



KOMISIA EURÓPSKÝCH SPOLOČENSTIEV

V Bruseli 23.11.2005
KOM(2005) 590 konečné znenie

2005/0240 (COD)

Návrh

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY,

**ktorou sa ustanovujú základné zásady upravujúce vyšetovanie nehôd v sektore
námornej dopravy a ktorou sa menia a dopĺňajú smernice 1999/35/ES a 2002/59/ES**

(predložený Komisiou)

{SEK(2005) 1515}

DÔVODOVÁ SPRÁVA

1) KONTEXT NÁVRHU

- **Odôvodnenie a ciele návrhu**

Hlavným cieľom návrhu Komisie je zlepšiť námornú bezpečnosť určením jasných usmernení na úrovni Spoločenstva týkajúcich sa vykonávania technických vyšetrení a využitia skúseností po akejkoľvek vážnej udalosti na mori.

Poučenia vyvedené z katastrof, ku ktorým došlo, a zásahy vyšetrovacích komisií, ktoré odhalil najdôležitejšie príčiny, mali rozhodujúci vplyv na pokrok v námornej bezpečnosti.

Chýbajúce opatrenie, ktorým by sa riadilo vedenie primeraných technických vyšetrení a nevyužívanie skúseností získaných po nehodách s cieľom predísť tomu, aby sa už katastrofy neopakovali, však predstavujú vážne nedostatky v oblasti politiky námornej bezpečnosti Európskej únie.

V roku 2001 Komisia vo svojej Bielej knihe zdôraznila „Európska dopravná politika v horizonte do roku 2010: čas na rozhodnutia“ narastajúcu nevyhnutnosť starostlivo vykonávať nezávislé technické vyšetrenia, založené na analýze okolností a príčin nehôd alebo incidentov, ktorých výsledky by smerovali k prevencii rizík a boli prostriedkom na zlepšenie legislatívy.

Na základe prác dočasnej komisie o posilnení námornej bezpečnosti v dôsledku potopenia ropného tankera Prestige v roku 2002 (komisia „MARE“) konštatoval túto nevyhnutnosť aj Európsky parlament. Parlament dospel k záveru, že: „Pokiaľ chceme predchádzať novým nehodám a incidentom, treba, aby sa v Únii vypracovali jasné usmernenia týkajúce sa vykonávania nezávislých vyšetrení nehôd a incidentov, ku ktorým došlo na mori.“ Parlament „sa domnieva, že táto úloha pripadá nezávislému vyšetrovaciemu orgánu na úrovni členských štátov alebo, pokiaľ je to žiaduce, na európskej úrovni“.

- **Všeobecný kontext**

Situácie, ktoré sme zažili po nehodách ropných tankerov Erika a Prestige, veľmi jasne odhalili nedostatky v medzinárodných právnych predpisoch a ťažkosti, ktorým musia čeliť členské štáty EÚ, aby uspokojivým spôsobom a v rozumnom čase doviedli do konca technické vyšetrenia vážnych námorných nehôd.

Tieto nedostatky a ťažkosti sú v ostrom protiklade v porovnaní so situáciou v odvetví leteckej dopravy, v ktorom Európske spoločenstvo disponuje od roku 1994 pravidlami zaručujúcimi starostlivé a systematické vedenie technických vyšetrení nehôd a incidentov s cieľom prispieť k zlepšeniu bezpečnosti v civilnom letectve.

V námornom odvetví však napriek skutočnosti, že vlajkové štáty majú povinnosť v súlade s medzinárodným morským právom viesť technické vyšetrovania akejkoľvek vážnej námornej udalosti a spolupracovať s ostatnými zúčastnenými štátmi, nejestvuje v súčasnosti donucovacie opatrenie na medzinárodnej úrovni, ktoré by zaručilo plnenie tejto povinnosti vlajkovými štátmi.

Po viacročných úvahách a po viacerých čiastočných skúsenostiach Medzinárodná námorná organizácia (IMO) schválila 27. novembra 1997 uznesenie o prijatí Kódexu pre vedenie vyšetrovaní námorných udalostí. Uplatnenie odporúčaní kódexu IMO pre vedenie technických vyšetrovaní však spočíva na dobrej vôli vlajkových štátov zapojených do námorných udalostí. Príspevok niektorých vlajkových štátov k zlepšeniu námornej bezpečnosti vhodným využitím skúseností je v skutočnosti slabý, ak nie žiadny.

- **Platné ustanovenia v oblasti návrhu**

Smernica Rady 1999/35/ES z 29. apríla 1999 vyžaduje od členských štátov pristúpiť k akémukoľvek vyšetrovaniu námorných nehôd a incidentov, na ktorých sa podieľal trajekt ro-ro alebo vysokorýchlostné osobné plavidlo.

V rámci opatrení po nehode ropného tankera Erika smernica 2002/59/ES o monitorovaní námornej dopravy vyžaduje od členských štátov dodržiavať odporúčania Kódexu pre vedenie vyšetrovaní námorných udalostí IMO. Táto smernica sa týka aj využitia „námorných čiernych skriniek“ na uľahčenie vyšetrovaní nehody.

Napokon nariadenie (ES) č. 1406/2002 zverilo Európskej námornej bezpečnostnej agentúre úlohu uľahčiť spoluprácu medzi členskými štátmi a Komisiou pri vypracúvaní spoločnej metodiky vyšetrovania námorných nehôd, vyhovujúcej zásadám dohodnutým na medzinárodnej úrovni. Nariadenie taktiež od agentúry požaduje podporu členských štátov v činnostiach týkajúcich sa vyšetrovaní vážnych námorných nehôd a zároveň pristúpiť k analýze už vypracovaných vyšetrovacích správ o nehodách.

- **Súlad s ostatnými politikami a cieľmi Únie**

Návrh je súčasťou 3. balíka legislatívnych opatrení na posilnenie námornej bezpečnosti. Tento balík je súčasťou priority „bezpečnosť“ ročnej stratégie politiky Komisie. Návrh prispeje aj k prioritě ochrany životného prostredia tým, že prispeje k predchádzaniu rizika námorných katastrof.

2) KONZULTÁCIA SO ZÚČASTNENÝMI STRANAMI A ANALÝZA DOSAHU

- **Konzultácie so zúčastnenými stranami**

Používané metódy konzultácie, hlavné cieľové odvetvia a všeobecný profil respondentov

Komisia prišla v máji 2004 a potom vo februári 2005 k dvojitej sérii konzultačných stretnutí so zástupcami členských štátov a námorného priemyslu na základe pracovných dokumentov svojich útvarov, obsahujúcich podrobný zoznam otázok o prístupe, ktorý treba dodržiavať, a o plánovaných ustanoveniach z hľadiska opatrení,

ktoré treba zaviesť, pri vyšetрованиach nehôd na mori. Komisia požiadala konzultovaných účastníkov, aby jej doručili svoje podrobné písomné pripomienky.

Komisia navyše za pomoci námornej bezpečnostnej agentúry zozbierala nevyhnutné informácie s cieľom zhodnotiť dosah návrhu. Zásady, ktoré boli podnetom na návrh Komisie, sa posúdili na odbornom seminári zorganizovanom agentúrou vo februári 2005 spolu s odborníkmi z IMO a námornými úradmi i vyšetровacími orgánmi členských štátov.

Syntéza doručených odpovedí a spôsobu, akým sa zohľadnili

Zástupcovia členských štátov a námorného priemyslu, ako aj rozliční konzultovaní odborníci sa plne zhodujú na dôležitosti technických vyšetровaní v rámci politiky námornej bezpečnosti.

Vo všeobecnosti sa všetky konzultované strany zhodujú na dôležitosti výkonu technického vyšetровania týkajúceho sa námorných nehôd a mimoriadnych udalostí. Domnievajú sa, že je naozaj potrebné harmonizovať a konsolidovať rozličné postupy technických vyšetровaní v členských štátov a ako referenciu pritom zobrať do úvahy zásady a odporúčania IMO. Navrhované opatrenie by navyše malo vyústiť aspoň do podobného využitia skúseností, aké zaručujú ustanovenia uplatňované v leteckom odvetví.

• Získanie a využitie expertíz

Dotknuté vedecké/expertízne oblasti

Námorná bezpečnosť, technické vyšetровania námorných udalostí

Použitá metodika

Zozbieranie stanovísk, preskúvanie jestvujúcich expertíz (Medzinárodná námorná organizácia, vyšetровacie orgány v členských štátoch a v tretích krajinách) a získaná skúsenosť v implementácii ustanovení Spoločenstva na realizáciu technických vyšetровaní v odvetví civilného letectva.

Hlavné organizácie/hlavní konzultovaní odborníci

Práce dočasnej komisie Európskeho parlamentu na posilnení námornej bezpečnosti po potopení ropného tankera Prestige v roku 2002 (závery komisie „MARE“).

Európska námorná bezpečnostná agentúra, medzi úlohy ktorej patrí aj podpora členských štátov v činnostiach týkajúcich sa vyšetровaní vážnych námorných nehôd a analýza už vypracovaných vyšetровacích správ o nehodách.

Skupina nezávislých odborníkov poverená poskytovaním rád Komisii o stratégii v oblasti nehôd v dopravnom odvetví, vytvorená rozhodnutím Komisie z 11. júna 2003 (Ú. v. EÚ L 144, 12.6.2003).

Zhrnutie doručených a využitých stanovísk

Konštatovala sa prítomnosť vážnych potenciálnych rizík s nezvratnými dôsledkami bolo priznané a panuje široký konsenzus o jestvovaní takýchto rizík.

V súčasnosti jestvujú v Spoločenstve hlboké rozdiely týkajúce sa vykonávania nezávislých vyšetrení námorných udalostí. Zatiaľ čo niektoré členské štáty vedú tento typ vyšetrení systematickým spôsobom, v iných členských štátoch sa realizujú povrchným a nesystematickým spôsobom. Napokon odporúčania IMO vo vzťahu k technickým vyšetreniam sú monitorované veľmi rozmanitým spôsobom. Nejestvovanie jasných usmernení pre rovnakú úroveň záväzku zo strany všetkých členských štátov je hlavným nedostatkom opatrení námornej bezpečnosti EÚ.

V kontexte medzinárodnej námornej bezpečnosti je najznepokojujúcejšou skutočnosťou neschopnosť niektorých vlajkových štátov priamo viesť technické vyšetrenia námorných udalostí. Dokonca sa ukazuje, že ide o štáty, pod ktorých vlajkou dochádza k najväčšiemu počtu nehôd, ktoré proporcionálne vedú najmenej vyšetrení, alebo ktoré v každom prípade poskytujú najmenej výsledkov z týchto vyšetrení a vyvodzujú z nich najmenej záverov, pričom príslušné medzinárodné inštalácie na túto skutočnosť nereagujú.

