bezpečnosti cestou využití získaných zkušeností je pak proto slabý nebo žádný.

- **Platná ustanovení v oblasti návrhu**

Směrnice Rady 1999/35/ES ze dne 29. dubna 1999 ukládá členským státům, aby prováděly potřebná vyšetření nehod a mimořádných událostí lodí typu ro-ro a vysokorychlostních osobních plavidel.

V rámci opatření přijatých po nehodě tankeru Erika směrnice 2002/59/ES kterou se stanoví kontrolní a informační systém Společenství pro provoz plavidel, ukládá členským státům, aby dodržovaly doporučení předpisu IMO pro vedení vyšetřování námořních nehod. Tato směrnice se týká rovněž používání „námořních černých skříněk“, aby se usnadnilo vyšetřování nehod.

Závěrem, nařízení (ES) č. 1406/2002 ukládá Evropské agentuře pro námořní bezpečnost úkol usnadňovat spolupráci členských států a Komise při vypracování společné metodiky vyšetřování námořních nehod v souladu se zásadami dohodnutým na mezinárodní úrovni. Nařízení rovněž agentuře ukládá, aby podporovala členské státy při činnosti spojené s vyšetřováním vážných námořních nehod a aby přistoupila k analýze zpráv o vyšetřování, které k nehodám již vypracovány byly.

- **Soudržnost s ostatními politikami a cíly Unie**

Návrh je součástí 3. souboru právních opatření k posílení námořní bezpečnosti. Tento soubor je součástí priority „bezpečnost“ v rámci roční strategické politiky Komise. Návrh bude rovněž přínosem pro prioritu „ochrana životního prostředí“, jelikož přispěje k předcházení riziku námořních katastrof.

2) KONZULTACE ZÚČASTNĚNÝCH STRAN A POSOUZENÍ DOPADU

- **Konzultace zúčastněných stran**

Metody konzultace, hlavní cílová odvětví a obecný profil respondentů

V květnu 2004 a poté v únoru 2005 přistoupila Komise ke dvojí řadě konzultačních schůzek se zástupci členských států a námořního odvětví na základě pracovních dokumentů svých útvarů obsahujících podrobný seznam otázek o tom, jaký přístup je nutno zaujmout a jaká ustanovení zahrnout do právního nástroje, který by se měl uplatnit při vyšetřování námořních nehod. Komise požádala konzultované účastníky, aby jí zaslali své podrobné komentáře písemně.

Kromě jiného Komise s pomocí Agentury pro námořní bezpečnost shromáždila informace potřebné pro posouzení dopadu návrhu. Zásady inspirující návrh Komise byly projednány na technickém setkání, které v únoru 2005 Agentura uspořádala s odborníky IMO a s námořními úřady a vyšetřovacími orgány členských států.

Shrnutí došlých odpovědí a způsobu, jak k nim bylo přihlíženo

Zástupci členských států a námořního odvětví, jakož i různí konzultovaní odborníci, jsou naprosto zajedno v otázce významu technického vyšetřování v rámci politiky námořní bezpečnosti.

Obecně se všechny konzultované strany shodly na tom, že je důležité vést technická šetření námořních nehod a mimořádných událostí. Jsou toho názoru, že existuje opravdová nutnost harmonizovat a konsolidovat různé postupy technického vyšetřování v členských státech a vycházet přitom ze zásad a doporučení IMO. Navrhovaný nástroj by měl kromě jiného zajistit alespoň takové využití zkušeností, jaké zaručují právní předpisy v leteckém odvětví.

• Sběr a využití odborných poznatků

Příslušné vědecké / odborné oblasti

Námořní bezpečnost, technické vyšetřování mimořádných námořních událostí

Použitá metodika

Shromáždění stanovisek, přezkoumání stávajících odborných poznatků (Mezinárodní námořní organizace, vyšetřovací orgány členských států i ve třetích zemích) a zkušenosti získané při provádění právních předpisů Společenství v oblasti technického vyšetřování v odvětví civilního letectví.

Hlavní organizace / hlavní konzultovaní znalci

Práce dočasné komise Evropského parlamentu pro zlepšení námořní bezpečnosti po ztroskotání ropného tankeru Prestige v roce 2002 (závěry komise „MARE“).

Evropská agentura pro námořní bezpečnost, do jejíž úkolů patří i podpora členských států při vyšetřování vážných námořních nehod; analýza zpráv z vyšetřování, které již byly o nehodách vypracovány.

Skupina nezávislých odborníků pověřená poradenstvím pro Komisi v otázkách strategie v oblasti nehod v odvětví dopravy, která byla vytvořena rozhodnutím Komise ze dne 11. června 2003 (Úř. věst. L 144, 12.6.2003).

Shrnutí došlých a použitých stanovisek

Byla uznána existence potenciálně vážných rizik a rizik s nezvratnými důsledky a o existenci takových rizik panuje široká shoda.

V současné době existují ve Společenství výrazné rozdíly ve vedení nezávislého vyšetřování mimořádných námořních událostí. Zatímco některé členské státy vedou

taková vyšetřování systematicky, v jiných se vyšetřování vede povrchně a nesystematicky. Doporučení IMO týkající se technických vyšetřování se dodržují také velmi odlišným způsobem. Neexistence jasných pokynů zavazující stejnou měrou všechny členské státy je největším nedostatkem právních předpisů EU v oblasti námořní bezpečnosti.

V mezinárodním námořním odvětví působí největší starosti neschopnost některých států vlajky vést technické vyšetřování přímo po mimořádné námořní události. Dokonce se ukázalo, že právě státy, pod jejichž vlajkami se zjistilo nejvíce nehod, vedou poměrně nejméně vyšetřování nebo z nich v každém případě poskytují nejméně výsledků a vyvozují z nich nejméně konkrétních závěrů, aniž by tento stav věci vyvolal reakci příslušných mezinárodních subjektů.

Metody pro zveřejnění výsledků expertízy

Výsledky expertízy jsou podrobně zpracovány v podrobném posouzení dopadu, které vypracovala Komise (viz níže). Údaje a zprávy odborníků shromážděné Evropskou agenturou pro námořní bezpečnost jsou dostupné na internetových stránkách Agentury (www.emsa.eu.int).

• **Analýza dopadu**

Při posuzování možných kroků byla zvažována čtyři možná řešení:

- (1) zachovat současný *status quo* („nepřijmout žádné opatření“);
- (2) vyvinout nelegislativní iniciativu Společenství na podporu dobrovolného provádění doporučení obsažených v předpisu IMO v členských státech;
- (3) předložit IMO ze strany 25 členských států návrh s cílem upravit mezinárodní úmluvy tak, aby byla zavedena formální povinnost vést technické vyšetřování po námořní nehodě, a
- (4) vypracovat na úrovni Společenství jasné pokyny pro vedení technického vyšetřování a využití zkušeností po každé závažné mimořádné námořní události.

Analýza potenciálního dopadu těchto řešení potvrdila, že:

- nejvhodnějším řešením, jak přistoupit k problematice technického vyšetřování po námořní nehodě v rámci politiky námořní bezpečnosti, je použití právních předpisů Společenství;
- zvolený právní nástroj (viz směrnice zavádějící hlavní zásady, jimiž by se členské státy měly řídit při technickém vyšetřování po mimořádné námořní události) by měl pokud možno vycházet ze zásad a doporučení předpisu IMO. Nicméně by navrhovaný právní nástroj měl zajistit, že jsou zkušenosti využívány alespoň na stejné úrovni, jakou zaručují právní předpisy v odvětví letectví, a že

- akce Společenství v této oblasti je naléhavá, jelikož technická vyšetřování se podílejí na politice, jejímž cílem je prevence vzniku dalších námořních katastrof v Evropské unii.

Zmíněná analýza dopadu je zapsána v legislativním a pracovním programu Komise a je k dispozici na internetových stránkách Komise:

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/impact/index_en.htm.

3) PRÁVNÍ STRÁNKA NÁVRHU

- **Shrnutí navrhovaných opatření**

Obecným cílem návrhu (článek 1) je zlepšit námořní bezpečnost a předcházet budoucím katastrofám. Stejně jako v odvětví letectví není účelem technického vyšetřování v námořní oblasti stanovení a ještě méně vyměření jakékoli občanské či trestní odpovědnosti, ale zjištění okolností a hledání příčin mimořádných námořních událostí s cílem vyvodit z nich veškerá možná poučení pro zlepšení námořní bezpečnosti.

Návrh byl vypracován při dodržení pravidel mezinárodního námořního práva a podle definic a doporučení předpisu IMO pro vyšetřování nehod a mimořádných námořních událostí (články 2 a 3). Zavádí do práva Společenství povinnost členských států vést po námořních nehodách technické vyšetřování (články 5 a 6).

Návrhem se uděluje technickému vyšetřování v oblasti námořnictví jistý statut (článek 4) tím, že rozšiřuje či vytváří specializované subjekty a že technickým vyšetřovatelům dává vyšetřovací pravomoci u třetích osob (článek 7). Návrh obsahuje kromě jiného nástroj upravující spolupráci mezi členskými státy (článek 8) a mezi členskými státy a třetími státy (článek 9). Zaměřuje se rovněž na zajištění uchování důkazů (články 10 a 11) a stanoví postupy pro zachování, zabezpečení a vypracování zpráv o vyšetřování a pro zaručené využití zkušeností (články 12, 13, 14 a 15).

