



V Bruseli 1. 6. 2023
COM(2023) 270 final

2023/0164 (COD)

Návrh

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY,

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

(Text s významom pre EHP)

{SEC(2023) 201 final} - {SWD(2023) 145 final} - {SWD(2023) 146 final}

DÔVODOVÁ SPRÁVA

1. KONTEXT NÁVRHU

• Dôvody a ciele návrhu

Tento návrh sa týka zmeny smernice Európskeho parlamentu a Rady 2009/18/ES z 23. apríla 2009, ktorou sa ustanovujú základné zásady upravujúce vyšetrowanie nehôd v sektore námornej dopravy a ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 1999/35/ES a smernica Európskeho parlamentu a Rady 2002/59/ES¹.

Smernicou 2009/18/ES (ďalej len „smernica“) sa stanovuje systém bezpečnostných vyšetrowaní s cieľom poučiť sa z námorných nehôd a zabrániť ich opakovanému výskytu. Námorné nehody, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti smernice, sa vyšetrujú s cieľom zlepšiť námornú bezpečnosť a chrániť morské prostredie.

Komisia v rámci svojho Programu regulačnej vhodnosti a efektívnosti (REFIT) a programu lepšej právnej regulácie vykonala v roku 2018 hodnotenie *ex post*² a kontrolu vhodnosti námornej dopravy³. Pri nich sa dospelo k záveru, že hoci smernica v prevažnej miere dosiahla svoje ciele a priniesla pridanú hodnotu EÚ, vyžaduje si aktualizáciu a určité zlepšenie. Všeobecným cieľom revízie smernice je zlepšenie námornej bezpečnosti a ochrana morského prostredia. Súčasný regulačný rámec EÚ by sa mal aktualizovať s cieľom i) zachovať predpisy EÚ, keď to je potrebné a primerané; ii) zabezpečiť ich správne vykonávanie a iii) odstrániť možné prekryvanie povinností a nezrovnalosti medzi súvisiacimi právnymi predpismi. Ústredným cieľom je zabezpečiť jasný, jednoduchý a aktualizovaný právny rámec, ktorým sa zvyšuje celková úroveň bezpečnosti.

Na lode využívané pri medzinárodných plavbách, ktoré zahŕňajú plavby medzi členskými štátmi, sa uplatňujú medzinárodné dohovory a určité pravidlá EÚ. Povinnosť vyšetrowať námorné nehody alebo mimoriadne udalosti týkajúce sa navigácie vyplýva z Dohovoru Organizácie Spojených národov o morskom práve⁴ (ďalej len „UNCLOS“), ktorým sa vlajkovému štátu ukladá povinnosť vykonať vyšetrowanie.

Medzinárodná námorná organizácia (IMO) následne vypracovala kódex pre vyšetrowanie nehôd⁵. V kódexe sa vyžaduje vykonanie bezpečnostného vyšetrowania nehôd, pri ktorých došlo k úplnej strate lode alebo úmrtiu, alebo k závažnému poškodeniu životného prostredia. Zároveň sa v ňom odporúča, aby vlajkový štát dotknutej lode vykonal vyšetrowania ďalších námorných nehôd a mimoriadnych udalostí, ak sa považuje za pravdepodobné, že by to prinieslo informácie, ktoré by sa mohli použiť na prevenciu nehôd v budúcnosti.

Opatreniami EÚ v oblasti námornej bezpečnosti sa dopĺňa aj vykonáva medzinárodný rámec. Transpozícia pravidiel IMO do právneho poriadku EÚ umožňuje ich uplatniteľnosť na Súdnom dvore Európskej únie, čím sa zabezpečuje ich jednotné presadzovanie v celej EÚ.

¹ Ú. v. EÚ L 131, 28.5.2009, s. 114.

² SWD(2018) 232 final.

³ SWD(2018) 228 final.

⁴ https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/convention_overview_convention.htm.

⁵ Kódex medzinárodných noriem a odporúčaných postupov pre bezpečnostné vyšetrowanie námorných nehôd alebo námorných mimoriadnych udalostí (kódex pre vyšetrowanie nehôd).

Smernica presahuje rámec kódexu IMO pre vyšetovanie nehôd tým, že členským štátom ukladá povinnosť zriadiť nezávislé orgány pre vyšetovanie nehôd (ďalej len „vyšetrovacie orgány“) a stanoviť vo svojich vnútroštátnych právnych predpisoch, aby boli tieto vyšetrovacie orgány informované o námorných nehodách a mimoriadnych udalostiach⁶. Vyšetrovacie orgány by mali vyšetovať nehody v závislosti od ich závažnosti, pričom „veľmi vážne námorné nehody“⁷ si vyžadujú povinné vyšetovanie. Druhy plavidiel, na ktoré sa vzťahuje smernica, sú v porovnaní s tými, na ktoré sa vzťahuje dokument IMO, početnejšie vrátane rybárskych plavidiel s dĺžkou 15 metrov a viac a za určitých okolností aj rekreačných jacht a plavidiel. V smernici sa zároveň stanovuje, že pri vykonávaní vyšetovaní sa treba riadiť spoločnou metodikou, pričom sa v nej určujú podmienky uskutočňovania súbežných/spoločných vyšetovaní. V smernici sa od vyšetrovacích orgánov vyžaduje, aby zverejňovali správy o vykonaných vyšetovaniach (správy z bezpečnostného vyšetovania). Zároveň by tieto orgány mali Komisiu informovať o námorných nehodách a mimoriadnych udalostiach prostredníctvom databázy EMCIP (Európska informačná platforma o námorných nehodách), ktorú na tento účel vytvorila a vedie Európska námorná bezpečnostná agentúra (EMSA)⁸.

Hodnotenie v rámci REFIT a kontrola vhodnosti v oblasti námornej dopravy z roku 2018 zdôraznili potrebu zabezpečiť konzistentnosť regulačného rámca vo všetkých členských štátoch a účinné, jednotné a harmonizované presadzovanie medzinárodných záväzkov. Za problematické sa vo veľkej miere označovali nedostatky súčasnej smernice a jej vykonávania členskými štátmi v dôsledku problémov týkajúcich sa zdrojov, počtu zamestnancov a odbornosti.

Okrem potreby aktualizácie smernice so zreteľom na právne, environmentálne a technologické zmeny, ktoré nastali od jej prijatia, treba zároveň zohľadniť poznatky získané počas jej vykonávania. V hodnotení *ex post* sa zároveň upozorňuje na neuplatniteľnosť *acquis* v oblasti námornej bezpečnosti na konkrétnu kategóriu plavidiel (rybárske plavidlá) plaviacich sa vo vodách EÚ, ako aj na závažné bezpečnostné obavy v prípade tohto druhu plavidiel.

Vzhľadom na výsledky hodnotenia *ex post* a kontroly vhodnosti v oblasti námornej dopravy a so všeobecným cieľom zlepšiť bezpečnosť a ochranu životného prostredia a zároveň zjednodušiť regulačný rámec EÚ a pomôcť členským štátom pri plnení ich medzinárodných a únijných regulačných povinností sa vypracoval návrh na zmenu smernice 2009/18/ES. Konkrétne ciele jej revízie sú:

- ochrana rybárskych plavidiel, ich posádky a životného prostredia. Menšie rybárske plavidlá s dĺžkou menej ako 15 metrov nepatria do súčasného rozsahu pôsobnosti smernice, čo znamená, že nehody, pri ktorých došlo k úmrtiam a strate plavidiel, sa v rámci Európskej únie nevyšetujú systematicky a harmonizovane,
- objasnenie definícií a textu právneho predpisu, aby orgány členských štátov pre vyšetovanie nehôd uskutočnili vyšetovanie všetkých nehôd, ktoré treba včas a harmonizovane vyšetriť,

⁶ Táto povinnosť sa vzťahuje na nehody a mimoriadne udalosti, ktoré sa týkajú lodí plaviacich sa pod vlajkou jedného z členských štátov, alebo ktoré sa stanú vo výsostných teritoriálnych vodách a vnútorných vodách členských štátov, alebo ktoré sa týkajú iných podstatných záujmov členských štátov. Výsostné teritoriálne vody predstavujú pásmo pobrežných vôd vo vzdialenosti najviac 12 námorných míľ (22 km) od základnej línie (zvyčajne meranej od priemernej úrovne najnižšieho stavu vody za odlivu) pobrežného štátu. Vnútorné vody sú vody nachádzajúce sa smerom k pevnine od základnej línie výsostných teritoriálnych vôd štátu. Vnútorné vody môžu zahŕňať rieky a kanály, ako aj prístavy a prístaviská (článok 6 smernice o vyšetovaní nehôd).

⁷ Ako sa vymedzuje v Kódexe IMO o vyšetovaní námorných nehôd a mimoriadnych udalostí – uvedenom v článku 3 ods. 2 písm. b) smernice o vyšetovaní nehôd.

⁸ www.emsa.europa.eu.

- posilnenie kapacity vyšetrovacích orgánov včas, odborne a nezávisle vykonávať vyšetovania nehôd (a podávať o nich správy), a to aj v oblasti obnoviteľných a nízkouhlíkových palív a technológií,
- aktualizácia viacerých definícií a odkazov na príslušné právne predpisy EÚ a predpisy IMO s cieľom zabezpečiť jednoznačnosť a konzistentnosť.
- **Súlad s existujúcimi ustanoveniami v tejto oblasti politiky**

Návrh je v úplnom súlade so smernicou 2009/16/ES⁹ o štátnej prístavnej kontrole a smernicou 2009/21/ES¹⁰ o plnení povinností vlajkového štátu. Tieto tri smernice, ktoré sa menia súbežne, musia byť vo vzájomnom súlade a v každej navrhovanej zmene sa musia zohľadniť zvyšné dve smernice a širšie medzinárodné regulačné prostredie. Poznatky získané z bezpečnostných vyšetovaní a bezpečnostné odporúčania, ktoré z nich vyplývajú, môžu pomôcť vlajkovým štátom a uznaným organizáciám konajúcim v ich mene, aby zlepšili bezpečnostný profil plavidiel, za ktoré zodpovedajú.