Používané prostriedky na poskytovanie výsledkov expertízy verejnosti

Výsledky expertízy sú opísané v podrobnej dopadovej štúdii vypracovanej Komisiou (pozri ďalej). Údaje a expertíza sústredené Európskou námornou bezpečnostnou agentúrou sú k dispozícii na internetovej stránke agentúry (www.emsa.eu.int).

• Analýza dosahu

Pri skúmaní možných prostriedkov pôsobenia sa zvažili štyri alternatívne možnosti:

- (1) zachovanie súčasného *statusu quo* („nečinnosť“),
- (2) nelegislatívna iniciatíva Spoločenstva na podporu dobrovoľného uplatňovania odporúčaní obsiahnutých v kódexe IMO členskými štátmi,
- (3) podriadenosť Medzinárodnej námornej organizácii všetkých 25 členských štátov EÚ, aby sa zmenili a doplnili medzinárodné dohovory s cieľom zaviesť výslovnú povinnosť viesť technické vyšetrenia námornej udalosti a
- (4) vypracovanie jasných usmernení na úrovni Spoločenstva o vykonávaní technických vyšetrení každej vážnej námornej udalosti.

Analýza potenciálneho dosahu týchto názorov potvrdila, že:

- najvhodnejšia voľba na riešenie problematiky technických vyšetrení námorných udalostí v rámci politiky námornej bezpečnosti je využitie legislatívy Spoločenstva,

- zvolený nástroj (pozri smernicu zavádzajúcu hlavné zásady, ktoré členské štáty budú musieť dodržiavať pri technických vyšetровaniach námorných udalostí) by mal byť založený v rámci možností na zásadách a odporúčaniach kódexu IMO. Navrhované opatrenie by však malo vyústiť aspoň do podobného využitia skúseností, aké zaručuje vykonávacie opatrenie v leteckom odvetví, a že
- akcia Spoločenstva v tejto oblasti je naliehavá, pretože technické vyšetровania sa podieľajú na politike zameranej na predchádzanie prípadov nových námorných katastrof v Európskej únii.

Táto analýza dosahu je zaznamenaná v legislatívnom a pracovnom programe Komisie; je k dispozícii na internetovej stránke Komisie:

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

3) PRÁVNE SÚČASTI NÁVRHU

• Súhrn navrhovaných opatrení

Hlavným cieľom návrhu (článok 1) je zlepšiť námornú bezpečnosť a predchádzať budúcim katastrofám. Podobne ako v leteckom odvetví ani v námornom odvetví nie je cieľom technických vyšetровaní určiť a už vôbec nie pripísať akúkoľvek občiansku alebo trestnú zodpovednosť, ale zistiť okolnosti a príčiny námorných udalostí s cieľom vyvodiť z nich možné poučenia na zlepšenie námornej bezpečnosti.

Návrh bol vypracovaný pri dodržiavaní pravidiel medzinárodného morského práva a podľa definícií a odporúčaní Kódexu IMO pre vyšetровania námorných nehôd a incidentov (články 2 a 3). Zavádza do práva Spoločenstva povinnosť členských krajín viesť technické vyšetровania námorných nehôd (články 5 a 6).

Návrh priznáva štatút technickým vyšetровaniam v námornej oblasti (článok 4) tak, že ustalať a vytvára špecializované orgány a že udeľuje technickým vyšetровateľom právomoci vyšetровania u tretích osôb (článok 7). Návrh navyše obsahuje ustanovenie týkajúce sa spolupráce medzi členskými štátmi (článok 8) a medzi členskými štátmi a tretími krajinami (článok 9). Taktiež sa zameriava na zabezpečenie ochrany dôkazov (článok 10 a 11) a upravuje postupy na ochranu, uchovanie a vypracovanie vyšetровacích správ a na zaručenie využitia skúseností (články 12, 13, 14 a 15).

Napokon návrh zohľadňuje úlohu, ktorú má zohrávať v tejto oblasti Európska námorná bezpečnostná agentúra v súlade s úpravou podľa nariadenia (ES) č. 1406/2002.

• Právny základ

Článok 80 ods. 2 Zmluvy o ES.

- **Zásada subsidiarity**

Zásada subsidiarity sa uplatňuje, pokiaľ sa návrh netýka oblasti spadajúcej do výlučnej právomoci Spoločenstva.

Ciele návrhu sa nemôžu realizovať dostatočným spôsobom činnosťou členských štátov z nasledujúcich dôvodov.

Predovšetkým je nevyhnutné harmonizovať a konsolidovať na úrovni Spoločenstva rozličné postupy technických vyšetrení v členských štátoch, jasne rozlíšiť technické vyšetrenia bezpečnosti od súdnych vyšetrení, urýchliť prístup vyetrovateľov k miestu nehody, poskytnutie dôkazných dokladov a rozhovor s dotknutými osobami a zaručiť nezávislosť vyetrovateľov vo vzťahu k dozornému správnomu úradu.

Nedostatkom opatrení EÚ v oblasti námornej bezpečnosti je nejestvovanie jasných usmernení na európskej úrovni týkajúcich sa vykonávania technických vyšetrení a využitia skúseností, aby sa predchádzalo rizikám vážnych námorných nehôd. Rovnako nejestvovanie záväzku zo strany všetkých členských štátov negatívne vplyva na úroveň bezpečnosti a na úsilie o prevenciu rizík vážnych nehôd v celej EÚ.

Ciele návrhu možno lepšie realizovať akciou Spoločenstva z nasledujúcich dôvodov.

Koordinovaná sieť, ktorá zahŕňa výmenu informácií a v prípade potreby umožňuje spoločnú akciu, aby sa v stanovenom čase odhalilo riziko nových námorných katastrôf a predchádzalo sa im, je účinnejšia ako izolované opatrenia zamerané na zistenie okolností a na preskúmanie príčin námorných udalostí s cieľom vyvodit' z nich ponaučenia na zlepšenie námornej bezpečnosti.

Akcia Spoločenstva zaručuje systematické vedenie technických vyšetrení po námorných udalostiach zo strany všetkých členských štátov, ktoré majú záujmy v námornej oblasti.

Uskutočnenie týchto vyšetrení podľa spoločnej metodiky, vyhovujúcej zásadám dohodnutým na medzinárodnej úrovni, zaručuje kvalitu a účinnosť vyšetrenia.

Existencia siete na spoluprácu vyetrovacích orgánov v členských štátoch zaručuje spojenie know-how, vzájomnej technickej pomoci a vytvorenia účinných mechanizmov na využitie skúseností, aby sa predchádzalo riziku podobných nehôd na úrovni Spoločenstva.

Napokon zavedenie systému databázy a výmeny technických informácií predstavuje prínos pre individuálnu akciu členských štátov, aby sa zaručila ochrana ľudských životov na mori a predchádzalo environmentálnym dôsledkom námorných nehôd.

Rozsah pôsobnosti návrhu sa obmedzuje na ustanovenie skutočného uplatňovania povinnosti viesť vyšetrenia po nehode podľa toho, čo ustanovuje medzinárodné morské právo, v Spoločenstve. Návrh ustanovuje jasné usmernenia na realizáciu odporúčaní, ktoré na tento účel vypracovala IMO.

Návrh je teda v súlade so zásadou subsidiarity.

- **Zásada proporcionality**

Návrh je v súlade so zásadou proporcionality z nasledujúcich dôvodov.

Návrh smernice zavádza hlavné zásady, ktorými sa riadi vedenie technických vyšetровaní námorných udalostí. Členským štátom prináleží prijať najvhodnejšie opatrenia, aby zabezpečili jej implementáciu na vnútroštátnej úrovni.

Návrh sa zakladá na ustanoveniach uvedených v medzinárodných námorných dohovoroch a odporúčaniach IMO, ktoré musia dodržiavať členské štáty. Návrh smernice zavádza minimálne kritériá kvality pre praktické uplatňovanie týchto opatrení a odporúčaní, pričom ponecháva členským štátom širokú voľnosť v rozhodovaní. Navyše ide o to, aby sa vytvoril rámec vzájomnej spolupráce a technickej pomoci na európskej úrovni, ktorým v súčasnosti členské štáty nedisponujú.

Návrh nespôsobuje vznik finančných a/alebo správnych nákladov ani hospodárskym subjektom, ani občanom. Na úrovni vnútroštátnych orgánov členských štátov, ktoré nedisponujú v súčasnosti štruktúrami nevyhnutnými na vedenie vyšetровaní nehôd v námornom odvetví, budú musieť vyvinúť úsilie v oblasti administratívy na vytvorenie nevyhnutných prostriedkov. Nemalo by sa to týkať regionálnych a miestnych orgánov.

Skúsenosti získané z technických vyšetровaní prispejú k zlepšeniu bezpečnosti flotily a prevádzky námornej dopravy a tým k zníženiu rizika spojeného s možnosťou nových nehôd a incidentov.

- **Voľba nástrojov**

Navrhovaný(-é) nástroj(-e): smernica

Ďalšie nástroje by neboli vhodné z nasledujúcich dôvodov.

Jedným z hlavných cieľov návrhu je zavedenie jasných usmernení týkajúcich sa vykonávania nezávislých vyšetровaní nehôd a incidentov, ku ktorým došlo na mori. Smernica umožňuje presne stanoviť hlavné zásady akcie v práve Spoločenstva a pritom ponechať členským štátom čo možno najväčšiu voľnosť rozhodovania pri uplatňovaní nevyhnutných prostriedkov.

Ďalšie mechanizmy, ako je dobrovoľná spolupráca medzi členskými štátmi alebo samoregulácia (technické vyšetrovania vykonávané hospodárskymi subjektami) by neboli vhodné. Situácie, ktoré sme zažili po nehodách ropných tankerov Erika a Prestige, totiž veľmi jasne odhalili nedostatky medzinárodných právnych predpisov a ťažkosti, ktorým musia čeliť členské štáty EÚ, aby uspokojivým spôsobom a v rozumnom čase doviedli do konca technické vyšetrovania vážnych námorných nehôd.

4) ROZPOČTOVÝ DOSAH

Legislatívny návrh nemá vplyv na prevádzkové výdavky rozpočtu Spoločenstva. Predpokladá sa veľmi obmedzený dosah na administratívne výdavky, aby sa zabezpečilo správne monitorovanie implementácie smernice.