Konečně návrh počítá i s tím, jakou úlohu v této oblasti bude mít Evropská agentura pro námořní bezpečnost v souladu s nařízením (ES) č. 1406/2002.

- **Právní základ**

Čl. 80 odst. 2 Smlouvy o ES

- **Zásada subsidiarity**

Zásada subsidiarity se uplatňuje, neboť se návrh netýká oblasti spadající do výlučné pravomoci Společenství.

Cíle návrhu nelze realizovat dostačujícím způsobem v rámci činnosti jednotlivých členských států z následujících důvodů.

Je nutné na úrovni Společenství harmonizovat a konsolidovat různé postupy technického vyšetřování v členských státech, jasně odlišit vyšetřování technické bezpečnosti od soudního vyšetřování, urychlit přístup vyšetřovatelů na místo nehody, předání průkazního materiálu a pohovory s příslušnými osobami a zaručit nezávislost vyšetřovatelů na orgánech dozoru.

Neexistence jasných pokynů pro vedení technického vyšetřování a pro využití získaných zkušeností pro účely prevence vážných námořních nehod na evropské úrovni je hlavním nedostatkem, který byl zjištěn v právních předpisech EU v oblasti námořní bezpečnosti. Obdobně se neexistence závazku ze strany všech členských států negativně promítá do úrovně bezpečnosti a do snah o prevenci rizika vážných nehod v EU jako celku.

Cíle návrhu lze lépe realizovat společným postupem Společenství z následujících důvodů.

Koordinovaná síť, která bude zajišťovat výměnu informací a v případě potřeby umožní společné kroky pro včasné zjištění a prevenci rizika dalších námořních katastrof, je účinnější než izolované nástroje pro zjišťování okolností a hledání příčin mimořádných událostí na moři a pro vyvození poučení, jež z nich vyplynou pro zlepšení námořní bezpečnosti.

Postup Společenství zaručuje systematické vedení technických vyšetřování po mimořádných námořních událostech ze strany všech členských států, které mají námořní zájmy.

Realizace těchto vyšetřování podle společné metodiky v souladu se zásadami dohodnutými na mezinárodní úrovni zaručuje kvalitu a účinnost vyšetřování.

Existence spolupracující sítě vyšetřovacích orgánů v členských státech zaručuje společné využití know-how, vzájemnou technickou pomoc a zavedení účinných mechanismů zajišťujících využití získaných zkušeností pro prevenci rizika podobných nehod na úrovni Společenství.

A konečně zavedení databázového systému a systému výměny technických informací představuje přidanou hodnotu oproti individuálním opatřením členských států na ochranu lidských životů na moři a pro prevenci důsledků námořních nehod pro životní prostředí.

Oblast působnosti návrhu se omezuje na to, aby ve Společenství byla účinně uplatňována povinnost vést po nehodě vyšetřování podle zásad stanovených mezinárodním námořním právem. Návrh stanovují jasné pokyny pro realizaci doporučení, která za tímto účelem vypracovala IMO.

Návrh je tedy v souladu se zásadou subsidiarity.

- **Zásada proporcionality**

Návrh je v souladu se zásadou proporcionality z následujících důvodů.

Návrh směrnice stanoví základní zásady, jimiž se bude řídit vedení technického vyšetřování po mimořádné námořní události. Na členských státech bude, aby přijaly nejvhodnější opatření k zajištění jeho provedení na vnitrostátní úrovni.

Návrh je mimo jiné založen na předpisech stanovených v mezinárodních námořních úmluvách a doporučeních IMO, které jsou pro členské státy závazné. Návrh směrnice zavádí minimální kritéria kvality pro praktické uplatňování těchto předpisů a doporučení, a přitom ponechává členským státům dostatečný prostor pro rozhodování. Rovněž v evropském měřítku vytváří rámec pro vzájemnou spolupráci a technickou pomoc, jenž dosud evropským státům chyběl.

Návrhem nevznikají finanční a/nebo správní náklady hospodářským subjektům ani občanům. Pokud jde o vnitrostátní orgány, členské státy, které do dnešního dne nemají k dispozici strukturu potřebné pro vedení vyšetřování nehod v námořním odvětví, vyvinou správní úsilí, aby poskytly potřebné prostředky. Není třeba, aby byly zapojeny regionální a místní orgány.

Výměnou za toto úsilí pak využívání zkušeností získaných při technickém vyšetřování přispěje ke zlepšení bezpečnosti loďstva a provozu námořní dopravy, a tím i ke snížení rizika vzniku dalších nehod a mimořádných událostí.

- **Výběr právního nástroje**

Navrhovaný nástroj(e): směrnice.

Jiné nástroje by nebyly vhodné z následujících důvodů.

Jedním z hlavních cílů návrhu je stanovit jasné pokyny pro vedení nezávislých vyšetřování námořních nehod mimořádných událostí. Směrnice umožňuje přesně stanovit obecné zásady pro postup v souladu s právem Společenství a přitom ponechat členským státům co nejširší prostor pro rozhodování o nezbytných opatřeních, která se mají přijmout.

Jiné mechanismy, například dobrovolná spolupráce mezi členskými státy nebo samoregulace (technické vyšetřování prováděné hospodářskými subjekty), by vhodné nebyly. Situace po ztroskotání ropných tankerů „Erika“ a „Prestige“ zřetelně poukázaly na nedostatky mezinárodních právních předpisů a na potíže, jimž musí členské státy EU čelit, aby uspokojivým způsobem a v rozumné lhůtě dovedly do konce technické vyšetřování po vážných námořních nehodách.

4) DOPAD NA ROZPOČET

Stávající legislativní návrh nemá dopad na provozní výdaje z rozpočtu Společenství. Počítá se s velmi omezeným dopadem na správní náklady pro zajištění patřičného zajištění provádění směrnice.

5) DALŠÍ INFORMACE

- **Zrušení platných právních předpisů**

Schválením tohoto návrhu budou zrušeny některé předpisy.

- **Přehodnocení / revize / ustanovení o skončení platnosti**

Návrh obsahuje doložku o revizi.

- **Srovnávací tabulka**

Členské státy jsou povinny sdělit Komisi znění vnitrostátních předpisů, jimiž se směrnice převádí do jejich práva, a rovněž srovnávací tabulku mezi těmito předpisy a touto směrnicí.

- **Evropský hospodářský prostor**

Tento návrh aktu se týká oblasti, na kterou se vztahuje Dohoda o EHP, a bude se tedy vztahovat na Evropský hospodářský prostor.

Návrh

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,

**kterou se stanoví základní zásady pro vyšetřování nehod v odvětví námořní dopravy a
kterou se mění směrnice 1999/35/ES a 2002/59/ES**

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na čl. 80 odst. 2 této smlouvy,

s ohledem na návrh Komise¹,

s ohledem na stanovisko Hospodářského a sociálního výboru²,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů³,

v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy⁴,

vzhledem k tomu, že:

- (1) V námořní dopravě v Evropě by měla být udržena vysoká všeobecná úroveň bezpečnosti a mělo by být vynaloženo veškeré úsilí ke snížení počtu námořních nehod a mimořádných událostí.
- (2) Zrychlené provádění technických vyšetřování námořních nehod zvyšuje bezpečnost na moři a pomáhá předcházet opakování námořních nehod, které vedou ke ztrátě životů, lodí a ke znečištění mořského životního prostředí.
- (3) Evropský parlament v usnesení⁵ o zvýšení bezpečnosti na moři požádal Komisi o předložení návrhu směrnice o vyšetřování námořních nehod.
- (4) Článek 2 Úmluvy Organizace spojených národů o mořském právu z roku 1982 (UNCLOS)⁶ stanoví právo přímořských států vyšetřovat příčiny jakýchkoli námořních nehod v jejich teritoriálních mořích, které by mohly představovat ohrožení života nebo

¹ Úř. věst. C [...], [...], s. [...].

² Úř. věst. C [...], [...], s. [...].

³ Úř. věst. C [...], [...], s. [...].

⁴ Úř. věst. C [...], [...], s. [...].

⁵ 2003-2235 (INI)

⁶ Závěrečný akt třetí konference Spojených národů o mořském právu 1973-1982, Třída č. 341.45 L 412 1997.

životního prostředí, dotýkají se vyšetřovacích a záchranných orgánů přímořského státu nebo přímořský stát jinak zasahují.