- **Súlad s ostatnými politikami EÚ**

Návrh je súčasťou programu Komisie REFIT a plní jej program lepšej právnej regulácie tým, že zabezpečuje, aby boli existujúce právne predpisy jednoduché a jasné, nevytvárali zbytočné zaťaženie a držali krok s meniacim sa politickým, spoločenským a technologickým vývojom. Tento návrh na zmenu, ako aj návrhy na zmenu v prípade ďalších smerníc o námornej bezpečnosti sú zároveň súčasťou širšieho *acquis* v oblasti námornej bezpečnosti, ktoré zahŕňa prvky, ako je monitorovací a informačný systém EÚ pre lodnú dopravu (SafeSeaNet)¹¹, nariadenie o zriadení agentúry EMSA¹², smernica o bezpečnosti rybárskych pravidiel¹³, právne predpisy EÚ týkajúce sa uznaných organizácií¹⁴, rámcová smernica o morskej stratégii¹⁵ a ďalšie právne predpisy EÚ týkajúce sa životného prostredia¹⁶, a majú s ním významné interakcie.

Tento návrh je v súlade s cieľom klimatickej neutrality EÚ do roku 2050 v zmysle článku 2 ods. 1 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/1119¹⁷, ktorým sa stanovuje rámec EÚ na dosiahnutie klimatickej neutrality, a prispieva k tomuto cieľu.

2. PRÁVNY ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

- **Právny základ**

Právnym základom tejto pozmeňujúcej smernice je článok 100 ods. 2 ZFEÚ, v ktorom sa stanovujú opatrenia na zlepšenie bezpečnosti dopravy a špecifické ustanovenia pre námornú dopravu.

⁹ Ú. v. EÚ L 131, 28.5.2009, s. 57.

¹⁰ Ú. v. EÚ L 131, 28.5.2009, s. 132.

¹¹ Smernica 2002/59/ES, ktorou sa zriaďuje monitorovací a informačný systém Spoločenstva pre lodnú dopravu (Ú. v. ES L 208, 5.8.2002, s. 10).

¹² Ú. v. ES L 208, 5.8.2002, s. 1.

¹³ Ú. v. ES L 34, 9.2.1998, s. 1.

¹⁴ Nariadenie (ES) č. 391/2009 o spoločných pravidlách a normách pre organizácie vykonávajúce inšpekcie a prehliadky lodí (Ú. v. EÚ L 131, 28.5.2009, s. 11) a smernica 2009/15/ES o spoločných pravidlách a normách pre organizácie vykonávajúce inšpekcie a prehliadky lodí a pre príslušné činnosti námorných úradov (Ú. v. EÚ L 131, 28.5.2009, s. 47).

¹⁵ Ú. v. EÚ L 164, 25.6.2008, s. 19.

¹⁶ Napríklad smernica 92/43/EHS (smernica o biotopoch), smernica 2009/147/ES (smernica EÚ o ochrane vtáctva), smernica (EÚ) 2019/904 (smernica o jednorazových plastových výrobkoch).

¹⁷ Ú. v. EÚ L 243, 9.7.2021, s. 1.

- **Subsidiarita (v prípade inej ako výlučnej právomoci)**

Keďže medzinárodné nástroje na vyšetovanie nehôd v sektore námornej dopravy sú podľa článku 3 ods. 2 ZFEÚ výlučnou právomocou EÚ, zásada subsidiarity sa neuplatňuje, a to ani na uvedené nástroje ani na pravidlá EÚ, ktorými sa tieto dohody vykonávajú. Aj keby to tak nebolo, členské štáty konajúce samostatne by nedokázali riešiť všetky identifikované problémy, a ak by ich aj riešiť mali, viedlo by to k fragmentácii právnych predpisov a možnému narušeniu vnútorného trhu. Opatrenia na úrovni EÚ sú potrebné, aby sa zabránilo takémuto fragmentovanému právnemu rámcu.

Smernica sa týka všetkých členských štátov ako vlajkových štátov, pobrežných štátov alebo štátov s podstatným záujmom.

- **Proporcionalita**

Návrh sa vypracoval s cieľom držať krok s najnovším medzinárodným vývojom a reagovať na výsledky uvedených činností v rámci programu REFIT. Komisia zároveň vykonala posúdenie vplyvu na identifikáciu, posúdenie a hodnotenie alternatívnych opatrení na dosiahnutie rovnakých cieľov.

Cieľom navrhovanej zmeny je zlepšiť námornú bezpečnosť. Dosiahne sa to vyšetovaním nehôd a poučením sa z nich s cieľom predchádzať výskytu podobných nehôd v budúcnosti. Rozšírenie rozsahu pôsobnosti tak, aby sa vzťahoval na určité druhy nehôd týkajúcich sa menších rybárskych plavidiel, sa považuje za primerané. Zdá sa, že dodatočné náklady, ktoré vyšetovacie orgány potrebujú na vyšetovanie veľmi vážnych námorných nehôd týkajúcich sa rybárskych plavidiel s dĺžkou menej ako 15 metrov, nie sú veľké, a to najmä v porovnaní s potenciálnym zlepšením bezpečnosti. Zmenou sa zaručí, že súčasná vysoká úroveň bezpečnosti nebude ohrozená, a malo by sa ňou dosiahnuť zlepšenie bezpečnosti v odvetví rybolovu.

- **Výber nástroja**

Keďže v smernici 2009/18/ES sa má vykonať len niekoľko zmien, zmena smernice je najprimeranejším právnym nástrojom.

3. VÝSLEDKY HODNOTENÍ *EX POST*, KONZULTÁCIÍ SO ZAINTERESOVANÝMI STRANAMI A POSÚDENÍ VPLYVU

- **Hodnotenia *ex post*/kontroly vhodnosti existujúcich právnych predpisov**

Z kontroly vhodnosti vyplýva, že kľúčové ciele smernice sa vo všeobecnosti plnia a sú aj naďalej mimoriadne relevantné. Bez smernice o vyšetovaní nehôd by sa od roku 2009 pravdepodobne nezriadilo 16 vyšetovacích orgánov. Pred rokom 2009 väčšina členských štátov v skutočnosti vykonávala vyšetovania predovšetkým na účely trestného stíhania, ak vôbec. Vytvorením vyšetovacích orgánov sa podporilo vyšetovanie nehôd z bezpečnostných dôvodov, a to s dôrazom na nezávislosť a vypracovanie bezpečnostných odporúčaní na účely prevencie vzniku nehôd. V hodnotení sa okrem toho dospelo k záveru, že smernica poskytuje konzistentný rámec pre vyšetovanie námorných nehôd, a tým zabezpečuje jednotné a harmonizované vyšetovanie nehôd v celej EÚ.

Povinný charakter smernice prispel k harmonizovanému podávaniu správ o nehodách a mimoriadnych udalostiach, keďže sa musí splniť štandardný súbor požiadaviek. Na základe posúdenia relevantnosti, účinnosti, efektívnosti, koherentnosti a pridanej hodnoty EÚ bolo celkovým záverom hodnotenia konštatovanie, že smernica do veľkej miery splnila očakávania, pričom priniesla výhody na úrovni celej EÚ.

Za problematické sa však vo veľkej miere označovali nedostatky súčasného politického rámca v dôsledku problémov týkajúcich sa zdrojov, počtu zamestnancov a odbornosti.

- **Konzultácie so zainteresovanými stranami**

Hlavné konzultačné činnosti zahŕňali:

- Tri kolá rozhovorov so zástupcami kľúčových zainteresovaných strán na úrovni EÚ, ktoré zorganizoval konzultant zodpovedný za externú podpornú štúdiu a ktoré sa uskutočnili postupne v období od februára 2021 do novembra 2021, s cieľom zhromažďovať osobitné informácie, a to najmä na podporu a spresnenie vymedzenia všeobecného problému a potenciálnych možností politiky.
- Cielový prieskum zainteresovaných strán, ktorý zorganizoval konzultant zodpovedný za externú podpornú štúdiu a ktorý prebiehal v období od júna do novembra 2021, s cieľom zhromažďovať osobitné informácie, a to najmä na spresnenie vymedzenia problému, základného scenára a podľa možnosti posúdenia vplyvu možných politických opatrení.
- Dodatočné konzultačné činnosti, ktoré zorganizovalo GR MOVE a konzultant zodpovedný za externú podpornú štúdiu, s cieľom zhromažďovať stanoviská členských štátov a kľúčových zainteresovaných strán v súvislosti s rôznymi politickými opatreniami, ako aj potvrdiť nové a konečné výsledky podpornej štúdie k posúdeniu vplyvu zameranej na vyčíslenie vplyvov. Tieto činnosti sa uskutočnili počas zasadnutí Výboru EÚ pre odvetvový sociálny dialóg o námornej doprave (16. apríla 2021, 23. septembra 2021 a 16. decembra 2021), Výboru EÚ pre odvetvový sociálny dialóg o morskom rybolove (29. januára 2021, 8. marca 2021 a 16. novembra 2021), Výboru EÚ pre odvetvový sociálny dialóg o prístavoch (19. novembra 2021), zasadnutí rámca stálej spolupráce vyšetrovacích orgánov (10. marca 2021, 18. júna 2021, 29. augusta 2021, 22. septembra 2021 a 7. októbra 2021), neformálneho zasadnutia riaditeľov námornej dopravy EÚ/EHP (30. novembra 2021) a zasadnutí Výboru EÚ pre bezpečnosť na mori a pre zabránenie znečisťovania z lodí (17. mája 2021 a 11. novembra 2021). Zorganizoval sa aj záverečný seminár na potvrdenie záverov podpornej štúdie, na ktorom sa zúčastnili zástupcovia členských štátov a odvetvia (20. januára 2022).
- Vzhľadom na vysoko technickú povahu spisu sa nekonala žiadna otvorená verejná konzultácia. Širokej verejnosti sa však poskytla príležitosť vyjadriť sa k tejto iniciatíve, a to prostredníctvom oznámenia na webovej stránke GR MOVE a vyhradenej funkčnej e-mailovej schránky. Doručený bol jeden príspevok od združenia vlastníkov plavidiel týkajúci sa vyšetrovania nehôd, v ktorom vítajú zníženie administratívnej záťaže a možnú podporu vyšetrovacích orgánov zo strany agentúry EMSA.