5) DOPLNKOVÉ INFORMÁCIE

- **Zrušenie platných legislatívnych ustanovení**

Prijatie návrhu bude mať za následok zrušenie niektorých legislatívnych ustanovení.

- **Opätovné preskúmanie/revízia/doložka o automatickom zrušení**

Návrh zahŕňa doložku o revízii.

- **Korelačná tabuľka**

Členské štáty sú povinné zaslať Komisii znenie vnútroštátnych ustanovení transponujúcich smernicu, ako aj korelačnú tabuľku medzi týmito ustanoveniami a touto smernicou.

- **Európsky hospodársky priestor**

Tento návrh aktu spadá do oblasti krytej dohodou o EHP, a preto je dôvod rozšíriť ho na Európsky hospodársky priestor.

Návrh

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY,

ktorou sa ustanovujú základné zásady upravujúce vyšetrovanie nehôd v sektore námornej dopravy a ktorou sa menia a dopĺňajú smernice 1999/35/ES a 2002/59/ES

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskeho spoločenstva, a najmä na jej článok 80 ods. 2,

so zreteľom na návrh Komisie¹,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru²,

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov³,

konajúc v súlade s postupom ustanoveným v článku 251 zmluvy⁴,

keďže:

- (1) V námornej doprave Európy by sa mala udržiavať vysoká všeobecná úroveň bezpečnosti a maximálne úsilie by sa malo vynakladať na zníženie počtu námorných nehôd a mimoriadnych udalostí.
- (2) Rýchle uskutočnenie technického vyšetrovania námorných nehôd zlepšuje námornú bezpečnosť, keďže pomáha zabrániť opakovaniu nehôd, ktoré vedú k stratám na životoch, stratám lodí a znečisteniu morského prostredia.
- (3) Európsky parlament vo svojej rezolúcii⁵ o zlepšení námornej bezpečnosti vyzval Komisiu, aby predložila návrh smernice o vyšetrovaní nehôd v námornej doprave.

¹ Ú. v. EÚ C [...], [...], s. [...].

² Ú. v. EÚ C [...], [...], s. [...].

³ Ú. v. EÚ C [...], [...], s. [...].

⁴ Ú. v. EÚ C [...], [...], s. [...].

⁵ 2003-2235 (INI).

- (4) Článok 2 Dohovoru Organizácie spojených národov o námornom práve z roku 1982 (UNCLOS)⁶ stanovuje právo pobrežných štátov vyšetrovať príčinu akejkoľvek námornej nehody, ktorá sa stala v ich teritoriálnych moriach a mohla by predstavovať riziko ohrozenia života alebo životného prostredia, vyžadovať zásah pátracích a záchranných orgánov pobrežného štátu alebo sa inak dotýkať pobrežného štátu.
- (5) Článok 94 UNCLOS stanovuje, že vlajkové štáty zabezpečia, aby prešetrenie niektorých nehôd alebo mimoriadnych udalostí týkajúcich sa navigácie na voľnom mori vykonala osoba alebo osoby s vhodnou kvalifikáciou, alebo aby bolo toto skúmanie vykonané pred nimi.
- (6) Medzinárodný dohovor o bezpečnosti ľudského života na mori z roku 1974 (predpis I/21 SOLAS), Medzinárodný dohovor o nákladovej značke z roku 1966 a Medzinárodný dohovor o zabránení znečisťovania z lodí z roku 1973 stanovujú povinnosť vlajkových štátov vykonávať vyšetrovanie nehôd a poskytovať Medzinárodnej námornej organizácii (IMO) príslušné závery.
- (7) [Návrh] Kódexu na implementáciu záväzných nástrojov IMO⁷ pripomína povinnosť vlajkových štátov zabezpečiť, aby námorné bezpečnostné vyšetrovanie vykonávali vyšetrovatelia s vhodnou kvalifikáciou a ktorí sú kompetentní v záležitostiach týkajúcich sa námorných nehôd a mimoriadnych udalostí. Tento kódex ďalej vyžaduje, aby vlajkové štáty boli pripravené poskytnúť kvalifikovaných vyšetrovateľov na tento účel bez ohľadu na miesto nehody alebo udalosti.
- (8) Mal by sa zohľadniť Kódex o vyšetrovaní námorných nehôd a mimoriadnych udalostí prijatý v novembri 1997 rezolúciou A.849 zhromaždenia IMO, ktorý stanovuje uplatňovanie spoločného prístupu k bezpečnostnému vyšetrovaniu v prípade námorných nehôd a mimoriadnych udalostí a spoluprácu medzi štátmi pri zisťovaní faktorov prispievajúcich k vzniku námorných nehôd a mimoriadnych udalostí. Zohľadniť by sa mal aj obežník 953 Výboru pre námornú bezpečnosť IMO, ktorý stanovuje aktualizované definície používané v predmetnom kódexe, a rezolúcie IMO A.861(20) a MSC.163(78), ktoré obsahujú definíciu „zariadení na zaznamenávanie údajov o plavbe (*voyage data records*)“.
- (9) Smernica Rady 1999/35/ES z 29. apríla 1999 o systéme povinných prehliadok pre bezpečnú prevádzku prevozných lodí ro-ro a osobných vysokorýchlostných plavidiel⁸ vyžaduje, aby členské štáty určili vo svojich príslušných vnútroštátnych právnych systémoch právne postavenie, ktoré im a každému inému členskému štátu s významným záujmom umožní zúčastniť sa na akomkoľvek vyšetrovaní námorných nehôd alebo mimoriadnych udalostí týkajúcich sa lodí ro-ro a osobných vysokorýchlostných plavidiel, spolupracovať na ňom, alebo ak je tak stanovené v Kódexe pre vyšetrovanie námorných nehôd, vykonávať ho.

⁶ Záverečný akt tretej konferencie Organizácie Spojených národov o námornom práve z rokov 1973 – 1982, trieda č. 341.45 L 412 1997.

⁷ Verzia IMO FSI 13/WP.3 z 9. marca 2005.

⁸ Ú. v. ES L 138, 1.6.1999, s. 1. Smernica zmenená a doplnená smernicou 2002/84/ES (Ú. v. ES L 324, 29.11.2002, s. 53).

- (10) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2002/59/ES z 27. júna 2002, ktorou sa zriaďuje monitorovací a informačný systém Spoločenstva pre lodnú dopravu a ktorou sa zrušuje smernica Rady 93/75/EHS⁹, vyžaduje, aby členské štáty dosiahli zhodu s Kódexom IMO pre vyšetrovanie námorných nehôd a mimoriadnych udalostí a aby zabezpečili uverejnenie záverov z vyšetovania nehôd čo najskôr po jeho ukončení.
- (11) Vyšetrovanie nehôd a mimoriadnych udalostí týkajúcich sa námorných plavidiel alebo iných plavidiel v prístave alebo iných uzavretých námorných oblastiach by mal vykonávať nezávislý orgán alebo subjekt, alebo by sa malo vykonávať pod jeho dozorom, s cieľom zabrániť akémukoľvek konfliktu záujmu.
- (12) Členské štáty by mali zabezpečiť, aby ich vnútroštátne právne systémy umožňovali im a akýmkoľvek iným členským štátom s významným záujmom zúčastniť sa na vyšetovaní nehôd, spolupracovať na ňom alebo ho vykonávať na základe ustanovení Kódexu IMO pre vyšetrovanie námorných nehôd.
- (13) Osobné lode a lode iné ako osobné lode s hrubou priestornosťou najmenej 3 000 ton postavené 1. júla 2002 a neskôr musia mať podľa predpisu V/20 SOLAS zariadenia na zaznamenávanie údajov o plavbe (VDR) na pomoc pri vyšetovaní nehôd. Vzhľadom na dôležitosť tohto zariadenia pre tvorbu politiky zabráňovania námorným nehodám má byť povinné na lodiach vykonávajúcich vnútroštátne alebo medzinárodné cesty, počas ktorých sa využívajú prístavy Spoločenstva.
- (14) Údaje poskytované systémom VDR, ako aj ostatnými elektronickými prístrojmi sa môžu použiť retrospektívne po námornej nehode alebo mimoriadnej udalosti na vyšetrenie jej príčin, ako aj preventívne na získanie skúseností o okolnostiach, ktoré by mohli viesť k takýmto udalostiam. Členské štáty by mali zabezpečiť, aby sa tieto údaje, ak sú k dispozícii, správne využívali na oba účely.
- (15) Núdzové signály z lode alebo informácie z akéhokoľvek zdroja, že loď alebo osoby na lodi či z takejto lode sú ohrozené, alebo že v dôsledku udalosti v súvislosti s prevádzkou lode existuje vážne potenciálne riziko ohrozenia osôb, konštrukcie lode alebo životného prostredia, by sa mali vyšetriť alebo inak preskúmať.
- (16) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1406/2002¹⁰ vyžaduje, aby Európska námorná bezpečnostná agentúra (ďalej len „agentúra“) spolupracovala s členskými štátmi pri vývoji technických riešení a poskytovaní technickej pomoci v súvislosti s implementáciou právnych predpisov Spoločenstva. V oblasti vyšetovania nehôd má agentúra špecifickú úlohu uľahčovať spoluprácu medzi členskými štátmi a Komisiou pri rozvoji spoločnej metodiky vyšetovania námorných nehôd podľa dohodnutých medzinárodných zásad, s patričným ohľadom na rozdielne právne systémy v členských štátoch.
- (17) Agentúra musí podľa nariadenia (ES) č. 1406/2002 uľahčovať spoluprácu v poskytovaní podpory členských štátov v činnostiach týkajúcich sa vyšetovania

⁹ Ú. v. ES L 208, 5.8.2002, s. 10.

¹⁰ Ú. v. ES L 208, 5.8.2002, s. 1. Nariadenie naposledy zmenené a doplnené nariadením (ES) č. 724/2004 (Ú. v. EÚ L 129, 29.4.2004, s. 1).

závažných námorných nehôd a vo vykonávaní analýzy existujúcich správ z vyšetrovania nehôd.