- (5) Článek 94 úmluvy UNCLOS stanoví, že stát vlajky musí zajistit vyšetření určitých případů námořních nehod na volném moři náležitě kvalifikovanou osobou či osobami nebo pod jejím či jejich dohledem.
- (6) Mezinárodní úmluva o bezpečnosti lidského života na moři z roku 1974 (úmluva SOLAS) (nařízení I/21 o úmluvě SOLAS), Mezinárodní úmluva o nákladové značce z roku 1966 a Mezinárodní úmluva o zabránění znečišťování z lodí z roku 1973 (úmluva MARPOL) stanoví odpovědnosti státu vlajky provádět vyšetřování nehod a informovat Mezinárodní námořní organizaci (IMO) o získaných poznatcích.
- (7) [Návrh] kodexu pro provedení povinných nástrojů IMO⁷ připomíná závazek států vlajky zajistit, aby vyšetřování v oblasti námořní bezpečnosti bylo prováděno vhodně kvalifikovanými vyšetřovateli, kteří mají odborné znalosti o problematice týkající se námořních nehod a mimořádných událostí. Tento kodex dále od států vlajky požaduje, aby byly připraveny poskytnout k tomuto účelu kvalifikované vyšetřovatele bez ohledu na místo nehody nebo mimořádné události.
- (8) V úvahu by měl být brán předpis pro vyšetřování námořních nehod a mimořádných událostí přijatý rezolucí shromáždění IMO A.849 v listopadu 1997, který stanoví, že bude proveden společný přístup k vyšetřování námořních nehod a mimořádných událostí a že státy budou spolupracovat při identifikaci faktorů, které přispívají k námořním nehodám a mimořádným událostem. V úvahu by měl být brán také oběžník 953 Výboru IMO pro námořní bezpečnost, který stanoví aktualizované definice pojmů použitých v uvedeném předpisu, a v rezolucích IMO A.861(20) a MSC.163(78), které stanoví definici pojmu „záznamník cestovních údajů“ (systém VDR).
- (9) Směrnice Rady 1999/35/ES ze dne 29. dubna 1999 o systému povinných prohlídek pro bezpečné provozování liniové dopravy loděmi typu ro-ro a vysokorychlostními osobními plavidly⁸ od členských států požaduje, aby v rámci svých vnitřních právních systémů měly definováno právní postavení, které jim umožní vyšetřovat jakékoli námořní nehody nebo mimořádné události zahrnující lodě typu ro-ro a vysokorychlostní osobní plavidla, pokud tak stanoví předpis IMO pro vyšetřování námořních nehod, nebo se na takovém vyšetřování účastnit či na něm spolupracovat s dalšími členskými státy s významným zájmem.
- (10) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/59/ES ze dne 27. června 2002, kterou se stanoví kontrolní a informační systém Společenství pro provoz plavidel a kterou se zrušuje směrnice Rady 93/75/EHS⁹, požaduje od členských států, aby dodržovaly předpis IMO pro vyšetřování námořních nehod a mimořádných událostí a zajistily, že jsou nálezy vyšetřování po uzavření vyšetřování zveřejněny co nejdříve.

⁷ Verze IMO FSI 13/WP.3 z 9. března 2005.

⁸ Úř. věst. L 138, 1.6.1999, s. 1. Směrnice ve znění směrnice 2002/84/ES (Úř. věst. L 324, 29.11.2002, s. 53).

⁹ Úř. věst. L 208, 5.8.2002, s. 10.

- (11) S cílem vyloučit jakýkoli střet zájmů by mělo vyšetření nehod a mimořádných událostí zahrnující námořní plavidla nebo jiná plavidla v přístavu nebo ve vymezených námořních oblastech být provedeno nezávislým orgánem nebo subjektem nebo pod jejich dohledem.
- (12) Členské státy by měly zajistit, aby jim i jakýmkoli dalším členským státům s významným zájmem jejich vnitřní právní systém umožnil provádět vyšetřování nehod na základě ustanovení předpisu IMO pro vyšetřování námořních nehod nebo se takového vyšetřování účastnit nebo na něm spolupracovat
- (13) Podle pravidla V/20 úmluvy SOLAS musejí být osobní lodě a lodě jiné než osobní lodě o hrubé nosnosti 3000 t či větší vyrobené dne 1. července 2002 a později povinně vybaveny záznamníkem cestovních údajů (VDR) na pomoc při vyšetřování nehod. Vzhledem k významu těchto zařízení pro tvorbu politiky na předcházení námořním nehodám by tato zařízení měla být systematicky požadována na palubách lodí při vnitrostátních nebo mezinárodních plavbách, během nichž se využívají přístavy Společenství.
- (14) Údaje poskytované systémy VDR a dalšími elektronickými zařízeními lze využívat jak zpětně po námořní nehodě nebo mimořádné události k vyšetřování jejich příčin, tak preventivně k získání zkušeností o okolnostech, které mohou k takovým nehodám či událostem vést. Členské státy by měly zajistit, aby byly tyto údaje vhodně využívány k oběma uvedeným účelům.
- (15) Je nezbytné prošetřovat nebo jinak prověřovat nejen tísňové signály z lodi, ale i informace z jakéhokoli zdroje, že loď nebo osoby na takové lodi nebo z takové lodí jsou ohroženy nebo že v důsledku určité události, k níž došlo v souvislosti s provozem lodi, hrozí vážné riziko újmy osobám, na konstrukci lodi nebo životnímu prostředí.
- (16) Nařízení (ES) č. 1406/2002 Evropského parlamentu a Rady¹⁰ ukládá Evropské agentuře pro námořní bezpečnost (dále jen „agentura“), aby spolu se členskými státy zajistila technická řešení a poskytovala technickou pomoc vztahující se k používání právních předpisů Společenství. V oblasti vyšetřování nehod má agentura zvláštní úkol usnadňovat spolupráci mezi členskými státy a Komisí při rozvoji společné metodiky vyšetřování námořních nehod v souladu s dohodnutými mezinárodními zásadami a s patřičným ohledem na různé právní systémy členských států.
- (17) V souladu s nařízením (ES) č. 1406/2002 musí agentura usnadňovat spolupráci a poskytovat členským státům podporu při činnostech týkajících se vyšetřování závažných námořních nehod a při provádění analýz stávajících zpráv o vyšetřování nehod.
- (18) Členské státy by měly náležitě zohlednit bezpečnostní doporučení vyplývající z bezpečnostního vyšetřování nehod nebo mimořádných událostí.
- (19) Protože cílem technického vyšetřování je předcházet námořním nehodám a mimořádným událostem v budoucnosti, závěry a bezpečnostní doporučení by neměla být použita ke stanovení odpovědnosti či viny.

¹⁰ Úř. věst. L 208, 5.8.2002, s. 1. Nařízení naposledy pozměněné nařízením (ES) č. 724/2004 (Úř. věst. L 129, 29.4.2004, s. 1).

- (20) Jelikož cílů zamýšleného kroku, tedy zvýšení bezpečnosti na mořích ve Společenství, a tím i snížení rizika námořních nehod, nemůže být uspokojivě dosaženo na úrovni členských států, a proto, z důvodů rozsahu působnosti nebo účinku dotyčného opatření, jich může být lépe dosaženo na úrovni Společenství, může Společenství přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje tato směrnice rámec toho, co je nezbytné pro dosažení těchto cílů.
- (21) Opatření nutná pro provedení této směrnice by měla být přijata v souladu s rozhodnutím Rady 1999/468/ES ze dne 28. června 1999 o postupech pro výkon prováděcích pravomocí svěřených Komisi¹¹,

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

Článek 1 *Předmět*

Cílem této směrnice je zvýšit bezpečnost na moři a tím snížit riziko námořních nehod:

- a) usnadněním urychleného bezpečnostního vyšetření a analýzy námořních nehod a mimořádných událostí, a
- b) zajištěním včasného a přesného podávání zpráv o bezpečnostním vyšetření a návrhů nápravných opatření.

Vyšetřování podle této směrnice nesmí být zaměřeno na určení odpovědnosti, ani na stanovení viny, pokud tak není nutné k dosažení cílů této směrnice.

Článek 2 *Oblast působnosti*

- 1. Tato směrnice se vztahuje na námořní nehody, mimořádné události a tísňové signály,
 - a) které se týkají lodí plujících pod vlajkou jednoho ze členských států, nebo
 - b) k nimž došlo v oblastech, ve kterých jsou členské státy oprávněny vykonávat soudní pravomoc, nebo
 - c) které se dotýkají jiných významných zájmů členských států.

¹¹ Úř. věst. L 184, 17.7.1999, s. 23.

2. Tato směrnice se nevztahuje na námořní nehody, mimořádné události a tísňové signály, které se týkají pouze:
- a) válečných lodí, lodí pro přepravu vojska a ostatních lodí vlastněných nebo provozovaných členským státem a užívaných pro neobchodní veřejné služby;
 - b) lodí bez pohonu mechanickými prostředky, dřevěných lodí jednoduché konstrukce, rekreačních jachet a plavidel, pokud nejsou obsazeny posádkou a nepřepravují více než 12 cestujících pro obchodní účely;
 - c) plavidel vnitrozemské plavby provozovaných výlučně na vnitrozemských vodních cestách;
 - d) rybářských plavidel o délce menší než 24 metrů;
 - e) ukotvených mimopobřežních těžebních jednotek.