Informácie zozbierané od zainteresovaných strán boli kľúčom k tomu, aby sa Komisii umožnilo spresniť návrh možností politiky v záujme posúdenia ich hospodárskych, sociálnych a environmentálnych vplyvov, ich porovnania a určenia, ktorou možnosťou by sa pravdepodobne maximalizoval pomer prínosov a nákladov pre spoločnosť a zabezpečil účinnejší a efektívnejší mechanizmus vyšetrovania námorných nehôd v celej EÚ. Zistenia z týchto procesov boli doplnené o sekundárny výskum, ktorý sa vykonal v rámci externej podpornej štúdie.

- **Získavanie a využívanie expertízy**

Toto preskúmanie vychádza predovšetkým z údajov zhromaždených počas hodnotenia *ex post* a spomínanej kontroly vhodnosti v oblasti námornej dopravy z roku 2018.

Okrem zhromaždených údajov a konzultácií si vypracovanie tohto návrhu vyžadovalo príspevky od technických a právnych znalcov v súvislosti s konkrétnou formuláciou technických vymedzení a jasným vypracovaním právnych návrhov. Tieto odborné znalosti sa získavali v Komisii, v agentúre EMSA a v rámci stálej spolupráce vyšetrovacích orgánov. Podrobnejšie informácie sú uvedené v pracovnom dokumente útvarov Komisie tvoriacom sprievodný dokument k tomuto návrhu.

- **Posúdenie vplyvu**

Návrh vychádza z výsledkov posúdenia vplyvu čerpajúceho z podpornej štúdie, ktorú vykonal externý konzultant s osobitnými znalosťami v tejto oblasti.

Počas posúdenia vplyvu sa skúmali rôzne možnosti politik na revíziu smernice na základe týchto základných zásad:

1. potreba zosúladenia s medzinárodnými nástrojmi a objasnenia problematických alebo nejednoznačných vymedzení pojmov;
2. rozsah podpory agentúry EMSA pre členské štáty pri plnení ich povinností v oblasti podávania správ a vyšetrovania v zmysle smernice a medzinárodného práva;
3. možnosť riešenia konkrétneho problému nehôd týkajúcich sa menších rybárskych plavidiel.

Tieto zásady sú zohľadnené v ďalej uvedených cieľoch politiky.

V rámci možnosti A sa navrhuje viacero zmien smernice s cieľom zlepšiť námornú bezpečnosť a prevenciu znečisťovania. Pri tejto možnosti by rozsah pôsobnosti zostal rovnaký, pričom orgány pre vyšetrovanie nehôd (premenované na „orgány pre námorné bezpečnostné vyšetrovanie“ v súlade s terminológiou IMO) by naďalej mali flexibilitu, akú majú v súčasnosti. Pokiaľ ide o problém rybárskych plavidiel, touto možnosťou sa navrhuje neregulačné opatrenie, v rámci ktorého by sa členským štátom odporučilo, aby podávali správy o veľmi vážnych námorných nehodách. Táto možnosť politiky si rovnako ako všetky ostatné možnosti vyžaduje zavedenie systému riadenia kvality na zabezpečenie účinného riadenia zdrojov zo strany každého vyšetrovacieho orgánu a presnosti správ z bezpečnostného vyšetrovania.

Cieľom možnosti B je dosiahnuť väčšiu harmonizáciu prostredníctvom jasnejšie vymedzených pojmov s obmedzenou dodatočnou požiadavkou pre menšie rybárske plavidlá. Pokiaľ ide o rybárske plavidlá, smernica by sa zmenila s cieľom uložiť členským štátom povinnosť podávať do databázy EMCIP správy o všetkých úmrtiach a stratách plavidiel v súvislosti s rybárskymi plavidlami s dĺžkou menej ako 15 metrov. Otázky zosúladenia a objasnenia by sa riešili zmenou smernice. Pokiaľ ide o pomoc vyšetrovacím orgánom členských štátov pri vykonávaní vyšetrovaní nehôd (a podávaní správ o nich), podporná úloha agentúry EMSA by sa nerozšírila nad rámec toho, čo sa v súčasnosti stanovuje v existujúcich právnych predpisoch. Závažnosť vyšetrovacích orgánov spojená s podávaním správ sa do určitej miery znižuje rozšírením škály príslušných orgánov, ktoré môžu podávať správy do databázy.

Možnosť C je najambicióznejšou z hľadiska zvýšených administratívnych a vyšetrovacích požiadaviek na vyšetrovacie orgány. Pokiaľ ide o rybárske plavidlá, touto možnosťou sa vyšetrovacím orgánom uloží povinnosť nielen podávať správy o úmrtiach a stratách plavidiel v súvislosti s menšími rybárskymi plavidlami, ale aj vykonať aspoň predbežné hodnotenie s cieľom určiť, či z nich možno získať poznatky a či je potrebné vykonať riadne vyšetrovanie. V posúdení vplyvu sa dospelo k záveru, že najúčinnnejšou, a teda uprednostňovanou možnosťou politiky je možnosť C. Hoci z možnosti C

vyplývajú najvyššie dodatočné náklady, pri zväžení nákladov v porovnaní s prínosmi má táto možnosť najväčší vplyv z hľadiska zlepšenia námornej bezpečnosti.

Tento návrh sprevádza posúdenie vplyvu¹⁸, ktorého návrh sa v apríli 2022 predložil výboru pre kontrolu regulácie. Výbor pre kontrolu regulácie vydal kladné stanovisko a posúdenie vplyvu sa zrevidovalo v súlade s odporúčaniami výboru, pričom na pripomienky sa reaguje v pracovnom dokumente útvarov Komisie, ktorý je sprievodným dokumentom k tomuto legislatívnemu návrhu.

- **Uplatňovanie zásady rovnováhy záťaž**

Nepredpokladá sa, že podnikom alebo občanom vzniknú akékoľvek dodatočné administratívne náklady.

- **Regulačná vhodnosť a zjednodušenie**

Iniciatíva sa vyznačuje rozmerom REFIT z hľadiska zosúladienia a zjednodušenia právnych predpisov v oblasti bezpečnosti, zlepšenia bezpečnostného profilu predovšetkým segmentu malých rybárskych plavidiel a pomoci vyšetrovacím orgánom členských štátov pri plnení ich funkcií v oblasti podávania správ a vyšetrovania.

Súčasťou uprednostňovanej možnosti politiky sú okrem toho prvky zjednodušenia, keďže objasnením prípadov, v ktorých sa musia vyšetrovania vykonať, sa zvýši efektívnosť vnútroštátnych vyšetrovacích orgánov, a pretože vyšetrovacie orgány už nebudú musieť vykonávať predbežné hodnotenie závažných nehôd a môžu delegovať možnosť vkladania údajov do databázy EMCIP na iné príslušné orgány. Agentúra EMSA bude poskytovať doplnkovú pomoc tým vyšetrovacím orgánom, ktoré požiadajú o operačnú podporu, čím by sa takisto mala zlepšiť kvalita a kvantita vykonávaných vyšetrovaní, ako aj zvýšiť ich harmonizácia a normalizácia v celej EÚ.

- **Základné práva**

Návrh nemá žiadne dôsledky z hľadiska ochrany základných práv.

4. VPLYV NA ROZPOČET

Dodatočné ročné náklady na rozpočet EÚ sa odhadujú na úrovni približne 1,88 milióna EUR ročne v roku 2030 a 1,93 milióna EUR ročne v roku 2050. Vplyv návrhu na rozpočet sa podrobne uvádza v legislatívnom finančnom výkaze, ktorý je na informáciu pripojený k tomuto návrhu. Vplyv návrhu na rozpočet je už súčasťou návrhu Komisie na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady o Európskej námornej bezpečnostnej agentúre a o zrušení nariadenia (ES) č. 1406/2002.

Vplyv na rozpočet nad rámec súčasného VFR predstavuje orientačný prehľad bez toho, aby bola dotknutá budúca dohoda o VFR.

¹⁸ SWD(2023) 145.

5. OSTATNÉ PRVKY

• Spôsob monitorovania, hodnotenia a podávania správ

Identifikovali sa primerané dohody v oblasti monitorovania a nahlasovania. Významnú úlohu zohráva v tomto prípade EMSA ako agentúra, ktorá má na starosti vývoj a prevádzku elektronických dátových systémov pre námornú dopravu.

Vykonávanie môže Komisia a/alebo agentúra EMSA monitorovať prostredníctvom sledovania databázy EMCIP s cieľom overiť, že vyšetrenia sa vykonávajú včas a účinne a že do uvedenej databázy sa nahrávajú oznamované údaje o námorných nehodách alebo mimoriadnych udalostiach, ako sa stanovuje v prílohe II k smernici, a správy z bezpečnostného vyšetrenia. Agentúra EMSA v rámci svojej úlohy na podporu Komisie vykonáva v členských štátoch aj cyklické návštevy s cieľom overiť operácie v praxi¹⁹. Členské štáty budú musieť zaviesť systém riadenia kvality na preukázanie, že ich organizácia, politiky, procesy, zdroje a dokumentácia sú vhodné na dosiahnutie ich cieľov. Tento systém sa bude musieť certifikovať a následne bude podliehať pravidelnému auditu. Aby si vyšetrovacie orgány mohli udržať certifikáciu systému riadenia kvality, budú musieť Komisii/agentúre EMSA poskytovať výsledky každoročných auditov vykonaných akreditovaným orgánom.