- (18) Členské štáty by mali náležite zohľadniť bezpečnostné odporúčania vyplývajúce z bezpečnostného vyšetrovania v prípade nehôd alebo mimoriadnych udalostí.
- (19) Keďže cieľom technického vyšetrovania je zabrániť budúcim námorným nehodám a mimoriadnym udalostiam, závery a bezpečnostné odporúčania by sa nemali používať na určenie zodpovednosti alebo viny.
- (20) Keďže ciele navrhovanej činnosti, a to zlepšiť námornú bezpečnosť v Spoločenstve a prostredníctvom nej znížiť riziko budúcich námorných nehôd, nemožno uspokojivo dosiahnuť na úrovni samotných členských štátov, ale z dôvodov ich rozsahu a dôsledkov ich možno lepšie dosiahnuť na úrovni Spoločenstva, môže Spoločenstvo prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 zmluvy. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku neprekračuje táto smernica rámec nevyhnutný na dosiahnutie týchto cieľov.
- (21) Opatrenia potrebné na vykonávanie tejto smernice by sa mali prijať v súlade s rozhodnutím Rady 1999/468/ES z 28. júna 1999, ktorým sa ustanovujú postupy pre výkon vykonávacích právomocí prenesených na Komisiu¹¹,

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

Článok 1 *Predmet úpravy*

Účelom tejto smernice je zlepšiť námornú bezpečnosť a znížiť riziko budúcich námorných nehôd:

- a) uľahčením urýchleného vykonania bezpečnostného vyšetrovania a primeranej analýzy námorných nehôd a mimoriadnych udalostí a
- b) zabezpečením včasného a presného podávania správ o bezpečnostnom vyšetrovaní a z neho vyplývajúcich návrhov na nápravné opatrenia.

Vyšetrovanie podľa tejto smernice sa nebude týkať určenia zodpovednosti alebo viny, ak to nie je potrebné na dosiahnutie jej cieľa.

Článok 2 *Rozsah pôsobnosti*

- 1. Táto smernica sa vzťahuje na námorné nehody, mimoriadne udalosti a núdzové signály, ktoré:
 - a) sa týkajú lodí plaviacich sa pod vlajkou jedného z členských štátov alebo
 - b) nastanú v oblastiach, ktoré patria do jurisdikcie členských štátov,

¹¹ Ú. v. ES L 184, 17.7.1999, s. 23.

- c) sa týkajú iných veľmi významných záujmov členských štátov.
2. Táto smernica sa nevzťahuje na námorné nehody, mimoriadne udalosti a núdzové signály, ktoré sa týkajú len:
- a) vojnových lodí, lodí na prepravu vojsk a iných lodí vlastnených alebo prevádzkových členským štátom a používaných len na štátnu nekomerčnú dopravu,
 - b) lodí, ktoré nie sú poháňané mechanickými prostriedkami, drevených lodí jednoduchej konštrukcie, rekreačných jacht a plavidiel, ak nie sú a nebudú tvorené posádkou a neprepravujú viac ako 12 pasažierov na komerčné účely,
 - c) vnútrozemských plavidiel prevádzkovaných na vnútrozemských vodných cestách,
 - d) rybárskych lodí s dĺžkou menej ako 24 metrov,
 - e) stacionárnych vrtných súprav v pobrežných vodách.

Článok 3 *Vymedzenie pojmov*

Na účely tejto smernice:

1. „SOLAS“ je Medzinárodný dohovor o bezpečnosti života na mori z roku 1974 (SOLAS 74), zmenený a doplnený jeho protokolmi z roku 1978 a 1988.
- „Kódex IMO“ je predpis o vyšetrovaní námorných nehôd a mimoriadnych udalostí, prijatý Medzinárodnou námornou organizáciou prostredníctvom rezolúcie A.849 zhromaždenia z 27. novembra 1997 v znení zmien a doplnení.
2. Nasledujúce pojmy sa chápu v súlade s definíciami uvedenými v kódexe IMO:
- a) „námorná nehoda“,
 - b) „veľmi vážna nehoda“,
 - c) „námorná mimoriadna udalosť“,
 - d) „bezpečnostné vyšetrovanie v prípade námorných nehôd alebo mimoriadnych udalostí“,
 - e) „štát s významným záujmom“.
3. Termíny „vážna nehoda“ a „menej vážna nehoda“ sa chápu v súlade s aktualizovanými definíciami uvedenými v obežníku 953 Výboru pre námornú bezpečnosť IMO.
4. Výrazy „loď ro-ro“ a „osobné vysokorýchlostné plavidlo“ sa chápu v súlade s definíciami uvedenými v článku 2 smernice 1999/35/ES.

5. „Členský štát vedúci vyšetrowanie“ je členský štát, ktorý je povinný vykonávať, alebo ak existuje viac ako jeden štát s významným záujmom, viesť bezpečnostné vyšetrowanie v súlade s touto smernicou.
6. „Zariadenie pre zaznamenávanie údajov o plavbe“ (Voyage data recorder, VDR) sa chápe v súlade s definíciou uvedenou v rezolúciách A.861(20) a MSC.163(78) IMO.
7. „Núdzový signál“ je signál vyslaný z lode alebo informácia z akéhokoľvek zdroja, ktorá vyjadruje, že loď alebo osoba na lodi alebo z lode sú v tiesni na mori.
8. „Bezpečnostné odporúčanie“ je akýkoľvek návrh:
 - a) vyšetrovacieho orgánu štátu, ktorý vykonáva alebo vedie bezpečnostné vyšetrowanie v prípade námornej nehody alebo mimoriadnej udalosti, na základe informácií získaných z tohto vyšetrowania; prípadne
 - b) Komisie, konajúcej na základe analýzy abstraktných údajov.

Článok 4 *Status bezpečnostného vyšetrowania*

1. Členské štáty stanovujú v súlade so svojimi príslušnými vnútroštátnymi právnymi systémami predpisy na vykonávanie bezpečnostného vyšetrowania pri námornej nehode alebo mimoriadnej udalosti. V rámci toho zabezpečia, aby toto vyšetrowanie:
 - a) bolo nezávislé od vyšetrowania trestných činov alebo iného súbežného vyšetrowania vykonávaného na určenie zodpovednosti alebo prisúdenie viny a
 - b) nebolo zamedzené, pozastavené alebo oneskorené z dôvodu uvedeného vyšetrowania.
2. Predpisy, ktoré majú stanoviť členské štáty, budú obsahovať ustanovenia, ktoré umožnia:
 - a) spoluprácu a vzájomnú pomoc pri bezpečnostnom vyšetrowaní námornej nehody alebo mimoriadnej udalosti vedenom inými členskými štátmi, alebo delegovanie úlohy vedenia takéhoto vyšetrowania na iný členský štát v súlade s ustanoveniami tejto smernice a
 - b) koordináciu – v úzkej spolupráci s Komisiou – činností ich príslušných vyšetrovacích orgánov v rozsahu nutnom na dosiahnutie cieľov tejto smernice.

Článok 5 *Povinnosť vyšetrowať*

1. Každý členský štát zabezpečí, aby vyšetrovací orgán uvedený v článku 8 vykonal vyšetrowanie po závažných alebo veľmi závažných námorných nehodách:
 - a) týkajúcich sa lode plviacej sa pod jeho vlajkou bez ohľadu na miesto nehody, alebo

- b) ktoré sa stali v oblastiach, ktoré patria do jeho jurisdikcie, bez ohľadu na vlajku lode alebo lodí zapojených do nehody, alebo
 - c) týkajúcich sa významného záujmu členského štátu bez ohľadu na miesto nehody a vlajku lode zapojenej do nehody alebo lodí zapojených do nehody.
2. Vyšetrovací orgán uvedený v článku 8 okrem vyšetrovania závažných a veľmi závažných nehôd rozhodne po zistení počiatočných skutočností o prípade, či sa vykoná bezpečnostné vyšetrovanie menej závažnej nehody, námornej mimoriadnej udalosti alebo núdzového signálu .
- Vo svojom rozhodnutí zohľadní závažnosť nehody alebo mimoriadnej udalosti, druh plavidla, respektíve náklad, ktorého sa núdzový signál týka, respektíve akúkoľvek žiadosť pátracích a záchranných orgánov.
3. Rozsah a praktické mechanizmy výkonu bezpečnostného vyšetrovania určí vyšetrovací orgán vedúceho vyšetrovacieho členského štátu v spolupráci s orgánmi ostatných štátov s významným záujmom, a to spôsobom, ktorý podľa neho najviac napomáha dosiahnutiu cieľov tejto smernice, a s cieľom zabrániť budúcim nehodám a mimoriadnym udalostiam.
4. Bezpečnostné vyšetrovanie sa riadi všeobecnou metodikou vyšetrovania námorných nehôd a mimoriadnych udalostí vypracovanou podľa článku 2 písm. e) nariadenia (ES) č. 1406/2002. O prijatí alebo úprave tejto metodiky na účely tejto smernice sa rozhodne v súlade s postupom uvedeným v článku 18 ods. 2.
5. Bezpečnostné vyšetrovanie sa začne čo najskôr po námornej nehode alebo mimoriadnej udalosti.

Článok 6 Povinnosť podávať správy

Členský štát v rámci svojho vnútroštátneho právneho systému vyžaduje, aby bol jeho vyšetrovací orgán bez meškania informovaný zodpovednými orgánmi a/alebo dotknutými stranami o výskyte všetkých nehôd, mimoriadnych udalostí a núdzových signálov spadajúcich do pôsobnosti tejto smernice.

Článok 7 Spoločné bezpečnostné vyšetrovanie

1. V prípadoch vážnych a veľmi vážnych nehôd dotýkajúcich sa významného záujmu dvoch alebo viacerých členských štátov sa príslušné členské štáty bezodkladne dohodnú, ktorý z nich bude vedúci vyšetrojúci členský štát.

Členské štáty nebudú vykonávať súbežné bezpečnostné vyšetrovania tej istej námornej nehody alebo mimoriadnej udalosti. Neprijmú žiadne opatrenie, ktoré by mohlo ohroziť priebeh bezpečnostného vyšetrovania spadajúceho do pôsobnosti tejto smernice.

2. Členský štát môže na základe spoločného súhlasu delegovať na iný členský štát úlohu vedenia bezpečnostného vyšetrovania námornej nehody alebo mimoriadnej udalosti .
3. Ak sa námorná nehoda, mimoriadna udalosť alebo núdzový signál týkajú lode ro-ro alebo osobného vysokorýchlostného plavidla, vyšetrovanie začne ten členský štát, v ktorého vodách nastala nehoda alebo mimoriadna udalosť, alebo ak nastala v extrateritoriálnych vodách, posledný členský štát navštívený touto loďou alebo plavidlom.

Tento štát zostáva zodpovedný za vyšetrovanie a koordináciu s ostatnými členskými štátmi s výrazným záujmom až do momentu, kým sa vzájomne nedohodne, ktorý z nich má viesť vyšetrovanie.