Článek 3 *Definice*

Pro účely této směrnice se:

1. „úmluvou SOLAS“ rozumí Mezinárodní úmluva o bezpečnosti lidského života na moři z roku 1974, ve znění protokolů z let 1978 a 1988,

„předpisem IMO“ rozumí Předpis pro vyšetřování námořních nehod a mimořádných událostí přijatý Mezinárodní námořní organizací prostřednictvím rezoluce shromáždění A.849 ze dne 27. listopadu 1997 v platném znění.
2. Následující pojmy musí být vykládány v souladu s jejich definicemi uvedenými v předpisu IMO:
 - a) „námořní nehoda“,
 - b) „velmi vážná nehoda“,
 - c) „námořní mimořádná událost“,
 - d) „vyšetřování námořních nehod nebo mimořádných událostí“,
 - e) „stát s významným zájmem“;
3. Pojmy „vážná nehoda“ a „méně vážná nehoda“ musí být vykládány v souladu s jejich aktualizovanými definicemi uvedenými v oběžníku 953 Výboru IMO pro námořní bezpečnost;
4. Pojmy „lod' typu ro-ro“ a „vysokorychlostní osobní plavidlo“ musí být vykládány v souladu s jejich definicemi uvedenými v článku 2 směrnice 1999/35/ES;

5. Pojem „členský stát vedoucí vyšetřování“ se rozumí členský stát, po němž se vyžaduje, aby provedl nebo – v případě více než jednoho státu s významným zájmem – vedl bezpečnostní vyšetřování v souladu s touto směrnicí;
6. Pojem „záznamník cestovních údajů“ (VDR) musí být vykládán v souladu s jeho definicí uvedenou v rezolucích IMO A.861(20) a MSC.163(78);
7. Pojem „tísňový signál“ se rozumí signál vyslaný z lodi nebo informace z jakéhokoli zdroje, které značí, že se loď nebo osoby na lodi či z lodi ocitly na moři v tísni;
8. Pojem „bezpečnostní doporučení“ se rozumí jakýkoli návrh učiněný některým z těchto orgánů:
 - a) vyšetřovacím orgánem státu, který provádí nebo vede bezpečnostní vyšetřování námořní nehody nebo mimořádné události na základě informací vyplývajících z vyšetřování nebo případně
 - b) Komisí jednající na základě analýz souhrnných údajů.

Článek 4 *Status bezpečnostních vyšetření*

1. Členské státy zavedou v souladu se svým vnitřním právním systémem pravidla pro bezpečnostní vyšetřování námořních nehod a mimořádných událostí. Přitom zajistí, aby tato vyšetřování:
 - a) byla nezávislá na trestních nebo jiných souběžných vyšetřováních prováděných ke stanovení odpovědnosti nebo viny; a
 - b) nebyla rušena, pozastavena nebo odložena z důvodu takových vyšetřování.
2. Tato pravidla, která mají členské státy stanovit, zahrnují ustanovení pro:
 - a) spolupráci a vzájemnou pomoc při bezpečnostním vyšetřování námořních nehod a mimořádných událostí vedeném jinými státy nebo pro přenesení úkolu vést takové vyšetřování na jiný stát v souladu s touto směrnicí, a
 - b) koordinaci činností jejich vyšetřovacích orgánů v rozsahu nezbytném ke splnění cílů této směrnice v úzké spolupráci s Komisí.

Článek 5

Povinnost vyšetřovat

1. Každý členský stát zajistí, že vyšetřovací orgán uvedený v článku 8 provede vyšetřování po vážných nebo velmi vážných námořních nehodách
 - a) lodi plující pod jeho vlajkou, a to bez ohledu na místo, kde k nehodě došlo; nebo
 - b) k nimž došlo v oblastech, ve kterých je oprávněn uplatňovat soudní pravomoc, bez ohledu na vlajku lodi nebo lodí zúčastněných v dotyčné nehodě; nebo
 - c) které se dotýkají významného zájmu daného členského státu, bez ohledu na místo nehody nebo vlajku lodi nebo lodí zúčastněných na nehodě.
2. Vedle vyšetřování vážných a velmi vážných nehod rozhoduje vyšetřovací orgán uvedený v článku 8 po zjištění počátečních skutečností případu i o tom, zda bude, či nebude provedeno bezpečnostní vyšetřování méně vážné nehody, námořní mimořádné události nebo tíšňového signálu.

V tomto rozhodnutí se zohlední vážnost námořní nehody nebo mimořádné události, typ plavidla nebo nákladu, kterého se tíšňový signál týkal, a/nebo jakákoli žádost od vyšetřovacích nebo záchranných orgánů.
3. O rozsahu a praktickém provedení bezpečnostního vyšetřování rozhodne vyšetřovací orgán členského státu vedoucího vyšetřování ve spolupráci s rovnocennými orgány členských států s významným zájmem, a to způsobem, který se ukáže pro dosažení cílů této směrnice nejúčelnějším, a s cílem předcházet budoucím nehodám a mimořádným událostem.
4. Bezpečnostní vyšetřování proběhne podle společné metodiky vyšetřování námořních nehod a mimořádných událostí vypracované podle čl. 2 odst. e) nařízení (ES) č. 1406/2002. O přijetí nebo změně této metodiky pro účely této směrnice se rozhodne postupem podle čl. 18 odst. 2.
5. Bezpečnostní vyšetřování se zahájí co možná nejdříve poté, kdy k námořní nehodě nebo mimořádné události došlo.

Článek 6

Povinnost podávat zprávy

Členské státy v rámci svých vnitřních právních systémů požadují, aby jejich vyšetřovací orgány byly bezodkladně informovány odpovědnými orgány a/nebo dotčenými stranami o námořních nehodách, mimořádných událostech a tíšňových signálech, které spadají do rozsahu působnosti této směrnice.

Článek 7

Společné bezpečnostní vyšetřování

1. V případech vážných a velmi vážných námořních nehod nebo mimořádných událostí zahrnujících významný zájem dvou nebo více členských států se dotyčné členské státy rychle dohodnou, který z nich bude státem vedoucím vyšetřování.

Členské státy se zdrží souběžných bezpečnostních vyšetřování těchto námořních nehod nebo mimořádných událostí. Členské státy neučiní žádná opatření, která by mohla ohrozit průběh bezpečnostního vyšetřování, které spadá do oblasti působnosti této směrnice.

2. Členský stát může po vzájemné dohodě přenést úkol vést bezpečnostní vyšetřování námořní nehody nebo mimořádné události na jiný členský stát. Může přizvat jiný členský stát, aby se účastnil vyšetřování.
3. Jestliže se loď typu ro-ro nebo vysokorychlostní osobní plavidlo zúčastní námořní nehody, mimořádné události nebo tísňového volání, zahájí vyšetřování stát, v jehož vodách nehoda nebo mimořádná událost nastala, nebo členský stát, který loď nebo plavidlo naposledy navštívily, jestliže jde o ostatní vody.

Tento stát zůstává zodpovědným za vyšetřování a koordinaci s ostatními státy s významným zájmem až do doby, kdy je vzájemně dohodnuto, který stát má vyšetřování vést.

Článek 8

Vyšetřovací orgány

1. Členské státy zajistí, aby bylo bezpečnostní vyšetřování námořních nehod prováděno nestrannými stálými vyšetřovacími orgány nebo subjekty (dále jen „vyšetřovací orgány“) a vhodně kvalifikovanými vyšetřovateli, kteří jsou příslušné v záležitostech námořních nehod a mimořádných událostí.

Vyšetřovací orgán musí být funkčně nezávislý zvláště na vnitrostátních orgánech odpovědných za způsobilost k plavbě, osvědčování, inspekci, obsazení posádkou, bezpečnost plavby, údržbu, řízení námořní dopravy, státní přístavní inspekce, provoz námořních přístavů a obecně na všech dalších stranách, jejichž zájmy by mohly být ve střetu s tímto úkolem jemu svěřeným.

2. Vyšetřovací orgán zajistí, aby jednotliví vyšetřovatelé měli pracovní znalosti a praktické zkušenosti v předmětných oblastech jejich běžných vyšetřovacích povinností. Kromě toho vyšetřovací orgány zajistí snadný přístup k příslušným odborným znalostem, je-li to nezbytné.
3. Činnosti, jimiž je vyšetřovací orgán 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 nebo nemají za následek jeho odpovědnost v záležitostech regulačních, správních nebo normalizačních.
4. Členské státy v rámci svých vnitřních právních systémů a ve vhodných případech ve spolupráci s orgány odpovědnými za soudní vyšetřování požadují, aby vyšetřovatelé

jejich vyšetřovacích orgánů nebo jakýchkoli jiných vyšetřovacích orgánů, na které byl přenesen dotyčný úkol vyšetřování, byly oprávněni k tomu, aby:

- a) měli volný přístup do jakékoli příslušné oblasti místa námořní nehody a na jakoukoli loď, vrak nebo konstrukci včetně nákladu, zařízení nebo trosek;
 - b) zajišťovali okamžitý soupis důkazů a řízený průzkum vraku, trosek nebo jiných složek nebo látek pro prověření nebo analýzy a jejich řízeného odstranění;
 - c) požadovali prověření nebo analýzu položek uvedených v písmeni b) a měli volný přístup k výsledkům těchto přešetření nebo analýz;
 - d) měli volný přístup k jakýmkoli příslušným údajům, k pořizování jejich kopií a jejich využívání, včetně údajů ze záznamníku cestovních údajů dotyčné lodi, údajů o cestě, nákladu, posádce nebo jakýchkoli jiných osobách, o objektech, podmínkách nebo okolnostech;
 - e) měli volný přístup k výsledkům prohlídek těl obětí nebo zkoušek provedených na vzorcích z těl obětí;
 - f) si vyžádali přešetření osob zapojených do provozu lodi nebo jakýchkoli jiných příslušných osob, nebo provedení zkoušek vzorků z těchto osob odebraných, a měli volný přístup k výsledkům těchto přešetření a zkoušek;
 - g) vyšetřovali svědky v nepřítomnosti jakýchkoli jiných osob, jejichž zájmy mohou vyšetřovatelé pokládat za ztěžující prováděné bezpečnostní vyšetřování;
 - h) získali přehled záznamů a příslušných informací, které jsou v držení států vlajky, vlastníků, klasifikačních společností nebo jakýchkoli jiných příslušných stran, jestliže jsou tyto strany nebo jejich zástupci usazeni v dotyčném členském státě;
 - i) si vyžádali pomoc příslušných orgánů daných států, včetně státu vlajky a orgánů státního dozoru přístavu, představitelů pobřežních hlídek, provozovatelů služeb lodní dopravy, průzkumných a záchranných týmů, lodivodů nebo jiných přístavních nebo námořních pracovníků.
5. Vyšetřovacím orgánům musí být umožněno okamžitě a kdykoli reagovat na oznámení námořní nehody a získat dostatečné zdroje k nezávislému výkonu svých funkcí. Jejich vyšetřovatelům musí být poskytnuto postavení, které jim zajišťuje nezbytné záruky nezávislosti.
6. Vyšetřovací orgán 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.

Článek 9

Důvěrnost záznamů

Členské státy zajistí, že níže uvedené záznamy nejsou zpřístupněny k jiným účelům, než je bezpečnostní vyšetřování, pokud příslušné soudní orgány v dotyčném státě nerozhodnou, že zájem na jejich odtajnění převažuje nad negativními vnitrostátními a mezinárodními dopady, které takové opatření může mít na uvedené vyšetřování nebo na jakékoli budoucí vyšetřování:

- a) veškeré svědecké výpovědi a další prohlášení, účty a poznámky získané nebo přijaté vyšetřovacím orgánem v průběhu bezpečnostního vyšetřování;
- b) záznamy odhalující totožnost osob, které poskytly důkazy v rámci dotyčného bezpečnostního vyšetřování;
- c) lékařské nebo soukromé informace ohledně osob zúčastněných na dotyčné námořní nehodě nebo mimořádné události.

Článek 10

Rámec stálé spolupráce

1. Členské státy v úzké spolupráci s Komisí zavedou rámec stálé spolupráce, který umožní jejich vnitrostátním vyšetřovacím orgánům námořních nehod nebo mimořádných událostí vzájemně spolupracovat a spolupracovat s Komisí v rozsahu nezbytném ke splnění cílů této směrnice.
2. O jednacím řádu a potřebném organizačním uspořádání rámce stálé spolupráce se rozhodne postupem podle čl. 18 odst. 2.
3. V rámci stálé spolupráce se vyšetřovací orgány v příslušném členském státě a Komise dohodnou zejména na nejlepších způsobech spolupráce s cílem:
 - a) sdílet přístroje, zařízení a vybavení pro technické vyšetřování vraků a lodního vybavení a dalších objektů souvisejících s bezpečnostním vyšetřováním, včetně přebírání a vyhodnocování údajů ze záznamníku cestovních údajů a z jiných elektronických zařízení;
 - b) poskytovat si vzájemně odborné poznatky a technickou spolupráci nutnou ke splnění specifických úkolů;
 - c) získávat a sdílet informace příslušné pro analýzu údajů o nehodách a činit vhodná bezpečnostní doporučení na úrovni Společenství;
 - d) zpracovat obecné zásady pro kroky následující po bezpečnostních doporučeních a pro přizpůsobování metod vyšetřování vědeckotechnickému pokroku;
 - e) zavést pravidla důvěrnosti pro sdílení svědeckých výpovědí a zpracování příslušných údajů;
 - f) ve vhodných případech zorganizovat příslušnou odbornou přípravu jednotlivých vyšetřovatelů;

- g) podporovat spolupráci s vyšetřovacími orgány a subjekty třetích zemí a s mezinárodními organizacemi pro vyšetřování námořních nehod v oblasti působnosti této směrnice.
4. Jakýkoli členský stát, zařízení nebo poskytovatel služeb, které byly, nebo by obvykle měly být využity lodí před nehodou nebo mimořádnou událostí, a které mají pro dotyčné vyšetřování příslušné informace, poskytne takové informace vyšetřovacímu orgánu, který vyšetřování provádí.

Článek 11 *Náklady*

Členské státy vynaloží veškeré úsilí, aby vyloučily účtování nákladů za poskytnutí jakékoli pomoci požadované jinými členskými státy k účelům provádění bezpečnostních vyšetřování podle této směrnice.

Článek 12 *Spolupráce se třetími zeměmi s významným zájmem*

1. Členské státy spolupracují při vyšetřování námořních nehod co nejvíce se třetími zeměmi s významným zájmem.
2. Třetím zemím s významným zájmem musí být po vzájemné dohodě povoleno připojit se k bezpečnostnímu vyšetřování vedenému příslušným členským státem podle této směrnice v jakékoli fázi vyšetřování.
3. Spolupráce členských států na vyšetřování prováděném třetí zemí s významným zájmem proběhne, aniž by tím byly dotčeny požadavky na provádění a podávání zpráv o bezpečnostním vyšetřování námořních nehod nebo mimořádných událostí podle této směrnice.

Článek 13 *Zachování a ochrana a důkazů*

Členské státy přijmou opatření, kterými zajistí, že strany účastníci se námořních nehod nebo mimořádných událostí a tísňových signálů spadajících do oblasti působnosti této směrnice vynaloží veškeré úsilí k dosažení těchto cílů:

- a) zachování všech informací z tabulek, lodních deníků, elektronických a magnetických záznamů a videozáznamů včetně informací ze záznamníků cestovních údajů a dalších elektronických zařízení týkajících se období před dotyčnou nehodou a po ní;
- b) předcházení přepisu nebo jiné změně těchto informací;
- c) předcházení zasahováním do jakýchkoli dalších zařízení, která by mohla být pokládána pro vyšetřování nehody za příslušná;
- d) urychlené shromažďování a ochrana všech důkazů po účely bezpečnostního vyšetřování námořních nehod a mimořádných událostí.

Článek 14

Podávání zpráv o nehodách

1. Výsledkem bezpečnostního vyšetřování námořních nehod nebo mimořádných událostí provedeného podle této směrnice je zveřejněná zpráva předložená v souladu s pokyny stanovenými v příloze I.
2. Vyšetřovací subjekty vynaloží veškeré úsilí ke zveřejnění takové zprávy do dvanácti měsíců od data nehody. Pokud v této lhůtě nelze konečnou zprávu vydat, zveřejní se do dvanácti měsíců od data nehody prozatímní zpráva.
3. Vyšetřovací subjekt členského státu vedoucího vyšetřování zašle kopii konečné nebo prozatímní zprávy Komisi. Tento orgán vezme v úvahu možné připomínky Komise, aby se zlepšila úroveň zprávy způsobem nejúčelnějším k dosažení cílů této směrnice.

Článek 15

Bezpečnostní doporučení

1. Členské státy zajistí, aby byla bezpečnostní doporučení předložená vyšetřovacími subjekty náležitě zohledněna těmi, kterým jsou určena, a aby byla případně na jejich základě přijata příslušná opatření v souladu s právem Společenství a mezinárodním právem.
2. Je-li to vhodné, vyšetřovací subjekt nebo Komise učiní bezpečnostní doporučení na základě souhrnné analýzy údajů.
3. Bezpečnostní doporučení nebo prozatímní bezpečnostní doporučení nemá za žádných okolností určovat míru viny nebo odpovědnost za nehodu.

Článek 16

Systém včasného varování

Pokud vyšetřovací subjekt členského státu dospěje v jakékoli fázi vyšetřování námořní nehody nebo mimořádné události k názoru, že je nutné naléhavé opatření na úrovni Společenství, aby se předešlo riziku nových nehod, urychleně informuje Komisi o nutnosti vydat včasné varování.

Komise tuto záležitost neprodleně posoudí, a je-li to nutné, vydá varování určené odpovědným orgánům všech členských států, odvětví námořní dopravy a všem dalším dotčeným stranám.

Článek 17

Evropská databáze pro námořní nehody

1. Údaje o námořních nehodách a mimořádných událostech musí být uchovány a analyzovány prostřednictvím evropské elektronické databáze, jež má být zřízena Komisí, která bude nazvána Evropská informační platforma pro námořní nehody (European Marine Casualty Information Platform - EMCIP).