Keďže trvanie celého cyklu plánovaných kontrol agentúry EMSA súvisiacich s vykonávaním sa odhaduje na päť rokov²⁰, navrhuje sa, aby sa cyklus hodnotenia smernice stanovil v desaťročných intervaloch.

• Vysvetľujúce dokumenty (v prípade smerníc)

Vysvetľujúce dokumenty nie sú potrebné, keďže návrh sa zameriava na zjednodušenie a objasnenie existujúceho režimu.

• Podrobné vysvetlenie konkrétnych ustanovení návrhu

Článok 1 návrhu pozmeňujúcej smernice tvorí jeho hlavnú časť a obsahuje zmeny mnohých ustanovení smernice 2009/18/ES.

Súlad s kódexom IMO pre vyšetrenie nehôd

Aktualizuje sa viacero vymedzení pojmov a odkazov s cieľom zohľadniť zmeny v medzinárodnom regulačnom prostredí. Konkrétne sa aktualizuje odkaz na kódex IMO pre vyšetrenie nehôd, ako aj viacero pojmov vymedzených v článku 3 smernice, ktoré sa majú chápať v súlade s definíciami v kódexe IMO pre vyšetrenie nehôd, pričom sa vypúšťa odkaz na vážnu nehodu, ktorá sa z kódexu IMO pre vyšetrenie nehôd odstránila a na ktorú sa odkazuje v článku 3 ods. 3. Viacero ďalších zmien sa vykonáva v právnych ustanoveniach v nadväznosti na kódex IMO pre vyšetrenie nehôd, najmä na zmenu názvu „vyšetrovací orgán“ na „orgán pre námorné bezpečnostné vyšetrenie“.

Podstatné zmeny smernice sa uvádzajú ďalej v texte.

Účel a rozsah pôsobnosti

¹⁹ Agentúra EMSA vykonáva takéto návštevy ako súčasť svojich základných úloh podľa článku 3 nariadenia (ES) č. 1406/2002, ktorým sa ustanovuje Európska námorná bezpečnostná agentúra; preto sa neočakáva vznik žiadnych dodatočných nákladov.

²⁰ Ako sa stanovuje v metodike EMSA pre kontroly v členských štátoch, <http://emsa.europa.eu/implementation-tasks/visits-and-inspections/items.html?cid=89&id=3065>.

V bode 2 sa vypúšťa článok 2 písm. d), vďaka čomu sa rozsah pôsobnosti smernice čiastočne rozširuje na všetky rybárske plavidlá vrátane plavidiel s dĺžkou menej ako 15 metrov.

Vymedzenie pojmov

V bode 3 sa zároveň aktualizuje viacero vymedzených pojmov, ktoré boli problematické alebo ktoré odkazujú na zastarané právne predpisy EÚ. V prvom rade sa aktualizujú odkazy na „loď ro-ro“ a „osobné vysokorýchlostné plavidlo“ s cieľom zohľadniť zmeny právnych predpisov EÚ, pričom dĺžka rybárskeho plavidla sa stanovuje ako celková dĺžka v súlade s článkom 2 nariadenia (EÚ) 2017/1130. Rieši sa aj otázka zranení, ktoré nie sú smrteľné, ale majú za následok úmrtie v určitom čase od námornej udalosti, ktorá ho spôsobila. Smernica sa mení s cieľom jasne určiť lehotu (t. j. 30 dní odo dňa, keď k nehode došlo, podobne ako v prípade iných druhov dopravy) a poskytnúť tak jasné usmernenie o tom, dokedy by sa malo začať vyšetrovanie, a tým zabezpečiť harmonizovaný prístup v celej Únii.

Povinnosť vyšetrovať a vyšetrovacie orgány

V bode 5 sa mení povinnosť vyšetrovať, pričom sa stanovuje, že členské štáty sú v súvislosti s veľmi vážnou námornou nehodou (strata plavidla a/alebo úmrtie) týkajúcou sa rybárskeho plavidla s dĺžkou menej ako 15 metrov povinné vykonať aspoň predbežné hodnotenie a určiť, či by sa malo vykonať vyšetrovanie.

Keďže sa koncepcia vážnej nehody zrušila na úrovni IMO, ruší sa aj s tým spojená povinnosť vykonať predbežné hodnotenie takýchto nehôd, ktorá sa vyžaduje v smernici. Napokon sa smernica mení s cieľom poskytnúť usmernenie v súvislosti s nehodami, ktoré sa týkajú lodí v prístave.

V bode 8 sa stanovuje, že členské štáty musia zaviesť systém riadenia kvality svojho orgánu pre námorné bezpečnostné vyšetrovanie. Toto opatrenie by malo zlepšiť kvalitu vyšetrotaní nehôd, riadenie dostupných zdrojov so zreteľom na pracovné zaťaženie, a najmä vypracované správy. Podobná povinnosť existuje v súvislosti s funkciou vlajkového štátu podľa článku 8 ods. 1 smernice 2009/21/ES o plnení povinností vlajkového štátu.

Európska databáza pre námorné nehody

Bod 14 sa vzťahuje na ohlasovacie povinnosti členských štátov, pokiaľ ide o Európsku informačnú platformu o námorných nehodách (EMCIP). Vykonávajú sa dve zmeny, pričom prvou z nich sa spresňujú povinnosti členských štátov, pokiaľ ide o veľmi vážne námorné nehody týkajúce sa rybárskych plavidiel s dĺžkou menej ako 15 metrov. Smernica sa ďalej mení tak, aby náležite určený príslušný orgán členského štátu, iný než orgán pre námorné bezpečnostné vyšetrovanie, mohol do databázy EMCIP nahlasovať všetky iné námorné nehody a mimoriadne udalosti než veľmi vážne námorné nehody. V súčasnosti môže do databázy EMCIP podávať správy len orgán pre námorné bezpečnostné vyšetrovanie, čo niektoré členské štáty vnímajú ako záťaž zdrojov. Možnosť vkladať údaje do databázy EMCIP by okrem toho mali mať aj agentúra EMSA a Komisia. Vyšetrovacie orgány sa tým uvoľnia, aby sa mohli sústrediť na svoje vyšetrovacie funkcie, a zohľadní sa tým skutočnosť, že vyšetrovacie orgány nemajú zakaždým prístup k takejto správe údajov, keďže príslušné štatistické údaje zhromažďujú, používajú a spravujú iné príslušné orgány toho istého členského štátu.

Podpora a odborná príprava poskytovaná agentúrou EMSA

V bode 15 sa stanovujú možnosti pre agentúru EMSA na poskytovanie podpory vyšetrovacím orgánom členských štátov EÚ v záujme lepšieho plnenia ich povinností podľa smernice. Mnohé vyšetrovacie orgány nemajú dostatočné zdroje na to, aby mali odborníka pre každý špecializovaný odbor. Agentúra EMSA by na základe tohto ustanovenia mohla sprístupniť skupinu expertov v rôznych odboroch, ktorí by mohli na požiadanie pomáhať všetkým vyšetrovacím orgánom. Podobne môže byť veľmi nákladné aj špecializované vybavenie, pričom väčšina vyšetrovacích orgánov nemá prostriedky na to, aby takéto vybavenie priamo vlastnila. Agentúra EMSA by preto mohla poskytovať špecializované nástroje a vybavenie, ktoré sa môžu požičiavať alebo poskytovať vyšetrovacím orgánom. Vybavenie tak možno zabezpečiť centralizovane namiesto toho, aby tak musel urobiť každý vyšetrovací orgán. Umožnili by sa tým celouňijné úspory z rozsahu.

Pokiaľ ide o odbornú prípravu, agentúra EMSA by mohla zohrávať úlohu pri zvyšovaní povedomia o vývoji, šírení informácií a organizácii diskusií a kurzov odbornej prípravy v oblastiach, ako sú obnoviteľné a nízkouhlíkové palivá, nové digitálne technológie a relevantný vývoj na úrovni IMO. Agentúra EMSA by okrem toho mohla poskytovať špecializovanú odbornú prípravu v súvislosti s používaním vyšetrovacích technológií, vybavenia a novými technológiami týkajúcimi sa vývoja námornej dopravy.

Právomoc prijímať zmeny

V bode 17 sa uvádza, že hoci sa odkaz na kódex IMO pre vyšetrovanie nehôd týka jeho najaktuálnejšej verzie, podlieha štandardnému ustanoveniu o zákaze zníženia úrovne právnej ochrany. Znamená to, že ak nastanú zmeny na medzinárodnej úrovni, normy v nástroji EÚ sa zachovávajú prinajmenšom na súčasnej úrovni.

Preskúmanie vykonávania a zrušenie iných právnych predpisov EÚ

V bode 18 sa stanovuje, že Komisia vykoná preskúmanie vykonávania zmenenej smernice desať rokov po jej prijatí, čím sa zohľadňuje čas potrebný na transpozíciu a skutočnosť, že cyklus návštev agentúry EMSA v členských štátoch v súvislosti s preskúmaním zvyčajne trvá najmenej päť rokov.