Článok 8 *Vyšetrovacie orgány*

1. Členské štáty zabezpečia, aby zodpovednosť za výkon bezpečnostných vyšetrovaní pri námornej nehode alebo mimoriadnej udalosti mali nestranný stály vyšetrovací orgán alebo subjekt (ďalej len „vyšetrovací orgán“) a vyšetrovatelia s vhodnou kvalifikáciou, kompetentní v záležitostiach týkajúcich sa námorných nehôd a mimoriadnych udalostí.

Tento vyšetrovací orgán je funkčne nezávislý najmä od vnútroštátnych orgánov zodpovedných za spôsobilosť k plavbe, certifikáciu, kontrolu, personál, bezpečnú navigáciu, údržbu, riadenie námornej prevádzky, štátny prístavný dozor, prevádzku námorných prístavov a vo všeobecnosti od akejkoľvek inej strany, ktorej záujmy by mohli byť v rozpore s jemu zverenou úlohou.

2. Vyšetrovací orgán zabezpečí, aby jednotliví vyšetrovatelia mali pracovné znalosti a praktické skúsenosti v tých predmetných oblastiach, ktoré patria k ich obvyklým vyšetrovacím povinnostiam. Vyšetrovací orgán ďalej podľa potreby zabezpečí jednoduchý prístup k príslušným znalostiam.
3. Činnosti zverené vyšetrovaciemu orgánu sa môžu rozšíriť na zber 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 príslušných právnych systémov a v náležitých prípadoch v spolupráci s orgánmi zodpovednými za súdne vyšetrovanie vyžadujú, aby vyšetrovatelia ich vyšetrovacieho orgánu alebo akéhokoľvek iného vyšetrovacieho orgánu, na ktorý delegovali úlohu vyšetrovania, boli oprávnení:
 - a) mať voľný prístup k príslušnej oblasti alebo miestu nehody, ako aj k akejkoľvek lodi, vaku alebo konštrukcii vrátane nákladu, zariadení alebo trosiek,

- b) zabezpečiť okamžitý súpis dôkazov a kontrolované pátranie po vraku, troskách alebo iných prvkoch alebo látkach na preskúmanie alebo analýzu a ich kontrolované odstránenie,
 - c) vyžadovať preskúmanie alebo analýzu položiek uvedených v písmene b) a mať voľný prístup k výsledkom tohto skúmania alebo analýzy,
 - d) mať voľný prístup k príslušným informáciám a zaznamenaným údajom vrátane údajov zo zariadenia pre zaznamenávanie údajov o plavbe (VDR), ktoré sa týkajú lode, cesty, nákladu, posádky alebo akejkoľvek inej osoby, predmetu, stavu alebo podmienky, kopírovať ich a využívať ich,
 - e) mať voľný prístup k výsledkom z preskúmania tiel obetí alebo zo skúšok vykonaných na vzorkách odobratých z tiel obetí,
 - f) vyžadovať a mať voľný prístup k výsledkom z vyšetrenia ľudí podieľajúcich sa na prevádzke lode alebo akejkoľvek inej príslušnej osoby, alebo k výsledkom zo skúšok vykonaných na vzorkách, ktoré boli odobraté od uvedených osôb,
 - g) vypočúvať svedkov bez prítomnosti osoby, ktorej záujmy vyšetrovateľa považujú za prekážku pri bezpečnostnom vyšetrovaní,
 - h) získať záznamy z prehliadok a príslušné informácie vlastnené vlajkovým štátom, majiteľmi, klasifikačnými spoločnosťami alebo akoukoľvek inou príslušnou stranou, ak majú tieto strany alebo ich zástupcovia sídlo v členskom štáte,
 - i) žiadať o pomoc príslušné orgány dotknutých štátov vrátane inšpektorov vlajkového štátu a prístavného štátu, členov pobrežnej kontroly, prevádzkovateľov lodnej dopravy, pátracích a záchranných tímov, lodivodov alebo iných prístavných alebo námorných pracovníkov.
5. Vyšetrovaciemu orgánu je umožnené bezodkladne reagovať v prípade, že kedykoľvek dostane oznámenie o nehode, a získať dostatočné zdroje na nezávislý výkon svojich funkcií. Jeho vyšetrovatelia majú status, ktorý im poskytuje potrebné záruky nezávislosti.
6. Vyšetrovací orgán môže spájať svoje úlohy vyplývajúce z tejto smernice s prácou na vyšetrovaní iných udalostí ako námorné nehody za podmienky, že toto vyšetrovanie neohrozí jeho nezávislosť.

Článok 9 *Nesprístupňovanie záznamov*

Členské štáty zabezpečia, aby nasledujúce záznamy neboli sprístupnené na iné účely ako bezpečnostné vyšetrovanie, ak príslušný súdny orgán v tom štáte nerozhodne, že záujem o ich sprístupnenie prevýši negatívny domáci a medzinárodný vplyv, ktorý môže takéto sprístupnenie mať na toto vyšetrovanie alebo na akékoľvek budúce vyšetrovanie:

- a) všetky svedecké dôkazy a ďalšie výpovede, správy a oznámenia získané alebo prijaté vyšetrovacím orgánom počas bezpečnostného vyšetrovania,

- b) záznamy potvrdzujúce totožnosť osôb, ktoré poskytli dôkazy v rámci bezpečnostného vyšetrovania,
- c) informácie týkajúce sa zdravotného stavu alebo súkromia účastníkov nehody alebo mimoriadnej udalosti.

Článok 10 *Rámec stálej spolupráce*

1. Členské štáty zriadia v úzkej spolupráci s Komisiou rámec stálej spolupráce, ktorý ich príslušným orgánom vyšetrujúcim námorné nehody alebo mimoriadne udalosti z hľadiska bezpečnosti umožní spolupracovať navzájom a s Komisiou v rozsahu potrebnom na zabezpečenie cieľov tejto smernice.
2. Procedurálne pravidlá rámca stálej spolupráce a požadované organizačné úpravy sa dohodnú v súlade s postupom uvedeným v článku 18 ods. 2.
3. V rámci stálej spolupráce sa vyšetrovacie orgány členských štátov a Komisia dohodnú najmä na najlepších formách spolupráce s cieľom:
 - a) spoločne využívať materiálne vybavenie, zariadenia a prostriedky na technické vyšetrovanie vrakov, zariadenia lodí a iných predmetov dôležitých pre bezpečnostné vyšetrovanie vrátane získania a hodnotenia informácií zo zariadení pre zaznamenávanie údajov plavby a iných elektronických zariadení,
 - b) vzájomne si poskytovať technickú pomoc alebo odborné znalosti potrebné na realizáciu špecifických úloh,
 - c) získavať a spoločne využívať informácie dôležité pre analýzu údajov o nehodách a pre vydávanie vhodných bezpečnostných odporúčaní na úrovni Spoločenstva,
 - d) vypracovať spoločné zásady ďalšieho sledovania bezpečnostných odporúčaní a zásady zmeny metód vyšetrovania v súlade s vedecko-technickým pokrokom,
 - e) vypracovať pravidlá dôvernosti pre vzájomné využívanie svedeckých dôkazov a pre spracovanie údajov,
 - f) v náležitých prípadoch organizovať príslušnú odbornú prípravu pre individuálnych vyšetrovateľov,
 - g) podporovať spoluprácu s vyšetrovacími orgánmi alebo subjektami tretích krajín a s medzinárodnými organizáciami pre vyšetrovanie námorných nehôd v oblastiach patriacich do pôsobnosti tejto smernice.
4. Ktorýkoľvek členský štát, ktorého zariadenia alebo služby využívala alebo by štandardne využívala loď pred nehodou alebo mimoriadnou udalosťou a ktorý má informácie súvisiace s vyšetrovaním, poskytne takéto informácie vyšetrovaciemu orgánu, ktorý vykonáva vyšetrovanie.

Článok 11

Náklady

Členské štáty vynaložia maximálne úsilie, aby zabránili účtovaniu poplatkov za poskytnutie akejkoľvek pomoci požadovanej inými členskými štátmi na účely výkonu bezpečnostných vyšetровaní podľa tejto smernice.

Článok 12

Spolupráca s tretími krajinami s významným záujmom

1. Členské štáty v maximálnej možnej miere spolupracujú pri vyšetровaní námorných nehôd s tretími krajinami s významným záujmom.
2. Tretím krajinám s významným záujmom sa umožní na základe vzájomného súhlasu pripojiť sa v ktorejkoľvek etape vyšetrovania k bezpečnostnému vyšetровaniu vedenému členským štátom v súlade s podmienkami tejto smernice.
3. Spolupráca členského štátu pri vyšetровaní vykonávanom treťou krajinou s významným záujmom nemá vplyv na výkon bezpečnostných vyšetровaní námorných nehôd alebo mimoriadnych udalostí podľa tejto smernice, ani na povinnosť podávania správ.

Článok 13

Uchovávanie dôkazov

Členské štáty prijímú opatrenia, aby strany, ktoré sú účastníkmi nehôd, mimoriadnych udalostí a núdzových signálov patriacich do rozsahu pôsobnosti tejto smernice vynaložili maximálne úsilie na:

- a) uchovanie všetkých informácií z máp, lodných denníkov, elektronických a magnetických nahrávok a video pásov vrátane informácií zo zariadení pre zaznamenávanie údajov o plavbe a iných elektronických zariadení, týkajúcich sa obdobia pred nehodou, počas nej a po nej,
- b) zabránenie prepísania alebo inej zmeny týchto informácií,
- c) zabránenie rušenia akýchkoľvek iných zariadení, ktoré možno primerane považovať za relevantné pre vyšetovanie nehody,
- d) urýchléné zhromažďovanie a uchovávanie všetkých dôkazov na účely bezpečnostného vyšetrovania námornej nehody alebo mimoriadnej udalosti.

Článok 14

Správy z nehody

1. Po ukončení bezpečnostného vyšetrovania námornej nehody alebo mimoriadnej udalosti vykonanom v súlade s touto smernicou sa uverejní správa predložená v súlade s usmerneniami uvedenými v prílohe I.

2. Vyšetrovacie orgány vynaložia maximálne úsilie na zverejnenie správy verejnosti do 12 mesiacov od dátumu nehody. Ak nie je možné vypracovať záverečnú správu v tejto lehote, do 12 mesiacov od dátumu nehody sa uverejní predbežná správa.
3. Vyšetrovací orgán vedúceho vyšetrojúceho členského štátu zašle kópiu záverečnej alebo predbežnej správy Komisii. Zohľadní prípadné pripomienky Komisie na zlepšenie kvality správy spôsobom, ktorý najviac napomôže dosiahnutiu cieľov tejto smernice.