2. Členské státy oznámí Komisi oprávněné orgány, které budou mít k této databázi přístup.
3. Vyšetřovací orgány členských států oznámí Komisi námořní nehody a mimořádné události v souladu s formulářem v příloze II. Dále Komisi poskytnou údaje vyplývající z bezpečnostního vyšetřování námořních nehod nebo mimořádných událostí v souladu se systémem uspořádání databáze EMCIP.
4. Komise informuje vyšetřovací orgány členských států o požadavcích a lhůtách pro tato oznámení a o postupech podávání zpráv.

Článek 18 *Výbor*

1. Komisi je nápomocen Výbor pro námořní bezpečnost a zabránění znečištění z lodí (COSS) zřízený článkem 3 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2099/2002¹².
2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použijí se články 5 a 7 rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem na ustanovení článku 8 uvedeného rozhodnutí.

Doba uvedená v čl. 5 odst. 6 rozhodnutí 1999/468/ES je dva měsíce.
3. Výbor přijme svůj jednací řád.

Článek 19 *Zmocnění k provádění změn*

Komise může aktualizovat definice v této směrnici a odkazy na právní předpisy Společenství a nástroje IMO postupem podle čl. 18 odst. 2, aby je uvedla v soulad s opatřeními Společenství nebo IMO, která vstoupila v platnost, s výhradou dodržování omezení této směrnice.

Komise může tímž postupem pozměnit rovněž přílohy této směrnice.

Článek 20 *Dodatečná opatření*

Nic v této směrnici nebrání členskému státu přijmout dodatečná opatření pro námořní bezpečnost, která nejsou pokryta touto směrnicí, za předpokladu, že tato opatření neporušují tuto směrnici, ani žádným způsobem nepříznivě neovlivňují provádění této směrnice.

¹² Úř. věst. L 324, 29.11.2002, s. 1.

Článek 21

Sankce

Pro případy porušení vnitrostátních právních předpisů přijatých v souladu s touto směrnicí stanoví členské státy systém sankcí a přijmou veškerá nezbytná opatření k zajištění jejich uplatňování. Tyto sankce musí být účinné, přiměřené a odrazující.

Článek 22

Změny stávajících aktů

1. Článek 12 směrnice 1999/35/ES se zrušuje.
2. Článek 11 směrnice 2002/59/ES se zrušuje.

Článek 23

Provedení

1. Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí do [...]. Neprodleně sdělí Komisi jejich znění a srovnávací tabulku mezi těmito předpisy a touto směrnicí.

Tyto předpisy přijaté členskými státy musí obsahovat odkaz na tuto směrnicí 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 24

Vstup v platnost

Tato směrnice vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropských společenství*.

Článek 25

Určení

Tato směrnice je určena členským státům.

V Bruselu dne [...].

Za Evropský parlament
předseda / předsedkyně
[...]

Za Radu
předseda / předsedkyně
[...]

PŘÍLOHA I

Formát a obsah zprávy o bezpečnostním vyšetřování

Předmluva

Zde se stanoví, že jediným cílem bezpečnostního vyšetřování je, že bezpečnostní doporučení nesmí v žádném případě zakládat předpoklad odpovědnosti nebo viny a že zpráva svým obsahem a stylem není napsána se záměrem být podkladem pro soudní řízení.

(Zpráva by neměla činit žádné odkazy na svědecké výpovědi, ani by neměla spojovat kohokoli, kdo je ve zprávě uveden, s jakoukoli osobou, která v průběhu vyšetřování poskytla důkazy.)

1. Souhrn

Tato část uvádí základní skutečnosti námořní nehody nebo mimořádné události: co, kdy, kde a jak se stalo; a uvádí, zda v důsledku toho došlo ke ztrátám na životech, újmám na zdraví, poškození lodi, nákladu, třetích stran či životního prostředí.

2. Faktické údaje

Tato část obsahuje řadu oddílů, které poskytují dostatečné informace, které vyšetřovací orgán pokládá za věcné, lze je vyplnit do příslušných polí Evropské databáze námořních nehod, jsou podkladem analýzy a usnadňují pochopení.

Tyto oddíly zahrnují alespoň tyto informace:

2.1. Údaje o lodi

- vlajka lodi / rejstřík;
- identifikace lodi;
- hlavní vlastnosti lodi;
- vlastnictví a řízení;
- podrobnosti o konstrukci;
- minimální bezpečnostní posádka;
- povolený náklad.

2.2. Údaje o plavbě

- přístavy určení;
- typ plavby;
- informace o nákladu;
- posádka.

2.3. Informace o námořní nehodě nebo mimořádné události

- typ námořní nehody nebo mimořádné události;
- datum a čas;
- poloha a místo námořní nehody nebo mimořádné události;
- vnější a vnitřní prostředí;
- provoz lodi a úsek plavby;
- místo na palubě;
- údaje o lidském faktoru;
- důsledky (pro lidi, loď, náklad, životní prostředí, jiné).

2.4 Zapojení pobřežních orgánů a odezva na tísňový stav

- kdo byl zapojen;
- použité prostředky;
- rychlost odezvy;
- učiněná opatření;
- dosažené výsledky.

Navíc k poskytnutí nezbytných podrobných údajů a dalších informací o pozadí zahrnuje tato část zprávy výsledky jakýchkoli příslušných přezkoumání nebo zkoušek a jakýchkoli bezpečnostních opatření, která již mohla být přijata k předcházení dalším námořním nehodám.

3. Popis události

Tato část rekonstruuje námořní nehodu nebo mimořádnou událost prostřednictvím posloupnosti událostí, v chronologickém uspořádání, které vedly k nehodě či mimořádné události, které nastaly během ní a po ní, a zapojení každého činitele (tj. osoby, materiálu, prostředí, vybavení nebo vnějších činitelů). Období popisovaných událostí závisí na načasování těchto dílčích událostí, které přímo přispěly k námořní nehodě nebo mimořádné události.

4. Analýza

Tato část obsahuje řadu oddílů, které poskytují analýzu každé nehody, s poznámkami ohledně výsledků všech náležitých přezkoumání nebo zkoušek provedených v průběhu vyšetřování a ohledně jakýchkoli bezpečnostních opatření, která již mohla být přijata k předcházení dalším námořním nehodám.

Tyto oddíly by měly zahrnovat například tyto body:

- souvislosti a prostředí nehody;
- chybné kroky lidí a jejich opomenutí, dílčí události zahrnující nebezpečný materiál, účinky prostředí, selhání vybavení a vnější vlivy;
- přispívající faktory zahrnující funkce osob, provoz na palubě, správu pobřeží nebo vliv regulace.

Analýza a poznámky umožňují ve zprávě odvodit logické závěry a určit všechny přispívající faktory, včetně těch faktorů, pro které jsou stávající protiopatření zaměřená na předcházení dílčím událostem a/nebo zaměřená na vyloučení nebo snížení jejich následků posuzována buď jako nedostatečná, nebo chybějící.

5. Závěry

Tato část slučuje zjištěné přispívající faktory a chybějící nebo nedostatečná protiopatření (materiálová, funkční, výstražná nebo procesní), pro která by měla být vypracována bezpečnostní opatření zaměřená na předcházení dalším námořním nehodám.

6. Bezpečnostní doporučení

Je-li to vhodné, obsahuje tato část zprávy bezpečnostní doporučení odvozená z analýz a závěrů a týkající se dílčích předmětných oblastí, jako jsou např. právní předpisy, konstrukční návrh, postupy, inspekce, řízení, ochrana zdraví a bezpečnost práce, odborná příprava, opravy, údržba, pobřežní pomoc a odezva na tísňový stav.

Bezpečnostní doporučení jsou určena těm, kdo je mohou nejlépe provést, jako jsou např. vlastníci lodí, osoby ve vedoucích postaveních, uznané organizace, námořní orgány, provozovatelé služeb námořní dopravy, subjekty pro stavy nouze, mezinárodní námořní organizace a evropské instituce, a to s cílem předcházet dalším námořním nehodám.

Tato část také zahrnuje jakákoli prozatímní bezpečnostní doporučení, která mohla být vydána v průběhu bezpečnostního vyšetřování.

7. Dodatky

Je-li to vhodné, jsou ke zprávě ve formě výtisků nebo v elektronické podobě připojeny informace z tohoto seznamu, který není vyčerpávající:

- fotografie, filmy či videozáznamy, zvukové nahrávky, mapy či diagramy, nákresy;
- použitelné normy;
- použité technické pojmy a zkratky;
- zvláštní bezpečnostní studie;
- různorodé informace.