V bode 19 sa stanovuje zrušenie nariadenia Komisie (EÚ) č. 1286/2011 z 9. decembra 2011, ktorým sa prijíma spoločná metodika vyšetrovania námorných nehôd a mimoriadnych udalostí. Medzinárodná námorná organizácia prijala 4. decembra 2013 usmernenia na pomoc vyšetrovateľom pri vykonávaní kódexu pre vyšetrovanie nehôd [rezolúcia A.1075(28)], v ktorých sa uvádza podrobná metodika vyšetrovania námorných nehôd a mimoriadnych udalostí. Spoločná metodika stanovená v nariadení Komisie (EÚ) č. 1286/2011 už preto nie je potrebná.

Návrh

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY,

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

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

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

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru²¹,

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov²²,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom,

keďže:

1. V smernici Európskeho parlamentu a Rady 2009/18/ES²³ sa stanovujú základné zásady upravujúce vyšetrovanie nehôd v sektore námornej dopravy a systém bezpečnostných vyšetrovaní. Námorné nehody, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti tejto smernice, vyšetrujú nezávislé vyšetrovacie orgány zriadené v členských štátoch s cieľom zlepšiť námornú bezpečnosť, ako aj chrániť morské prostredie, poučením sa z minulých nehôd s cieľom predchádzať ich opätovnému výskytu v budúcnosti.
2. Od nadobudnutia účinnosti smernice 2009/18/ES došlo k zmenám v medzinárodnom regulačnom prostredí a k technologickému vývoju. Tieto zmeny a vývoj, ako aj skúsenosti získané pri vykonávaní smernice 2009/18/ES by sa mali zohľadniť.
3. V smernici 2009/18/ES sa odkazuje na viaceré právne texty, ktoré prijala Medzinárodná námorná organizácia (IMO) a ktoré sa od nadobudnutia účinnosti smernice zrušili, zmenili alebo revidovali. Kódex IMO o vyšetrovaní námorných nehôd a mimoriadnych udalostí [rezolúcia IMO A.849(20) z 27. novembra 1997] bol zrušený Kódexom medzinárodných noriem a odporúčaných postupov pre bezpečné vyšetrovanie námorných nehôd alebo námorných incidentov (kódex pre vyšetrovanie nehôd) [rezolúcia MSC.255(84) zo 16. mája 2008 spolu s rezolúciou A.1075(28) o usmerneniach na pomoc vyšetrovateľom pri vykonávaní kódexu pre vyšetrovanie nehôd MSC.255(84)].

²¹ Ú. v. EÚ C , , s. .

²² Ú. v. EÚ C , , s. .

²³ Ú. v. EÚ L 131, 28.5.2009, s. 114.

4. V kódexe IMO pre vyšetrowanie nehôd sa vymedzujú nové pojmy, napríklad pojem „orgán pre námorné bezpečnostné vyšetrowanie“, zatiaľ čo iné pojmy, napríklad „vážna nehoda“, sa vypúšťajú. Tieto zmeny by sa mali začleniť do smernice 2009/18/ES.
5. V smernici 2009/18/ES sa zároveň odkazuje na obežník IMO MSC/MEPC. 3/Circ.3 z roku 2008, ktorý bol nahradený obežníkom MSC/MEPC. 3/Circ.4/rev.1 z 18. novembra 2014 s názvom Správy o námorných nehodách a mimoriadnych udalostiach – revidované harmonizované postupy podávania správ.
6. Usmernenia IMO na pomoc vyšetrowateľom pri vykonávaní kódexu pre vyšetrowanie nehôd [A.1075(28)], ktoré sa prijali 4. decembra 2013, poskytujú praktické rady pre systematické vyšetrowanie námorných nehôd a mimoriadnych udalostí, pričom umožňujú rozvoj účinnej analýzy a preventívnych opatrení. Tieto usmernenia by sa mali začleniť do smernice 2009/18/ES.
7. Rybárske plavidlá s dĺžkou menej ako 15 metrov sú v súčasnosti vylúčené z rozsahu pôsobnosti smernice 2009/18/ES, a preto je vykonávanie vyšetrowaní námorných nehôd týkajúcich sa takýchto rybárskych plavidiel nesystematické a neharmonizované. Tieto plavidlá sú náchylnejšie na prevrátenie, pričom pomerne často dochádza k pádu členov posádky cez palubu. Preto je potrebné chrániť tieto rybárske plavidlá, ich posádku a životné prostredie zavedením predbežného hodnotenia veľmi vážnych námorných nehôd týkajúcich sa rybárskych plavidiel s dĺžkou menej ako 15 metrov, ktorého cieľom je určiť, či by orgány mali začať bezpečnostné vyšetrowanie.
8. Niektoré z vymedzení uvedených v smernici 2009/18/ES nie sú jednoznačné. Stanoviť by sa malo vymedzenie dĺžky rybárskeho plavidla, najmä ak existuje rozdiel v prístupe a povinnostiach orgánov pre námorné bezpečnostné vyšetrowanie na základe dĺžky rybárskeho plavidla.
9. V kódexe IMO pre vyšetrowanie nehôd sa odkazuje na udalosť alebo sled udalostí, ktoré nastali „priamo v súvislosti s prevádzkou lode“. Táto koncepcia vedie k podstatným rozdielom vo výklade a mala by sa objasniť. Tento rozdielny výklad má vplyv na činnosti orgánov pre vyšetrowanie nehôd, najmä pokiaľ ide o nehody v prístavoch, schopnosť uskutočňovať spoločné vyšetrowania a zhromažďovanie údajov o nehodách a vyšetrowaniach.
10. V kódexe IMO o vyšetrowaní nehôd sa stanovuje, že ak došlo k veľmi vážnej námornej nehode, námorný orgán má povinnosť vykonať vyšetrowanie. Neexistuje však usmernenie týkajúce sa času, v ktorom má nastať úmrtie po nehode, aby sa toto úmrtie považovalo za veľmi vážnu námornú nehodu a aby sa preto v súvislosti s ním vykonalo vyšetrowanie. V smernici 2009/18/ES by sa preto malo stanoviť takéto usmernenie.
11. Medzi členskými štátmi existujú značné rozdiely, pokiaľ ide o dostupné personálne a operačné zdroje orgánov pre námorné bezpečnostné vyšetrowanie, čo má za následok neúčinné a nejednotné nahlasovanie a vyšetrowanie námorných nehôd. Komisia by preto mala v priebehu jednotlivého vyšetrowania s podporou Európskej námornej bezpečnostnej agentúry (EMSA) poskytovať vysoko špecializovanú analytickú podporu (mäkké zručnosti), ako aj analytické nástroje a vybavenie (technické vybavenie).
12. Vzhľadom na uvedené skutočnosti by agentúra EMSA mala organizovať odbornú prípravu o osobitných technikách a novom vývoji a technológiách, ktoré môžu mať význam pre vyšetrowanie nehôd v budúcnosti. Takáto odborná príprava by mala byť zameraná okrem iného na obnoviteľné a nízkouhlíkové palivá, ktoré majú osobitný význam so zreteľom na

„balík Fit for 55“, a automatizáciu, ako aj na pravidlá všeobecného nariadenia o ochrane údajov.

13. Členské štáty by mali na zvýšenie kvality vyšetrovania nehôd vytvoriť systém riadenia kvality orgánov pre námorné bezpečnostné vyšetovanie.
14. S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky vykonávania ustanovení tejto smernice, pokiaľ ide o zoznam textov IMO v jej rozsahu pôsobnosti, by sa mali na Komisiu preniesť vykonávacie právomoci. Uvedené právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011²⁴.
15. Komisia by mala vzhľadom na úplný monitorovací cyklus návštev agentúry EMSA v členských štátoch na monitorovanie vykonávania tejto smernice vyhodnotiť vykonávanie tejto smernice najneskôr do [desať rokov odo dňa nadobudnutia účinnosti, ktorý je uvedený v článku 23] a podať o ňom správu Európskemu parlamentu a Rade. Členské štáty by pri získavaní všetkých informácií potrebných na toto hodnotenie mali s Komisiou spolupracovať.
16. V súlade so zásadou proporcionality je na dosiahnutie základného cieľa zlepšiť námornú bezpečnosť a chrániť morské prostredie potrebné a vhodné stanoviť pravidlá vyšetrovania nehôd v námornej doprave. V súlade s článkom 5 ods. 4 Zmluvy o Európskej únii táto smernica neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie sledovaných cieľov.
17. Smernica 2009/18/ES by sa preto mala zodpovedajúcim spôsobom zmeniť,

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

Článok 1

Zmeny smernice 2009/18/ES

Smernica 2009/18/ES sa mení takto:

1. V článku 1 sa odsek 2 nahrádza takto:

„2. Vyšetovania podľa tejto smernice nemajú za cieľ určovanie zodpovednosti alebo pripisovanie viny. Členské štáty však zabezpečia, aby orgán pre námorné bezpečnostné vyšetovanie (ďalej len „vyšetrovací orgán“) neupúšťal od podrobného podávania správ o príčinách námornej nehody alebo mimoriadnej udalosti, pretože zo záverov možno odvodiť vinu alebo zodpovednosť.“
2. Článok 2 ods. 2 sa mení takto:
 - a) Písmeno b) sa nahrádza takto:

„b) lodí nepoháňaných mechanickými prostriedkami, drevených lodí s jednoduchou konštrukciou, rekreačných jacht a plavidiel, pokiaľ sa nevyužívajú na komerčné účely.“;
 - b) Písmeno d) sa vypúšťa.
3. Článok 3 sa nahrádza takto:

²⁴ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 zo 16. februára 2011, ktorým sa ustanovujú pravidlá a všeobecné zásady mechanizmu, na základe ktorého členské štáty kontrolujú vykonávanie vykonávacích právomocí Komisie (Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13).