Článok 15 *Bezpečnostné odporúčania*

1. Členské štáty zabezpečia v súlade s právom Spoločenstva a medzinárodným právom, aby bezpečnostné odporúčania vyšetrovacích orgánov ich adresáti riadne zohľadnili a aby títo adresáti v náležitých prípadoch konali v súlade s nimi.
2. Vyšetrovací orgán alebo Komisia predložia podľa potreby bezpečnostné odporúčania na základe analýzy abstraktných údajov.
3. Bezpečnostné odporúčanie alebo predbežné odporúčanie za žiadnych okolností neprisudzuje vinu alebo zodpovednosť za nehodu.

Článok 16 *Systém skorého varovania*

Ak vyšetrovací orgán členského štátu dospeje v ktorejkoľvek etape vyšetrovania námornej nehody alebo mimoriadnej udalosti k názoru, že je na úrovni Spoločenstva potrebné prijať naliehavé opatrenie na zabránenie rizika nových nehôd, urýchlene informuje Komisiu o potrebe skorého varovania.

Komisia bezodkladne preskúma danú záležitosť a ak je to potrebné, vydá varovné oznámenie na upozornenie zodpovedných orgánov vo všetkých ostatných členských štátoch, lodného priemyslu a akejkoľvek ďalšej príslušnej strany.

Článok 17 *Európska databáza pre námorné nehody*

1. Údaje o námorných nehodách a mimoriadnych udalostiach sa uchovávajú a analyzujú prostredníctvom európskej elektronickej databázy zriadenej Komisiou, ktorá je známa ako Európska informačná platforma o námorných nehodách (EMCIP – European Marine Casualty Information Platform).
2. Členské štáty oznámia Komisii oprávnené orgány, ktoré budú mať prístup k databáze.
3. Vyšetrovacie orgány členských štátov informujú Komisiu o námorných nehodách a mimoriadnych udalostiach v súlade so štruktúrou údajov uvedenou v prílohe II. Poskytujú Komisii aj údaje vyplývajúce z bezpečnostného vyšetrovania námorných nehôd alebo mimoriadnych udalostí v súlade so schémou databázy EMCIP.

4. Komisia informuje vyšetrovacie orgány členských štátov o požiadavkách a časovom horizonte oznamovania a o postupoch podávania správy.

Článok 18 *Výbor*

1. Komisii pomáha Výbor pre bezpečnosť na mori a zabránenie znečisťovania z lodí (COSS) ustanovený článkom 3 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2099/2002¹².
2. Pri odkaze na tento odsek sa uplatňujú články 5 a 7 rozhodnutia 1999/468/ES, so zreteľom na ustanovenia jeho článku 8.

Lehota uvedená v článku 5 ods. 6 rozhodnutia 1999/468/ES je stanovená na dva mesiace.

3. Výbor prijme svoj rokovací poriadok.

Článok 19 *Právomoci k vykonávaniu zmien a doplnení*

Komisia môže aktualizovať definície v tejto smernici a odkazy na právne akty Spoločenstva a nástroje IMO v súlade s postupom uvedeným v článku 18 ods. 2 s cieľom zosúladiť ich s opatreniami Spoločenstva alebo IMO, ktoré nadobudli účinnosť. Zmeny a doplnenia však nesmú presiahnuť rozsah pôsobnosti tejto smernice.

Komisia môže podľa toho istého postupu meniť a dopĺňať aj prílohy.

Článok 20 *Ďalšie opatrenia*

Nič v tejto smernici nebráni členskému štátu prijať ďalšie opatrenia v súvislosti s námornou bezpečnosťou, ktoré nepatria do oblasti pôsobnosti tejto smernice, ak neporušujú túto smernicu ani nemajú negatívny vplyv na dosiahnutie súladu s ňou.

Článok 21 *Sankcie*

Členské štáty stanovujú pravidlá pre sankcie uplatňované pri porušení vnútroštátnych predpisov prijatých podľa tejto smernice a prijímajú všetky opatrenia potrebné na zabezpečenie ich vykonávania. Stanovené sankcie musia byť účinné, primerané a odradzujúce.

¹² Ú. v. ES L 324, 29.11.2002, s. 1.

Článok 22
Zmeny a doplnenia súčasných aktov

1. Článok 12 smernice 1999/35/ES sa zrušuje.
2. Článok 11 smernice 2002/59/ES sa zrušuje.

Článok 23
Transpozícia

1. Členské štáty uvedú do účinnosti zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou najneskôr do [...]. Komisii bezodkladne oznámia znenie týchto ustanovení a tabuľku zhody medzi týmito ustanoveniami a touto smernicou.

Členské štáty uvedú priamo v prijatých ustanoveniach alebo pri ich úradnom uverejnení odkaz na túto smernicu. Podrobnosti o odkaze upraví členské štáty.
2. Členské štáty oznámia Komisii znenie hlavných ustanovení vnútroštátnych právnych predpisov, ktoré prijímajú v oblasti pôsobnosti tejto smernice.

Článok 24
Nadobudnutie účinnosti

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

Článok 25
Adresáti

Táto smernica je určená členským štátom.

V Bruseli [...]

Za Európsky parlament
predseda
[...]

Za Radu
predseda
[...]

PRÍLOHA I

Forma a obsah správy z bezpečnostného vyšetrovania

Úvod

V úvode sa uvádza primárny cieľ bezpečnostného vyšetrovania, že bezpečnostné odporúčanie v žiadnom prípade nevytvára prezumpciu zodpovednosti alebo viny a že správa nie je zostavená z hľadiska obsahu a štýlu na účely použitia v súdnom konaní.

(Správa by sa nemala odvolávať na svedecké dôkazy, ani by nemala dávať do spojitosti kohokoľvek, kto je uvedený v správe, s osobou, ktorá poskytla dôkazy počas vyšetrovania.)

1. Súhrn

V tejto časti sa uvádzajú základné fakty námornej nehody alebo mimoriadnej udalosti, t. j. čo, kedy, kde a ako sa stalo, a uvádza sa, či v jej dôsledku nastala akákoľvek smrť, ujma na zdraví, škoda na lodi, náklade, vo vzťahu k tretím stranám alebo životnému prostrediu.

2. Faktické informácie

Táto časť obsahuje mnoho samostatných oddielov s dostatočným množstvom informácií, ktoré vyšetrovací orgán považuje za faktické a na základe ktorých sa kompletne vyplňajú príslušné polia európskej databázy o námorných nehodách, zdôvodňujú sa analýzy a uľahčuje sa pochopenie.

Tieto oddiely obsahujú aspoň tieto informácie:

2.1. Údaje o lodi

- vlajka/register lode,
- identifikačné označenie lode,
- hlavné vlastnosti lode,
- vlastníctvo a vedenie,
- údaje o konštrukcii,
- minimálna posádka z hľadiska bezpečnosti,
- povolený náklad.

2.2. Údaje o ceste

- navštívené prístavy,
- typ plavby,
- informácie o náklade,
- posádka.

2.3. Informácie o námornej nehode alebo mimoriadnej udalosti

- druh námornej nehody alebo mimoriadnej udalosti,
- dátum a čas,
- poloha a miesto námornej nehody alebo mimoriadnej udalosti,
- vonkajšie a vnútorné prostredie,
- prevádzka lode a úsek plavby,
- miesto na palube,
- údaje o ľudskom faktore,
- dôsledky (pre ľudí, loď, náklad, životné prostredie, iné.).

2.4. Účasť pobrežných orgánov a záchranná akcia

- kto bol zapojený,
- použité prostriedky,
- rýchlosť reakcie,
- prijaté opatrenia,
- dosiahnuté výsledky.

Táto časť správy obsahuje okrem uvedenia podrobných údajov a iných informácií o pozadí nehody alebo mimoriadnej udalosti aj výsledky akýchkoľvek príslušných skúmaní alebo skúšok a akékoľvek bezpečnostné opatrenie, ktoré sa už prípadne prijalo na zabránenie budúcim námorným nehodám.

3. Opis udalosti

V tejto časti sa chronologicky opisuje námorná nehoda alebo mimoriadna udalosť ako sled jednotlivých udalostí pred, počas a po námornej nehode alebo mimoriadnej udalosti a zapojenie každého aktéra (t. j. osoby, materiálu, prostredia, zariadenia alebo vonkajšieho činiteľa). Obdobie opisované v tejto časti závisí od časového rámca tých konkrétnych udalostí, ktoré priamo prispeli k námornej nehode alebo mimoriadnej udalosti.

4. Analýza

Táto časť obsahuje mnoho samostatných oddielov s analýzou každej jednotlivej udalosti nehody a komentárom k výsledkom akýchkoľvek príslušných skúmaní alebo skúšok vykonávaných počas vyšetrovania a k akémukoľvek bezpečnostnému opatreniu, ktoré už bolo prípadne prijaté na zabránenie budúcich námorných nehôd.

Tieto oddiely by mali venovať pozornosť týmto záležitostiam:

- kontext a prostredie jednotlivých udalostí nehody,
- chybné činy ľudí a zanedbania, udalosti súvisiace s nebezpečnými látkami, vplyv na životné prostredie, zlyhanie zariadenia a vonkajšie vplyvy,
- prispievajúce faktory, ktoré zahŕňajú funkcie osôb, prevádzku vykonávanú na lodi, pobrežné riadenie alebo regulačné vplyvy.

Analýza a pripomienky umožňujú vyvodenie logických záverov správy a stanovenie všetkých prispievajúcich faktorov vrátane rizikových, v súvislosti s ktorými sa súčasná ochrana na zabránenie udalosti nehody a/alebo na odstránenie alebo zmenšenie jej dôsledkov určí ako neprimeraná alebo chýbajúca.

5. Závery

Táto časť zjednocuje zistené prispievajúce faktory a chýbajúcu alebo neprimeranú ochranu (materiálnu, funkčnú, výstražnú alebo procesnú), pre ktoré by sa mali vypracovať bezpečnostné opatrenia s cieľom zabrániť budúcim námorným nehodám.

6. Bezpečnostné odporúčania

Táto časť správy obsahuje v náležitých prípadoch bezpečnostné odporúčania vyvodené z analýzy a záverov, týkajúce sa konkrétnych predmetných oblastí ako právne predpisy, konštrukčný návrh, postupy, inšpekcie, riadenie, zdravie a bezpečnosť pri práci, odborná príprava, práca spojená s opravou, údržba, pobrežná pomoc a reakcia na mimoriadne situácie.