PŘÍLOHA II

OZNAMOVANÉ ÚDAJE O NÁMOŘNÍ NEHODĚ NEBO MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI

(součást Evropské informační platformy pro námořní nehody)

01. Odpovědný členský stát / kontaktní osoba
02. Vyšetřovatel ze členského státu
03. Úloha členského státu
04. Dotčený přímořský stát
05. Počet států s významným zájmem
06. Státy s významným zájmem
07. Oznamující subjekt
08. Čas oznámení
09. Datum oznámení
10. Jméno lodi
11. Identifikační číslo IMO / volací znak
12. Vlajka lodi
13. Typ námořní nehody nebo mimořádné události
14. Typ lodi
15. Datum, kdy došlo k námořní nehodě nebo mimořádné události
16. Čas, kdy došlo k námořní nehodě nebo mimořádné události
17. Poloha - zeměpisná šířka
18. Poloha - zeměpisná délka
19. Místo námořní nehody nebo mimořádné události
20. Přístav odjezdu
21. Přístav určení
22. Systém oddělení dopravy
23. Úsek plavby
24. Provoz lodi

25. Místo na palubě
26. Ztráty na životech:
- posádka
 - cestující
 - jiné
27. Vážná zranění:
- posádka
 - cestující
 - jiné
28. Znečištění
29. Škody na lodi
30. Škody na nákladu
31. Jiné škody
32. Stručný popis námořní nehody nebo mimořádné události

Poznámka: Podtržená čísla znamenají, že příslušné údaje by měly být poskytnuty pro každou loď, pokud se dotyčné námořní nehody nebo mimořádné události účastnila více než jedna loď.

LEGISLATIVNÍ FINANČNÍ VÝKAZ

1. NÁZEV NÁVRHU:

Návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se stanoví základní zásady pro vyšetřování nehod v odvětví námořní dopravy a kterou se mění směrnice 1999/35/ES a 2002/59/ES

2. RÁMEC ABM / ABB

Oblast politiky: energie a doprava

Činnosti: námořní a vnitrozemská vodní doprava, intermodalita

3. ROZPOČTOVÉ LINIE

3.1 Rozpočtové linie (provozní linie a související linie na technickou a administrativní pomoc (bývalá linie B.A.)) včetně okruhů: nepoužijí se

3.2 Doba trvání akce a finančního dopadu: nepoužije se

3.3 Rozpočtové charakteristiky (v případě potřeby přidejte řádky): nepoužije se

Rozpočtová linie	Druh výdajů		Nové	Příspěvek ESVO	Příspěvky od kandidátských zemí	Okruh ve finančním výhledu
	Pov./Nepov.	Rozl. ¹ / Nerozl. ²	ANO / NE	ANO / NE	ANO / NE	č. [...]
	Pov./Nepov.	Rozl./Nerozl.	ANO / NE	ANO / NE	ANO / NE	č. [...]

¹ Rozlišené položky.

² Nerozlišené položky.

4. SHRUTÍ ZDROJŮ

4.1 Finanční zdroje

4.1.1 Shrnutí položek závazků (PZ) a položek plateb (PP)

v milionech EUR (zaokrouhleno na 3 desetinná místa)

Druh výdajů	oddíl č.		Rok n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 a násl.	Celkem
-------------	----------	--	-------	-------	-------	-------	-------	------------------	--------

Provozní výdaje³

Položky závazků (PZ)	8.1	a	0	0	0	0	0	0	Žádné
Položky plateb (PP)		b	0	0	0	0	0	0	Žádné

Administrativní výdaje jako součást referenční částky⁴

Technická a administrativní pomoc (TAP)	8.2.4	c	0	0	0	0	0	0	Žádné
---	-------	---	---	---	---	---	---	---	-------

CELKOVÁ REFERENČNÍ ČÁSTKA

Položky závazků		a+c	0	0	0	0	0	0	Nevztahuje se na tento návrh.
Položky plateb		b+c	0	0	0	0	0	0	Nevztahuje se na tento návrh.

Administrativní výdaje nezahrnuté do referenční částky⁵

Lidské zdroje a související výdaje (NDA)	8.2.5	d	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.324
Administrativní náklady kromě lidských zdrojů a souvisejících nákladů nezahrnuté do referenční částky (NDA)	8.2.6	e	0	0	0	0	0	0	0

³ Výdaje, které nespadají pod kapitolu xx 01 příslušné hlavy xx.

⁴ Výdaje v rámci článku xx 01 04 hlavy xx.

⁵ Výdaje v rámci kapitoly xx 01 kromě článků xx 01 04 nebo xx 01 05.

Celkové orientační finanční náklady intervence

PZ CELKEM včetně nákladů na lidské zdroje		a+c +d+ e	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.324
PP CELKEM včetně nákladů na lidské zdroje		b+c +d+ e	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.324

Podrobnosti o spoluúčasti

Legislativní návrh nestanoví spolufinancování ze strany členských států.

v milionech EUR (zaokrouhleno na 3 desetinná místa)

Spolufinancující instituce		Rok n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 a násl.	Celkem
.....	f	0	0	0	0	0	0	0
PZ CELKEM včetně spolufinancování	a+c+d +e+f	0	0	0	0	0	0	0

4.1.2 Slučitelnost s finančním plánem

- ☒ Návrh je slučitelný se stávajícím finančním plánem.
- ☐ Návrh si vyžádá změnu plánu a úpravu příslušného okruhu finančního výhledu.
- ☐ Návrh si může vyžádat uplatnění ustanovení interinstitucionální dohody⁶ (tj. nástroje pro flexibilitu nebo revizi finančního výhledu).

⁶ Viz body 19 a 24 interinstitucionální dohody.

4.1.3 Finanční dopady na straně příjmů

- ☒ Návrh nemá žádné finanční dopady na příjmy
- ☐ Návrh má finanční dopady na příjmy s následujícím účinkem:

NB: Veškeré podrobnosti a poznámky ke způsobu výpočtu účinku na příjmy je třeba uvést v samostatné příloze.

v milionech EUR (zaokrouhleno na 3 desetinná místa)

Rozpočtová linie	Příjmy	Před akcí [rok n-1]	Situace po akci					
			Rok n	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] ⁷
	a) Příjmy v absolutním vyjádření		0	0	0	0	0	0
	b) Změna v příjmech	Δ	0	0	0	0	0	0

4.2 Lidské zdroje – pracovníci na plný úvazek (včetně úředníků, dočasných zaměstnanců a externích pracovníků) – viz podrobnosti v bodě 8.2.1.

(Řízení současnými pracovníky).

Roční potřeba	Rok n (2007*)	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 a násl.
Celková potřeba lidských zdrojů	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5

5. CHARACTERISTIKY A CÍLE

5.1 Potřeba, která má být uspokojena v krátkodobém nebo dlouhodobém plánu

Cílem tohoto legislativního návrhu je přijetí směrnice, kterou se stanoví hlavní zásady, jež by členské státy měly dodržovat při technickém vyšetřování námořních nehod a mimořádných událostí.

Plánované akce budou provedeny vládami členských států, zejména útvary odpovědnými za námořní záležitosti a technická vyšetřování námořních mimořádných událostí.

⁷ V případě potřeby, např. potrvá-li akce déle než 6 let, je třeba přidat další sloupce.

5.2 Přidaná hodnota účasti Společenství a soudržnosti návrhu s jinými finančními nástroji a možné synergie

Navrhované opatření zejména umožní určit v rané fázi poznatky, jež mohou tvořit základ doporučení na úrovni Společenství, která mají zabránit budoucím nehodám téhož druhu a snížit či eliminovat rizika spojená s námořní dopravou, jimž jsou lidé, zboží a životní prostředí členských států vystaveni.

Přidaná hodnota se projeví v podobě zlepšení celkové úrovně námořní bezpečnosti. Neexistují jakékoli předvídatelné dopady na žádné finanční nástroje.

5.3 Cíle, očekávané výsledky a související ukazatele návrh v kontextu rámce ABM

Obecným cílem návrhu Komise je zlepšit námořní bezpečnost vypracováním jasných pokynů na úrovni Společenství týkajících se způsobu, jakým se provádějí technická vyšetřování námořních nehod. Obtíže při vyšetřování potopení ropných tankerů Erika a Prestige odhalilo nutnost dalších opatření Společenství v této oblasti.

V souladu s mezinárodními námořními právními předpisy a právy a závazky členských států obsahuje návrh směrnice opatření, která jsou nezbytně nutná na úrovni Evropské unie, aby se zajistilo, že technická vyšetřování námořních nehod, u nichž hrozilo či mohlo hrozit, že vážně poškodí lidi, zboží a životní prostředí členských států, jsou řádně prováděna.

Právní předpisy Společenství zajistí na úrovni Společenství účinné uplatňování zásad dohodnutých na mezinárodní úrovni, a tím podpoří členské státy, ať státy vlajky či státy dotčené, při činnostech týkajících se vyšetřování vážných námořních nehod.

5.4 Způsob provádění (orientační)

Uved'te způsob provádění⁸ akce.

☐ **Centralizované řízení**

☒ přímo ze strany Komise

☐ nepřímý z titulu přenesené pravomoci na:

☐ výkonné agentury

☐ subjekty, které Společenství zřídila a o nichž se zmiňuje článek 185 finančního nařízení

☐ vnitrostátní veřejné subjekty / subjekty pověřené veřejnou službou

⁸ Zvolíte-li více než jeden způsob, uved'te další podrobnosti v části „poznámky“ tohoto bodu.

- ☐ ***Sdílené nebo decentralizované řízení***
 - ☐ se členskými státy
 - ☐ spolu se třetími zeměmi
- ☐ ***Společné řízení s mezinárodními organizacemi (uved'te s kterými)***

Příslušné poznámky:

Nevztahuje se na tento návrh.