Vymedzenie pojmov

Na účely tejto smernice:

1. „kódex IMO pre vyšetrowanie nehôd“ je kódex medzinárodných noriem a odporúčaných postupov pre bezpečné vyšetrowanie námorných nehôd alebo námorných mimoriadnych udalostí pripojený k rezolúcii Výboru pre námornú bezpečnosť IMO MSC.255(84) v platnom znení;
2. „usmernenia IMO na pomoc vyšetrowateľom pri vykonávaní kódexu pre vyšetrowanie nehôd“ sú usmernenia prijaté rezolúciou zhromaždenia IMO A.1075(28) 4. decembra 2013;
3. tieto pojmy sa chápu v súlade s definíciami uvedenými v kódexe IMO pre vyšetrowanie nehôd:
 - a) „námorná nehoda“;
 - b) „veľmi vážna námorná nehoda“;
 - c) „námorná mimoriadna udalosť“;
 - d) „námorné bezpečnostné vyšetrowanie“;
 - e) „orgán pre námorné bezpečnostné vyšetrowanie“;
 - f) „štát vyšetrujúci námornú bezpečnosť“;
 - g) „štát s podstatným záujmom“;
 - h) „vážne zranenie“;
4. „usmernenia IMO o spravodlivom zaobchádzaní s námorníkmi v prípade námornej nehody“ sú usmernenia pripojené k rezolúcii právneho výboru IMO LEG.3(91) z 27. apríla 2006 a schválené správnu radou Medzinárodnej organizácie práce na jej 296. zasadnutí 12. až 16. júna 2006;
5. pojmy „loď ro-ro“ a „vysokorýchlostné osobné plavidlo“ sa chápu v súlade s vymedzením pojmov uvedeným v článku 2 smernice (EÚ) 2017/2110²⁵;
6. pojem „zariadenie na zaznamenávanie údajov o plavbe“ (ďalej len „VDR“) sa chápe v súlade s definíciou uvedenou v rezolúcii Výboru pre námornú bezpečnosť IMO MSC.333(90) v platnom znení;
7. „bezpečnostné odporúčanie“ je akýkoľvek návrh, a to aj na účely registrácie a kontroly, ktorý predkladá:
 - a) vyšetrovací orgán štátu, ktorý vykonáva alebo vedie bezpečnostné vyšetrowanie na základe informácií získaných z tohto vyšetrowania, alebo prípadne

²⁵ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2017/2110 z 15. novembra 2017 o systéme inšpekcií v záujme bezpečnej prevádzky osobných lodí ro-ro a vysokorýchlostných osobných plavidiel v pravidelnej preprave, ktorou sa mení smernica 2009/16/ES a zrušuje smernica Rady 1999/35/ES (Ú. v. EÚ L 315, 30.11.2017, s. 61).

- b) Komisia konajúca na základe analýzy abstraktných údajov a výsledkov vykonaných bezpečnostných vyšetrovaní;
 - 8. pojem „dĺžka rybárskeho plavidla“ sa chápe v súlade s vymedzením uvedeným v článku 2 nariadenia (EÚ) 2017/1130²⁶;
 - 9. „smrteľné zranenie“ je zranenie, ktoré osoba utrpela pri nehode a ktorého výsledkom je jej smrť do tridsiatich dní odo dňa nehody.“
4. Článok 4 sa mení takto:
- a) V odseku 1 sa písmeno a) nahrádza takto:
„a) bolo nezávislé od trestného vyšetrovania alebo iného súbežného vyšetrovania vykonávaného na určenie zodpovednosti alebo pripísanie viny a aby vyšetrovacie orgány dokázali podať správu o výsledkoch námorného bezpečnostného vyšetrovania bez pokynov alebo zasahovania akýchkoľvek osôb, organizácií alebo strán, ktoré by mohol výsledok vyšetrovania ovplyvniť.“;
 - b) V odseku 2 sa písmeno b) nahrádza takto:
„b) koordinácie činností ich príslušných vyšetrovacích orgánov v rozsahu potrebnom na dosiahnutie cieľa tejto smernice.“
5. Článok 5 sa nahrádza takto:

„Článok 5

Povinnosť vyšetrovať

1. Každý členský štát zabezpečí, aby vyšetrovací orgán uvedený v článku 8 vykonal bezpečnostné vyšetrovanie po veľmi vážnych námorných nehodách:
 - a) týkajúcich sa lode plaviacej sa pod jeho vlajkou bez ohľadu na miesto nehody;
 - b) ktoré sa stali v jeho výsostných teritoriálnych vodách a vnútorných vodách tak, ako ich definuje UNCLOS, bez ohľadu na vlajku lode alebo lodí zúčastnených na nehode, alebo
 - c) týkajúcich sa podstatného záujmu členského štátu bez ohľadu na miesto nehody a vlajku zúčastnenej lode alebo lodí.
2. Vyšetrovací orgán v prípade rybárskeho plavidla s dĺžkou menej ako 15 metrov vykoná predbežné hodnotenie veľmi vážnej námornej nehody s cieľom určiť, či sa vykoná alebo nevykoná bezpečnostné vyšetrovanie.
Ak vyšetrovací orgán rozhodne o tom, že bezpečnostné vyšetrovanie veľmi vážnej námornej nehody týkajúcej sa rybárskeho plavidla s dĺžkou menej ako 15 metrov sa nevykoná, dôvody tohto rozhodnutia sa zaznamenajú a oznámia v súlade s článkom 17 ods. 3.
3. Vyšetrovací orgán pri rozhodnutiach uvedených v odseku 2 zohľadní dostupné dôkazy, ako aj možnosť, že závery bezpečnostného vyšetrovania povedú k predchádzaniu budúcim nehodám a mimoriadnym udalostiam. V prípade akejkoľvek inej námornej nehody alebo

²⁶ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2017/1130 zo 14. júna 2017, ktoré definuje charakteristické vlastnosti rybárskych plavidiel (Ú. v. EÚ L 169, 30.6.2017, s. 1).

mimoriadnej udalosti rozhodne vyšetrovací orgán o tom, či sa vykoná alebo nevykoná bezpečnostné vyšetrovanie.

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

5. Pri vykonávaní bezpečnostných vyšetrovaní sa vyšetrovací orgán riadi usmerneniami IMO na pomoc vyšetrovateľom pri vykonávaní kódexu pre vyšetrovanie nehôd. Vyšetrovatelia sa môžu od týchto usmernení odchýliť, ak to podľa ich odborného úsudku možno opodstatniť ako potrebné na dosiahnutie cieľov vyšetrovania. Komisia môže upraviť usmernenia na účely tejto smernice, pričom zohľadní akékoľvek relevantné závery vyvedené z bezpečnostných vyšetrovaní v súlade s postupom uvedeným v článku 19.

6. Pri rozhodovaní o tom, či námorná nehoda alebo mimoriadna udalosť, ktorá sa stala na boku lode, na uviazanej lodi alebo v doku, a na ktorej sa podieľali pracovníci na pevnine alebo v prístave, nastala „priamo v súvislosti s prevádzkou lode“, a teda podlieha bezpečnostnému vyšetrovaniu, sa náležite zohľadní podiel konštrukcie, zariadenia, postupov, posádky a manažmentu lode na vykonávanej činnosti a ich význam pre vykonávanú činnosť.

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

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

6. Článok 6 sa nahrádza takto:

„Článok 6

Oznamovacia povinnosť

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

7. Článok 7 sa mení takto:

a) V odseku 1 sa tretí pododsek nahrádza takto:

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

b) Vkladá sa tento odsek 1a:

„1a. Počas vykonávania námorného bezpečnostného vyšetřovania by mali štáty s podstatným záujmom, pokiaľ je to vhodné, pomáhať členským štátom vyšetřujúcim námornú bezpečnosť pri prístupe k informáciám, ktoré sú pre námorné bezpečnostné vyšetřovanie relevantné. Vyšetřovateľovi alebo vyšetřovateľom vykonávajúcim námorné bezpečnostné vyšetřovanie by sa mal umožniť prístup aj k štátnym inšpektorom, členom pobrežnej kontroly, prevádzkovateľom lodnej dopravy, lodivodom a iným námorným pracovníkom štátu s podstatným záujmom.“

8. Článok 8 sa nahrádza takto:

„Článok 8

Orgány pre námorné bezpečnostné vyšetřovanie

1. Členské štáty zabezpečia, aby za námorné bezpečnostné vyšetřovanie zodpovedal nestranný stály orgán pre námorné bezpečnostné vyšetřovanie, ktorý má potrebné právomoci, dostatočné prostriedky a finančné zdroje na vykonávanie námorného bezpečnostného vyšetřovania námorných nehôd a mimoriadnych udalostí náležite kvalifikovanými vyšetřovateľmi, ktorí sú odborne spôsobilí v záležitostiach týkajúcich sa námorných nehôd a mimoriadnych udalostí.

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

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

Vnútrozemské členské štáty, ktoré nemajú ani lode, ani plavidlá, ktoré sa plavia pod ich vlajkou, určia nezávislý ústredný bod spolupráce pri vyšetřovaní podľa článku 5 ods. 1 písm. c).

2. Vyšetřovací orgán zabezpečí, aby jednotliví vyšetřovatelia mali pracovné znalosti a praktické skúsenosti v tých oblastiach, ktoré patria k ich obvyklým vyšetřovacím povinnostiam. Vyšetřovací orgán ďalej podľa potreby zabezpečí rýchly prístup k príslušným znalostiam.

3. Činnosti zverené vyšetřovaciemu orgánu možno rozšíriť na zhromažďovanie a analýzu údajov týkajúcich sa námornej bezpečnosti, najmä na účely prevencie, ak tieto činnosti nemajú vplyv na jeho nezávislosť, ani z nich nevyplýva zodpovednosť za regulačné, administratívne alebo normalizačné záležitosti.