Bezpečnostné odporúčania sú určené pre subjekty, ktoré ich môžu najľahšie vykonať, ako napríklad majitelia lodí, manažéri, uznané organizácie, námorné orgány, prevádzkovatelia lodných dopravných služieb, záchranné orgány, medzinárodné námorné organizácie a európske inštitúcie, a ich cieľom je zabrániť budúcim námorným nehodám.

Táto časť obsahuje aj akékoľvek prípadné predbežné bezpečnostné odporúčania, ktoré boli predložené počas vyšetrovania bezpečnosti.

7. Dodatky

K správe sa podľa potreby pripoja v papierovej, respektívne elektronickej forme informácie podľa nasledujúceho zoznamu, ktorý nie je vyčerpávajúci:

- fotografie, filmy, zvukové záznamy, mapy a grafy, výkresy,
- príslušné normy,
- použité technické termíny a skratky,
- osobitné bezpečnostné štúdie,
- rôzne informácie.

PRÍLOHA II

OZNAMOVANÉ ÚDAJE O NÁMORNÝCH NEHODÁCH ALEBO MIMORIADNYCH UDALOSTIACH

(Súčasť Európskej informačnej platformy o námorných nehodách)

01. Zodpovedný členský štát / kontaktná osoba
02. Vyšetrovateľ členského štátu
03. Úloha členského štátu
04. Dotknutý pobrežný štát
05. Počet štátov s významným záujmom
06. Štáty s významným záujmom
07. Oznamujúci subjekt
08. Čas oznámenia
09. Dátum oznámenia
10. Názov lode
11. Číslo IMO / rozlišovací signál
12. Vlajka lode
13. Druh námornej nehody alebo mimoriadnej udalosti
14. Typ lode
15. Dátum námornej nehody alebo mimoriadnej udalosti
16. Čas námornej nehody alebo mimoriadnej udalosti
17. Poloha – zemepisná šírka
18. Poloha – zemepisná dĺžka
19. Miesto námornej nehody alebo mimoriadnej udalosti
20. Prístav vyplávania
21. Prístav určenia
22. Systém rozdelenia premávky
23. Úsek plavby

24. Prevádzka lode
25. Miesto na palube
26. Straty na životoch:
- Posádka
 - Pasažieri
 - Ostatní
27. Závažná ujma na zdraví:
- Posádka
 - Pasažieri
 - Ostatní
28. Znečistenie
29. Škody na lodi
30. Škody na náklade
31. Iné škody
32. Stručný opis námornej nehody alebo mimoriadnej udalosti

Poznámka: podčiarknuté čísla znamenajú, že údaje by sa mali poskytnúť za každú loď, ak sa námorná nehoda alebo mimoriadna udalosť dotýka viac ako jednej lode.

LEGISLATÍVNY FINANČNÝ VÝKAZ

1. NÁZOV NÁVRHU:

Návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa ustanovujú základné zásady upravujúce vyšetrovanie nehôd v sektore námornej dopravy a ktorou sa menia a dopĺňajú smernice 1999/35/ES a 2002/59/ES

2. RÁMEC ABM/ABB (RIADENIE/VYPRACOVANIE ROZPOČTU PODĽA ČINNOSTÍ)

Príslušné oblasti politiky: Energetika a doprava

Činnosti: Námorná a riečna doprava, intermodalita

3. ROZPOČTOVÉ POLOŽKY

3.1. Rozpočtové položky (prevádzkové položky a súvisiace položky technickej a administratívnej pomoci (ex – položky B..A)) vrátane ich názvov: bezpredmetné

3.2. Trvanie činnosti a finančných dôsledkov: bezpredmetné

3.3. Rozpočtové charakteristiky (v prípade potreby pridajte riadky): bezpredmetné

Rozpočtová položka	Druh výdavkov		Nové	Príspevok EZVO	Príspevky od kandidátskych krajín	Výdavková kapitola vo finančnom výhľade
	Povinné/ Nepovinné	Dif. ¹ / Nedif. ²	ÁNO/NIE	ÁNO/NIE	ÁNO/NIE	č.
	Povinné/ Nepovinné	Dif./ Nedif.	ÁNO/NIE	ÁNO/NIE	ÁNO/NIE	č.

¹ Diferencované rozpočtové prostriedky.

² Nediferencované rozpočtové prostriedky (ďalej len „NRP”).

4. ZHRNUTIE ZDROJOV

4.1. Finančné zdroje

4.1.1. Zhrnutie viazaných rozpočtových prostriedkov (VRP) a platobných rozpočtových prostriedkov (PRP)

miliónov eur (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

Druh výdavkov	Oddiel č.		Rok n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 a nasl.	Spolu
---------------	--------------	--	----------	-------	-------	-------	-------	---------------------	-------

Prevádzkové výdavky³

Viazané rozpočtové prostriedky (VRP)	8.1	a	0	0	0	0	0	0	0
Platobné rozpočtové prostriedky (PRP)		b	0	0	0	0	0	0	0

Administratívne výdavky zahrnuté v referenčnej sume⁴

Technická a administratívna pomoc (NRP)	8.2.4	c	0	0	0	0	0	0	0
---	-------	---	---	---	---	---	---	---	---

CELKOVÁ REFERENČNÁ SUMA

Viazané rozpočtové prostriedky		a+c	0	0	0	0	0	0	0
Platobné rozpočtové prostriedky		b+c	0	0	0	0	0	0	0

Administratívne výdavky nezahrnuté v referenčnej sume⁵

Ľudské zdroje a súvisiace výdavky (NRP)	8.2.5	d	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,324
Administratívne náklady okrem ľudských zdrojov a súvisiacich nákladov nezahrnuté v referenčnej sume (NRP)	8.2.6	e	0	0	0	0	0	0	0

³ Výdavky, ktoré nespádajú pod kapitolu xx 01 príslušnej hlavy xx.

⁴ Výdavky v rámci článku xx 01 04 hlavy xx.

⁵ Výdavky v rámci kapitoly xx 01 okrem článkov xx 01 04 alebo xx 01 05.

Celkové orientačné náklady na intervenciu

VRP SPOLU vrátane nákladov na ľudské zdroje		a+c +d+ e	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,324
PRP SPOLU vrátane nákladov na ľudské zdroje		b+c +d+ e	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,324

Podrobnosti o spolufinancovaní

Legislatívny návrh nezahŕňa spolufinancovanie zo strany členských štátov.

miliónov eur (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

Orgán podieľajúci sa na spolufinancovaní		Rok n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 a nasl.	Spolu
.....	f	0	0	0	0	0	0	0
VRP SPOLU vrátane spolufinancovania	a+c +d+ e+f	0	0	0	0	0	0	0

4.1.2. Zlučiteľnosť s finančným plánovaním

- ☒ Návrh je zlučiteľný s platným finančným plánovaním
- ☐ Návrh si vyžiada zmenu v plánovaní príslušnej výdavkovej kapitoly vo finančnom výhľade
- ☐ Návrh si môže vyžadovať uplatnenie ustanovení medziinštitucionálnej dohody⁶ (t. j. flexibilný nástroj alebo revíziu finančného výhľadu)

⁶ Pozri body 19 a 24 medziinštitucionálnej dohody.

4.1.3. Finančné dôsledky na príjmy

- ☒ Návrh nemá žiadne finančné dôsledky na príjmy
- ☐ Návrh má finančné dôsledky na príjmy, a to s nasledujúcim účinkom:

NB: Všetky podrobnosti a pripomienky týkajúce sa spôsobu výpočtu vplyvu na príjmy je treba uviesť v samostatnej prílohe.

miliónov eur (zaokrúhlené na jedno desatinné miesto)

Rozpočtová položka	Príjmy	Pred činnosťou [Rok n-1]	Situácia po činnosti					
			[Rok n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] ⁷
	a) Príjmy v absolútnom vyjadrení		0	0	0	0	0	0
	b) Zmena v príjmoch Δ		0	0	0	0	0	0

4.2. Ľudské zdroje na plný úväzok (FTE) (vrátane úradníkov, dočasných zamestnancov a externých pracovníkov) – podrobnosti pozri v bode 8.2.1

(Riadenie existujúcimi pracovníkmi).

Ročné požiadavky	Rok n (2007*)	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n+5 a nasl.
Celkový počet ľudských zdrojov	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5

5. CHARAKTERISTIKY A CIELE

5.1. Potreby, ktoré sa musia splniť krátkodobo alebo dlhodobo

Legislatívny návrh sa zameriava na prijatie smernice, ktorá zavádza hlavné zásady, ktoré budú musieť dodržiavať členské štáty pri technických vyšetровaniach udalostí v námornej doprave.

Plánované akcie budú realizované orgánmi členských štátov, hlavne útvarmi, ktoré sú poverené námornými záležitosťami a technickými vyšetровaniami námorných udalostí.

⁷

V prípade potreby pridajte riadky, napr. ak trvanie činnosti presiahne 6 rokov.

5.2. Pridaná hodnota zapojenia Spoločenstva a spojitosť návrhu s inými finančnými nástrojmi a možné synergie

Navrhnuté opatrenie umožní najmä vo vhodnej chvíli identifikovať skúsenosti, ktoré môžu byť predmetom opatrení na úrovni Spoločenstva, aby sa v budúcnosti predchádzalo nehodám rovnakého typu a aby sa znížili či vylúčili riziká spojené s námornou dopravou, ktorým sú vystavené osoby, majetok a životné prostredie členských štátov.

Prínos sa prejaví v zlepšení všeobecnej úrovne námornej bezpečnosti. Neexistuje možný dopad na akékoľvek finančné nástroje.

5.3. Ciele, očakávané výsledky a súvisiace ukazovatele návrhu v kontexte rámca ABM

Hlavným cieľom návrhu Komisie je zlepšiť námornú bezpečnosť určením jasných usmernení na úrovni Spoločenstva týkajúcich sa vykonávania technických vyšetrovaní námorných udalostí. Ťažkosti, ktoré vznikli v priebehu vedenia vyšetrovaní potopenia tankerov Erika a Prestige, ukázali nevyhnutnosť doplnkovej akcie Spoločenstva v tejto oblasti.

Pri dodržiavaní pravidiel medzinárodného morského práva a práv a povinností členských štátov obsahuje návrh smernice absolútne nevyhnutné opatrenia, aby sa na úrovni Európskej únie zabezpečilo starostlivé vedenie technických vyšetrovaní námorných udalostí, ktoré mali, alebo hrozilo, že budú mať, za následok závažné škody na osobách, majetku alebo životnom prostredí členských štátov.