6. SLEDOVÁNÍ A HODNOCENÍ

Předloha směrnice obsahuje ustanovení, které od členských států vyžaduje, aby Komisi sdělily vnitrostátní prováděcí opatření, která mají být přijata s ohledem na provedení směrnic do vnitrostátního práva.

Nesdělení těchto vnitrostátních prováděcích opatření (jakož i sdělení neúplné) automaticky povede k zahájení řízení za porušení povinností podle článku 226 Smlouvy.

Sledování práce vyšetřovacích subjektů a námořních správních orgánů členských států Agenturou pro námořní bezpečnost.

6.1 Hodnocení:

6.1.1 *Hodnocení předem (ex-ante)*

V květnu 2004 a únoru 2005 vedla Komise dvě kola konzultačních setkání se zástupci členských států a námořního odvětví, a to na základě pracovních dokumentů obsahujících podrobný seznam otázek o přístupu, který má být použit, a opatřeních, jež mají být přijata ohledně právních předpisů nutných pro vyšetřování námořních nehod. Komise požádala konzultované účastníky, aby podrobné připomínky zaslali písemně.

S pomocí Agentury pro námořní bezpečnost Komise shromáždila nezbytné informace pro posouzení dopadu návrhu. Zásady, které tvoří základ návrhu Komise, byly přezkoumány na druhém technickém semináři zorganizovaném agenturou v únoru 2005, na němž se sešli odborníci IMO, námořní správní orgány a vyšetřující subjekty členských států.

Závěrem, Komisi byla při práci na návrhu směrnice nápomocna skupina nezávislých odborníků, která Komisi poskytuje poradenství ohledně strategie pro řešení nehod v odvětví dopravy.

Výsledky konzultací a studií dopadu potvrdily, že:

- nejvhodnější možností pro řešení problematiky technických vyšetřování námořních nehod v rámci politiky v oblasti námořní bezpečnosti je využití právních předpisů Společenství;
- vybraný nástroj (směrnice, kterou se stanoví hlavní zásady, jež by členské státy měly dodržovat při technickém vyšetřování námořních mimořádných událostí) by měl co nejvíce vycházet za zásad a doporučení kodexu IMO. Navržené právní předpisy by však měly vést alespoň k podobné úrovni zpětné vazby, jaká je zaručena při provádění právních předpisů v leteckém odvětví;
- Opatření Společenství v této oblasti je naléhavě nutné, neboť technická vyšetřování tvoří součást politiky zaměřené na zabránění budoucím námořním katastrofám v Evropské unii.

6.1.2 Opatření přijatá po předběžném / následném hodnocení (ex post) (na základě podobných zkušeností z minulosti)

Nevztahuje se na tento návrh.

6.1.3 Podmínky a četnost budoucího hodnocení

Nevztahuje se na tento návrh.

7. OPATŘENÍ PROTI PODOVODŮM

Nevztahuje se na tento návrh.

8. PODROBNOSTI O ZDROJÍCH

8.1 Cíle návrhu z hlediska jejich finanční náročnosti: nevztahuje se na tento návrh

Položky závazků v milionech EUR (zaokrouhлено na 3 desetinná místa)

(Je třeba uvést cílové okruhy, akce a výstupy)	Druh výstupu	Prům. nákl.	Rok n		Rok n+1		Rok n+2		Rok n+3		Rok n+4		Rok n+5 a násl.		CELKEM	
			Výstup č.	Náklady celkem	Výstup č.	Náklady celkem	Výstup č.	Náklady celkem	Výstup č.	Náklady celkem	Výstup č.	Náklady celkem	Výstup č.	Náklady celkem	Výstup č.	Náklady celkem
PROVOZNÍ CÍL č. 1 ⁹																
Opatření 1.....																
Výstup 1.....																
Výstup 2.....																
Opatření 2.....																
Výstup 1.....																
Mezisoučet cíl 1																
PROVOZNÍ CÍL č. 2																
Opatření 1.....																
Výstup 1.....																
Mezisoučet cíl 2																
PROVOZNÍ CÍL č. n																
Mezisoučet cíl n																
NÁKLADY CELKEM																

⁹ Jak je popsáno v bodě 5.3.

8.2 Administrativní výdaje

8.2.1 Počet a druh lidských zdrojů

Pracovní místa		Personál použitý k řízení akce ze stávajících a/nebo dodatečných zdrojů (počet pracovních míst/plných pracovních úvazků)					
		Rok n	Rok n+1	Rok n+2	Rok n+3	Rok n+4	Rok n+5
Úředníci nebo dočasní zaměstnanci ¹⁰ (06 01 01)	A*/AD	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5
	B*, C*/AST	0	0	0	0	0	0
Personál financovaný ¹¹ dle čl. XX 01 02		0	0	0	0	0	0
Ostatní zaměstnanci financovaní ¹² dle čl. XX 01 04/05		0	0	0	0	0	0
CELKEM		0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5

8.2.2 Popis úkolů, které se odvíjejí z akce: úkoly

Směrnice, kterou se stanoví hlavní zásady, jež by členské státy měly dodržovat při technickém vyšetřování námořních nehod, rozšiřuje pravomoc Společenství v oblasti námořní bezpečnosti. Bude třeba zaměstnat dodatečné pracovníky – odhaduje se na ½ A úředníků – aby se zajistilo řádné sledování provádění směrnice.

8.2.3 Původ lidských zdrojů (statutární pracovní místa)

- ☐ Pracovní místa vyčleněná v současnosti na řízení programu, který má být nahrazen nebo prodloužen.
- ☐ Pracovní místa předběžně vyčleněná v rámci procesu RSP / PNR na rok n
- ☐ Pracovní místa, která se budou vyžadovat v rámci příštího procesu RSP / PNR
- ☒ Pracovní místa převedená ze stávajících zdrojů v rámci řídicího útvaru (interní přeobsazování)
- ☐ Pracovní místa požadovaná pro rok n, avšak neplánovaná v procesu RSP / PNR dotyčného roku

¹⁰ Tyto náklady NEJSOU zahrnuty v referenční částce.

¹¹ Tyto náklady NEJSOU zahrnuty v referenční částce.

¹² Tyto náklady jsou zahrnuty do referenční částky.

8.2.4 Další administrativní výdaje zahrnuté do referenční částky (XX 01 04/05 – výdaje na správu a řízení)

v milionech EUR (zaokrouhleno na 3 desetinná místa)

Rozpočtová linie (číslo a okruh)	Rok n	Rok n+1	Rok n+2	Rok n+3	Rok n+4	Rok n+5 a násl.	CELKEM
1. Technická a administrativní pomoc (včetně souvisejících personálních nákladů)							0
Výkonné agentury ¹³							0
Další technická a administrativní pomoc							0
- interní (<i>intra muros</i>)							0
- externí (<i>extra muros</i>)							0
Technická a administrativní pomoc celkem							0

8.2.5 Finanční náklady na lidské zdroje a související náklady nezahrnuté v referenční částce

v milionech EUR (zaokrouhleno na 3 desetinná místa)

Druh lidských zdrojů	Rok n	Rok n+1	Rok n+2	Rok n+3	Rok n+4	Rok n+5 a násl.
Úředníci a dočasní zaměstnanci (06 01 01)	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.324
Personál financovaný dle čl. XX 01 02 (pomocný, detašovaný, smluvní personál, atd.) (upřesněte rozpočtovou linii)	0	0	0	0	0	0
Náklady na lidské zdroje a související náklady celkem (nezahrnuté do referenční částky)	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.324

Výpočet – Úředníci a dočasní zaměstnanci

$$(108\,000\text{ €} * 0.5 = 54\,000\text{ €})$$

Výpočet – pracovníci financování podle čl. XX 01 02

Nevztahuje se na tento návrh.

¹³ Je třeba uvést odkaz na konkrétní legislativní finanční výkaz dotyčné výkonné agentury.

8.2.6 Další administrativní výdaje nezahrnuté do referenční částky

v milionech EUR (zaokrouhлено na 3 desetinná místa)

	Rok m	Rok n+1	Rok n+2	Rok n+3	Rok n+4	Rok n+5 a násl.	CELKEM
XX 01 02 11 01 – Služební cesty	0	0	0	0	0	0	0*
XX 01 02 11 02 – Schůze a konference	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 03 – Výbory ¹⁴	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 04 – Studie a konzultace	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 05 - Informační systémy	0	0	0	0	0	0	0
2. Ostatní výdaje na řízení celkem (XX 01 02 11)	0	0	0	0	0	0	0
3. Ostatní výdaje administrativního charakteru (upřesněte i s odkazem na rozpočtovou linii)	0	0	0	0	0	0	0
Administrativní výdaje celkem, kromě lidských zdrojů a souvisejících nákladů (NEZAHNUTÉ do referenční částky)	0	0	0	0	0	0	0

* žádný dopad na současný rozpočet pro služební cesty

Výpočet - **Další administrativní výdaje nezahrnuté do referenční částky**

Nevztahuje se na tento návrh.

¹⁴ Uved'te přesně druh výboru a skupinu, do níž náleží.