4. Členské štáty konajúce v rámci svojich právnych systémov zabezpečia, aby vyšetřovatelia ich vyšetřovacieho orgánu alebo akéhokoľvek iného vyšetřovacieho orgánu, na ktorý bola delegovaná úloha námorného bezpečnostného vyšetřovania, a prípadne v spolupráci s orgánmi zodpovednými za súdne vyšetřovanie, mali všetky príslušné informácie na vykonanie námorného bezpečnostného vyšetřovania a boli preto oprávnení:

a) mať prístup k príslušnej oblasti alebo miestu nehody, ako aj k akejkolvek lodi, vraku alebo konštrukcii vrátane nákladu, zariadenia alebo trosiek;

- b) zabezpečiť okamžitý súpis dôkazov a riadené pátranie po vraku, troskách alebo iných zložkách alebo látkach na preskúmanie alebo analýzu a ich odstránenie;
- c) vyžadovať preskúmanie alebo analýzu položiek uvedených v písmene b) a mať voľný prístup k výsledkom tohto preskúmania alebo analýzy;
- d) mať voľný prístup k príslušným informáciám a zaznamenaným údajom vrátane údajov z VDR, ktoré sa týkajú lode, záznamov lodných dopravných služieb, plavby, nákladu, posádky alebo akejkoľvek inej osoby, predmetu, stavu alebo okolnosti a tieto informácie a údaje kopírovať a využívať;
- e) mať voľný prístup k výsledkom preskúmania tiel obetí alebo skúšok vykonaných na vzorkách odobratých z tiel obetí;
- f) vyžadovať a mať voľný prístup k výsledkom z vyšetrenia ľudí podieľajúcich sa na prevádzke lode alebo akejkoľvek inej príslušnej osoby alebo k výsledkom zo skúšok vykonaných na vzorkách, ktoré boli odobraté od uvedených osôb;
- g) vypočúvať svedkov bez prítomnosti osoby, ktorej záujmy by sa mohli považovať za prekážku v bezpečnostnom vyšetrení;
- h) získať záznamy z prehliadok a príslušné informácie, ktoré má vlajkový štát, majitelia, klasifikačné spoločnosti alebo akákoľvek iná príslušná strana, ak sú tieto strany alebo ich zástupcovia usadení v danom členskom štáte;
- i) žiadať o pomoc príslušné orgány dotknutých štátov vrátane inšpektorov vlajkového štátu a prístavného štátu, členov pobrežnej kontroly, prevádzkovateľov lodnej dopravy, pátracích a záchranných tímov, lodivodov alebo iných prístavných alebo námorných pracovníkov.

5. Vyšetrovací orgán musí byť schopný bezodkladne a kedykoľvek reagovať na oznámenie o nehode a musí mať dostatočné zdroje na nezávislý výkon svojich funkcií. Jeho vyšetrovateľom sa poskytne postavenie, ktoré im dá potrebné záruky nezávislosti.

6. Vyšetrovací orgán môže spájať svoje úlohy podľa tejto smernice s prácou na vyšetrení iných udalostí než námorné nehody pod podmienkou, že takéto vyšetrovania neohrozia jeho nezávislosť.

7. Každý členský štát do [dátumu transpozície] vytvorí, zavedie a udržiava systém riadenia kvality svojho vyšetrovacieho orgánu. Takýto systém riadenia kvality sa osvedčuje v súlade s uplatniteľnými medzinárodnými normami kvality.“

9. V článku 9 sa písmeno a) nahrádza takto:

„a) všetky svedecké dôkazy a iné výpovede, správy a oznámenia získané alebo prijaté vyšetrovacím orgánom počas bezpečnostného vyšetovania;“.

10. Článok 10 sa mení takto:

a) Odsek 1 sa nahrádza takto:

„1. Členské štáty zriadia v úzkej spolupráci s Komisiou rámec stálej spolupráce, ktorý ich príslušným vyšetrovacím orgánom umožní navzájom spolupracovať v rozsahu potrebnom na dosiahnutie cieľa tejto smernice.“;

b) Odsek 3 sa mení takto:

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

„3. V rámci stálej spolupráce sa vyšetrovacie orgány členských štátov dohodnú najmä na najlepších formách spolupráce s cieľom:

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

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

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

i) poskytovať vyšetrovacím orgánom vykonávajúcim bezpečnostné vyšetrovanie všetky relevantné informácie.“

11. Článok 14 sa nahrádza takto:

„Článok 14

Správy z nehody

1. Po ukončení bezpečnostného vyšetrovania vykonanom podľa tejto smernice sa uverejní správa predložená vo formáte vymedzenom príslušným vyšetrovacím orgánom a v súlade s príslušnými oddielmi prílohy I.

2. Vyšetrovacie orgány vynaložia všetko úsilie na sprístupnenie správy uvedenej v odseku 1 vrátane jej záverov a možných odporúčaní verejnosti, a najmä námornému sektoru 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 vyšetrujúceho členského štátu zašle kópiu záverečnej alebo predbežnej správy Komisii. Vyšetrovací orgán zohľadní prípadné technické pripomienky Komisie k záverečným správam, pričom sa nesmie ovplyvniť podstata zistení, na účely zlepšenia kvality správy spôsobom, ktorý najviac pomôže dosiahnuť cieľ tejto smernice.“

12. Článok 15 sa mení takto:

a) Odsek 1 sa nahrádza takto:

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

b) Odsek 2 sa nahrádza takto:

„2. Vyšetrovací orgán alebo Komisia predložia podľa potreby bezpečnostné odporúčania na základe analýzy abstraktných údajov a celkových výsledkov vykonaných bezpečnostných vyšetrovaní.“

13. V článku 16 sa prvý odsek nahrádza takto:

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

14. Článok 17 sa mení takto:
- a) Vkladá sa tento nový odsek 2a:
„2a. Členské štáty informujú Komisiu o všetkých námorných nehodách a mimoriadnych udalostiach v súlade s formátom uvedeným v prílohe II. V prípade rybárskych plavidiel s dĺžkou menej ako 15 metrov sa vyžaduje len nahlasovanie veľmi vážnych námorných nehôd.“;
- b) Odsek 3 sa nahrádza takto:
„3. Vyšetrovacie orgány členských štátov nahlásia všetky veľmi vážne námorné nehody do databázy EMCIP. Členské štáty môžu určiť a vymenovať príslušný vnútroštátny orgán alebo orgány, ktoré budú nahlasovať všetky iné námorné nehody a mimoriadne udalosti. Ak Komisia zaznamená námornú nehodu alebo mimoriadnu udalosť, takisto ju nahlási do databázy EMCIP.“

15. Vkladá sa tento nový článok 17a:

„Článok 17a

Odborná príprava a operačná podpora

1. Komisia uľahčí rozvoj kapacít, ako aj výmenu poznatkov v rámci vyšetrovacích orgánov a medzi nimi poskytovaním odbornej prípravy o novom právnom a technologickom vývoji, osobitných technikách a nástrojoch a technológiách týkajúcich sa lodí, ich zariadenia a prevádzky.
2. Komisia na požiadanie vyšetrovacích orgánov členských štátov a za predpokladu, že nedôjde ku konfliktu záujmov, poskytne týmto členským štátom operačnú podporu pri vykonávaní ich bezpečnostných vyšetrovaní. Súčasťou takejto podpory je poskytovanie špecializovaných analytických nástrojov alebo vybavenia, ako aj odborných znalostí.“
16. Článok 19 sa nahrádza takto:

„Článok 19

Postup výboru

1. Komisii pomáha Výbor pre bezpečnosť na mori a pre zabránenie znečisťovania z lodí (COSS) zriadený nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2099/2002. Uvedený výbor je výborom v zmysle nariadenia (EÚ) č. 182/2011.
2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5 nariadenia (EÚ) č. 182/2011.“
17. Štvrtý odsek článku 20 sa nahrádza takto:
„Podľa článku 5 nariadenia (ES) č. 2099/2002 možno zmeny kódexu IMO pre vyšetrovanie nehôd vylúčiť z rozsahu pôsobnosti tejto smernice.“
18. Článok 23 sa nahrádza takto:

„Článok 23

Preskúvanie vykonávania

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

19. V článku 24 sa dopĺňa tento odsek 3:

„3. Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1286/2011 sa zrušuje.“

Článok 2

Transpozícia

1. Členské štáty prijímú a uverejnia najneskôr do [Úrad pre publikácie: vložte dátum: jeden rok od dátumu nadobudnutia účinnosti tejto pozmeňujúcej smernice] zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou.

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

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

Článok 3

Nadobudnutie účinnosti

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

Článok 4

Adresáti

Táto smernica je určená členským štátom.

V Bruseli

*Za Európsky parlament
predseda/predseda*

*Za Radu
predseda/predseda*

LEGISLATÍVNY FINANČNÝ VÝKAZ – „AGENTÚRY“

1. RÁMEC NÁVRHU/INICIATÍVY

1.1. Názov návrhu/iniciatívy

Návrh SMERNICE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY, ktorou sa mení smernica 2009/18/ES, ktorou sa ustanovujú základné zásady upravujúce vyšetrowanie nehôd v sektore námornej dopravy

1.2. Príslušné oblasti politiky

Mobilita a doprava – námorná doprava

1.3. Návrh sa týka

- novej akcie
- novej akcie, ktorá nadväzuje na pilotný projekt/prípravnú akciu²⁷
- predĺženia trvania existujúcej akcie
- zlúčenia jednej alebo viacerých akcií do ďalšej/novej akcie

1.4. Ciele

1.4.1. Všeobecné ciele

Všeobecným cieľom zmeny smernice 2009/18/ES je zlepšenie námornej bezpečnosti a ochrany morského prostredia prispievaním k dosahovaniu cieľa udržateľného rozvoja č. 3 („zabezpečiť zdravý život a podporiť kvalitu života pre všetkých v každom veku“) a č. 14 („zachovať a udržateľne využívať oceány, moria a morské zdroje v záujme udržateľného rozvoja“).