Využitie legislatívy Spoločenstva predstavuje záruku účinného uplatňovania zásad dohodnutých na medzinárodnej úrovni na úrovni Spoločenstva a podporí tak členské štáty a to buď v postavení vlajkového štátu alebo ako zúčastnené štáty v činnostiach týkajúcich sa vyšetrovaní vážnych námorných nehôd.

5.4. Spôsob implementácie (orientačne)

Uveďte vybraný spôsob⁸ implementácie činnosti.

- ☐ **Centralizované hospodárenie**
 - ☒ priamo na úrovni Komisie
 - ☐ nepriamo delegovaním na:
 - ☐ výkonné agentúry

⁸ V prípade, že uvediete viac spôsobov, uveďte ďalšie podrobnosti v časti „Príslušné poznámky“ tohto bodu.

- ☐ subjekty zriadené Spoločenstvami ako uvádza článok 185 rozpočtových pravidiel
- ☐ vnútroštátne verejné subjekty/subjekty, ktoré poskytujú verejnoprospešné služby
- ☐ **Zdieľané alebo decentralizované hospodárenie**
 - ☐ za účasti členských štátov
 - ☐ za účasti tretích krajín
- ☐ **Spoločné hospodárenie s medzinárodnými organizáciami (bližšie uveďte)**

Príslušné poznámky: bezpredmetné

6. MONITOROVANIE A HODNOTENIE

Návrh smernice obsahuje ustanovenie vyžadujúce od členských štátov, aby oznámili národné vykonávacie opatrenia (NVO), ktoré treba prijať, aby sa transponovali smernice do vnútroštátneho práva.

Neoznámenie týchto NVO (ako aj čiastkové oznámenie) bude mať automaticky za následok iniciovanie priestupkového konania v súlade s článkom 226 Zmluvy.

Európska námorná bezpečnostná agentúra bude sledovať činnosť vyšetrovania a činnosť námorných úradov členských štátov.

6.1. Hodnotenie

6.1.1. Hodnotenie ex-ante

Komisia prišla v máji 2004 a potom vo februári 2005 k dvojitej sérii konzultačných stretnutí so zástupcami členských štátov a námorného priemyslu na základe pracovných dokumentov svojich útvarov, obsahujúcich podrobný zoznam otázok o prístupe, ktorý treba dodržiavať, a o ustanoveniach, ktoré treba stanoviť, z hľadiska postupu pri vyšetrovaní nehôd na mori. Komisia požiadala konzultovaných účastníkov, aby jej doručili svoje podrobné písomné pripomienky.

Komisia navyše za pomoci Európskej námornej bezpečnostnej agentúry zozbierala nevyhnutné informácie s cieľom zhodnotiť dosah návrhu. Zásady, ktoré boli podnetom na návrh Komisie, sa posúdili na odbornom seminári zorganizovanom agentúrou vo februári 2005 spolu s odborníkmi z IMO a námornými orgánmi i vyšetrovacími inštitúciami členských štátov.

Pri príprave návrhu smernice Komisia radila skupina nezávislých odborníkov poverená poskytnutím rád Komisii o stratégii v oblasti nehôd v odvetví dopravy.

Výsledok konzultácií a vykonaných dopadových štúdií potvrdil, že:

- najvhodnejšou možnosťou pri začatí riešenia problematiky technických vyšetrení námorných udalostí v rámci politiky námornej bezpečnosti je uplatnenie legislatívy Spoločenstva,
- zvolený nástroj (pozri smernicu, ktorou sa zavádzajú hlavné zásady, ktoré budú musieť dodržiavať členské štáty pri technických vyšetreniach námornej udalosti) by sa mal v rámci možnosti zakladať na zásadách a odporúčaní kódexu IMO. Navrhované opatrenie by však malo vyústiť aspoň do podobného využitia skúseností, aké zaručujú uplatňované ustanovenia v leteckom odvetví,
- činnosť Spoločenstva v tejto oblasti je naliehavá, pretože technické vyšetrenia majú svoj pôvod v politike zameranej na predchádzanie novým námorným katastrofám v Európskej únii.

6.1.2. *Opatrenia prijaté po čiastočnom hodnotení/hodnotení ex-post (poučenia získané z podobných skúseností v minulosti)*

Bezpredmetné

6.1.3. *Podmienky a pravidelnosť budúcich hodnotení*

Bezpredmetné

7. **OPATRENIA PROTI PODVODOM**

Bezpredmetné

8. PODROBNOSTI O ZDROJOCH

8.1. Ciele návrhu z hľadiska ich finančných nákladov: bezpredmetné

Viazané rozpočtové prostriedky v miliónoch eur (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

(Je potrebné uviesť názvy cieľov, činností a výstupov)	Druh výstupu	Priemerné náklady	Rok n		Rok n+1		Rok n+2		Rok n+3		Rok n+4		Rok n+5 a nasl.		SPOLU	
			Počet výstupov	Celkové náklady	Počet výstupov	Celkové náklady	Počet výstupov	Celkové náklady	Počet výstupov	Celkové náklady	Počet výstupov	Celkové náklady	Počet výstupov	Celkové náklady	Počet výstupov	Celkové náklady
OPERATÍVNY CIEĽ č. 1 ⁹																
Činnosť 1																
- Výstup 1																
- Výstup 2																
Činnosť 2																
- Výstup 1																
Medzisúččet Cieľ 1																
OPERATÍVNY CIEĽ č. 2																
Činnosť 1																
- Výstup 1																
Medzisúččet Cieľ 2																

⁹ Ako je uvedené v oddieli 5.3.

OPERATÍVNY CIEĽ č. n																
Medzisúčtet Cieľ n																
CELKOVÉ NÁKLADY																

8.2. Administratívne výdavky

8.2.1. Počet a druh ľudských zdrojov

Druhy pracovných miest		Zamestnanci, ktorí majú riadiť činnosť za použitia existujúcich a/alebo dodatočných zdrojov (počet pracovných miest/plné pracovné úväzky)					
		Rok n	Rok n+1	Rok n+2	Rok n+3	Rok n+4	Rok n+5
Úradníci alebo dočasní zamestnanci 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
Zamestnanci financovaní ¹¹ podľa článku XX 01 02		0	0	0	0	0	0
Iní zamestnanci ¹² financovaní podľa článku XX 01 04/05		0	0	0	0	0	0
SPOLU		0,5	0,50	0,5	0,5	0,5	0,5

8.2.2. Opis úloh súvisiacich s činnosťou

Smernica, ktorou sa zavádzajú hlavné zásady, ktorými sa riadia technické vyšetřovania nehôd v námornej doprave rozširuje právomoc Spoločenstva v oblasti námornej bezpečnosti. Posilnenie ľudských zdrojov – odhadnuté na ½ úradníka A – je nevyhnutné, aby sa zabezpečilo správne monitorovanie implantácie smernice.

8.2.3. Zdroje ľudských zdrojov (štatutárne)

- ☐ Pracovné miesta pridelené v súčasnosti na riadenie programu, ktoré sa majú nahradiť alebo predĺžiť
- ☐ Pracovné miesta predbežne pridelené v rámci vykonávania RPS/PNR (ročnej politickej stratégie/predbežného návrhu rozpočtu) na rok n
- ☐ Pracovné miesta, ktoré sa majú požadovať v ďalšom procese RPS/PNR
- ☒ Pracovné miesta, ktoré sa majú opätovne prideliť za použitia existujúcich zdrojov v rámci riadenia útvaru (vnútorná reorganizácia)
- ☐ Pracovné miesta požadované na rok n, avšak neplánované v rámci vykonávania RPS/PNR daného roku

¹⁰ Tieto náklady NIE sú zahrnuté v referenčnej sume.

¹¹ Tieto náklady NIE sú zahrnuté v referenčnej sume.

¹² Tieto náklady sú zahrnuté v referenčnej sume.

8.2.4. *Iné administratívne výdavky zahrnuté v referenčnej sume (XX 01 04/05 – Výdavky na administratívne riadenie)*

miliónov eur (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

Rozpočtová položka(číslo a názov)	Rok n	Rok n+1	Rok n+2	Rok n+3	Rok n+4	Rok n+5a nasl.	SPOLU
1. Technická a administratívna pomoc (vrátane súvisiacich personálnych nákladov)							0
Výkonné agentúry ¹³							0
Iná technická a administratívna pomoc							0
- <i>intra muros</i>							0
- <i>extra muros</i>							0
Iná technická a administratívna pomoc spolu							0

8.2.5. *Finančné náklady na ľudské zdroje a súvisiace náklady nezahrnuté v referenčnej sume*

miliónov eur (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

Druh ľudských zdrojov	Rok n	Rok n+1	Rok n+2	Rok n+3	Rok n+4	Rok n+5 a nasl.
Úradníci a dočasní zamestnanci (06 01 01)	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,324
Zamestnanci financovaní podľa článku XX 01 02 (pomocní zamestnanci, VNE (vyslaní národní experti), zmluvní zamestnanci atď.) (konkrétna rozpočtová položka)	0	0	0	0	0	0
Náklady na ľudské zdroje a súvisiace náklady spolu (<u>nezahrnuté</u> v referenčnej sume)	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,324

Výpočet – *Úradníci a dočasní zamestnanci*

*(108 000 eur * 0,5 = 54 000 eur)*

Výpočet – *Zamestnanci financovaní podľa článku XX 01 02*

Bezpredmetné

¹³ Je treba uviesť odkaz na konkrétny legislatívny finančný výkaz týkajúci sa príslušných výkonných agentúr.

8.2.6. *Iné administratívne výdavky nezahrnuté v referenčnej sume*

miliónov eur (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

	Rok n	Rok n+1	Rok n+2	Rok n+3	Rok n+4	Rok n+5 a nasl	SPOLU
XX 01 02 11 01 – Misie	0	0	0	0	0	0	0*
XX 01 02 11 02 – Stretnutia a konferencie	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 – Štúdie a konzultácie	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 05 – Informačné systémy	0	0	0	0	0	0	0
2. Iné výdavky na riadenie spolu (XX 01 02 11)	0	0	0	0	0	0	0
3. Iné výdavky administratívnej povahy (upresnite vložení odkazu na rozpočtovú položku)	0	0	0	0	0	0	0
Administratívne náklady spolu, okrem ľudských zdrojov a súvisiacich nákladov (<u>nezahrnutých</u> v referenčnej sume)	0	0	0	0	0	0	0

* bez vplyvu na súčasný rozpočet na misie

Výpočet – *Iné administratívne výdavky nezahrnuté v referenčnej sume*

Bezpredmetné

¹⁴ Uved'te druh výboru a skupinu, ku ktorej patrí.