1.4.2. Špecifické ciele

Špecifickými cieľmi jej revízie sú:

ochrana rybárskych plavidiel, ich posádky a životného prostredia. Menšie rybárske plavidlá s dĺžkou menej ako 15 metrov nepatria do súčasného rozsahu pôsobnosti smernice. Znamená to, že nehody tohto segmentu plavidiel, pri ktorých došlo k úmrtiam alebo strate plavidiel, sa v rámci Európskej únie nevyšetrujú systematicky a harmonizovane;

objasnenie definícií a textu právneho predpisu, aby orgány členských štátov pre vyšetrowanie nehôd uskutočnili vyšetrowanie všetkých nehôd, ktoré treba včas a harmonizovane vyšetrit’;

posilnenie kapacity vyšetrowacích orgánov včas, odborne a nezávisle vykonávať vyšetrowania nehôd (a podávať o nich správy), a to aj v oblasti obnoviteľných a nízkouhlíkových palív a technológií.

²⁷

Podľa článku 58 ods. 2 písm. a) alebo b) nariadenia o rozpočtových pravidlách.

1.4.3. Očakávané výsledky a vplyv

Uveďte, aký vplyv by mal mať návrh/iniciatíva na prijímateľov/cieľové skupiny.

Očakáva sa, že návrhom sa poskytne harmonizovaný prístup k bezpečnostným vyšetrowaniam, a tým sa zlepši kvalita vyšetrowaní prostredníctvom lepšej odbornej prípravy a lepšie koordinovaných vyšetrowaní s dostatkom zdrojov, ako aj využívanie systému kvality riadenia orgánmi členských štátov pre vyšetrowanie nehôd. Výsledky vyšetrowaní sa používajú na vypracovanie bezpečnostných odporúčaní s cieľom zabrániť opätovnému výskytu nehôd v záujme záchranu životov a prechádzania znečisťovaniu.

Okrem toho sa očakáva, že návrhom sa zvýši ochrana rybárskych plavidiel, ich posádky a životného prostredia tým, že povedie k zníženiu úmrtí a utrpených zranení.

1.4.4. Ukazovatele výkonnosti

Uveďte ukazovatele na monitorovanie pokroku a dosiahnutých výsledkov.

Účinnosť navrhovanej smernice vo vzťahu k špecifickému cieľu č. 1 sa stanoví podľa počtu úmrtí a veľmi vážnych zranení, počtu stratených plavidiel a počtu prípadov znečistenia na mori nahlásených v rámci Európskej informačnej platformy o námorných nehodách (EMCIP) a podľa ich vývoja v priebehu času.

Účinnosť navrhovanej smernice vo vzťahu k špecifickému cieľu č. 2 sa určí na základe údajov nahlásených do databázy EMCIP, horizontálnych analýz vykonaných agentúrou EMSA a diskusií v rámci seminárov, ako aj podľa počtu postupov nesplnenia povinnosti v nasledujúcich rokoch.

Účinnosť navrhovanej smernice vo vzťahu k špecifickému cieľu č. 3 sa stanoví na základe horizontálnej analýzy vykonanej agentúrou EMSA a výsledkov každoročných auditov systému riadenia kvality, o ktorých bude Komisia informovaná.

1.5. Dôvody návrhu/iniciatívy

1.5.1. Požiadavky, ktoré sa majú splniť v krátkodobom alebo dlhodobom horizonte vrátane podrobného harmonogramu prvotnej fázy vykonávania iniciatívy

Agentúra EMSA bude mať povinnosť organizovať dodatočnú odbornú prípravu v súvislosti obnoviteľnými a nízkouhlíkovými palivami (riziká, použitie na palube, zabezpečenie lode atď.) na podporu iniciatív, ktoré sú súčasťou balíka „Fit for 55“, ale aj v oblasti: ľudského faktora, riadenia automatizovanej lode, bezpečnostnej analýzy (na podnecovanie členských štátov, aby lepšie využívali údaje o nehodách), forenznej analýzy (fotografie, odber vzoriek atď.), udalostí (požiarov, nehôd týkajúcich sa navigácie, škôd na zariadení, pracovných činností atď.) a pravidiel všeobecného nariadenia o ochrane údajov.

Agentúra EMSA bude v priebehu jednotlivého vyšetrowania zároveň poskytovať operačné nástroje a vybavenie, ako je ROV (diaľkovo ovládané ponorné plavidlo), RPAS (bezpilotné vzdušné prostriedky), roboty (napr. na prístup do poškodených oblastí, uzavretých priestorov atď.), zariadenia VDR (zariadenie na zaznamenávanie údajov o plavbe), softvér, ako je MADAS (balík na analýzu údajov o námornej nehode); zdroje *ad hoc* (vedecké laboratóriá, testovanie nádrží); služby *ad hoc* (3D simulácie požiarov, strata kontajnerov atď.). Táto podpora bude vychádzať z existujúcich služieb, ktoré agentúra EMSA poskytuje v rôznych oblastiach (ako sú uvedené bezpilotné vzdušné prostriedky, ponorné plavidlá, odborná príprava v oblasti satelitného snímania atď.) a poskytovať sa bude na základe zásady „kto prv

príde, ten prv berie“. Z dlhodobého hľadiska a v závislosti od skúseností s vykonávaním by sa zdroje agentúry EMSA zodpovedajúcim spôsobom prispôbili.

Agentúra EMSA bude v priebehu jednotlivých vyšetrení veľmi vážnej námornej nehody zároveň poskytovať vysoko špecializovanú analytickú podporu expertov agentúry EMSA na „bežnej“ a na „vysokej úrovni“, ktorá by mohla okrem iného zahŕňať behaviorálnych analytikov, psychológov a iných špecialistov.

Na poskytovanie operačnej a analytickej podpory nových úloh agentúry EMSA budú do roku 2025 potrebné dva ekvivalenty plného pracovného času.

- 1.5.2. *Prínos zapojenia Únie (môže byť výsledkom rôznych faktorov, napr. lepšej koordinácie, právnej istoty, väčšej účinnosti alebo komplementárnosti). Na účely tohto bodu je „prínos zapojenia Únie“ hodnota vyplývajúca zo zásahu Únie, ktorá dopĺňa hodnotu, ktorú by inak vytvorili len samotné členské štáty.*

Dôvody na akciu na európskej úrovni (*ex ante*)

Opatreniami EÚ sa zabezpečujú rovnaké podmienky pre vlastníkov plavidiel, prístavy a medzi členskými štátmi. Rozhodujúcou je v tejto súvislosti harmonizácia vyšetrení na úrovni EÚ. Vzhľadom na medzinárodný charakter námornej dopravy a potrebu koordinovaného a harmonizovaného prístupu k námornej bezpečnosti sa opatreniami EÚ zabráni rozvoju potenciálne nekompatibilnej alebo suboptimálnej spleti vnútroštátnych opatrení s rôznymi požiadavkami a cieľmi.

Očakávaný prínos vytvorený Úniou (*ex post*):

Intervencia na úrovni EÚ priniesla výhody, ktoré by nebolo možné dosiahnuť výlučne na vnútroštátnej úrovni alebo na úrovni IMO. Povinnosť zriadiť nezávislý orgán pre vyšetrenie nehôd považovala väčšina zainteresovaných strán za hlavnú pridanú hodnotu smernice, pričom na základe smernice sa vytvorila takmer polovica orgánov pre vyšetrenie námorných nehôd v EÚ. Smernica zosúladzuje právne predpisy EÚ s predpismi IMO, pričom presahuje rámec toho, čo sa vyžaduje na úrovni IMO, a má celosvetovo popredné postavenie z hľadiska harmonizovaného podávania správ o nehodách a mimoriadnych udalostiach.

- 1.5.3. *Poznatzky získané z podobných skúseností v minulosti*

V rámci hodnotenia *ex post* programu REFIT a kontroly vhodnosti v oblasti námornej dopravy z roku 2018 sa za problematické označovali nedostatky súčasného politického rámca v dôsledku problémov týkajúcich sa zdrojov, počtu zamestnancov a odbornosti. Obmedzenia zdrojov sú prekážkou orgánov niektorých členských štátov pre vyšetrenie nehôd pri riadnom a včasnom plnení ich povinností. Týka sa to najmä členských štátov s menšími flotilami a obmedzenou činnosťou námornej dopravy, v ktorých bolo zriadenie stáleho osobitného vyšetrovacieho orgánu vnímané ako neprímeraná záťaž. Na schopnosť členských štátov plniť si svoje medzinárodné záväzky v úlohe vlajkového, prístavného alebo pobrežného štátu v súvislosti s rôznymi smernicami je vyvíjaný tlak. Vyšetrovacie orgány ako problematické označovali otázky týkajúce sa zdrojov, počtu zamestnancov a odbornosti. Pri kontrole vhodnosti sa vydalo viacero odporúčaní týkajúcich sa vyšetrovania nehôd vrátane lepšieho využívania zdrojov na vnútroštátnej úrovni a úrovni EÚ, a to aj zhromažďovaním zdrojov v rámci plnenia úlohy agentúry EMSA a poskytovania podpory touto agentúrou EMSA, ako aj využívaním zefektívňovania, ktoré prináša digitalizácia a spoločné využívanie informácií.

Výsledky hodnotenia *ex post* sa premietli do posúdenia vplyvu, ktoré je sprievodným dokumentom k tejto iniciatíve, ako sa sumarizuje v tabuľke 1.

1.5.4. *Zlučiteľnosť s viacročným finančným rámcom a možná synergie s inými vhodnými nástrojmi*

Navrhovaná revízia je kľúčovým výstupom oznámenia Komisie o stratégii pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu, v ktorej sa stanovuje vízia dopravného systému EÚ v budúcnosti. V stratégii sa oznámilo, že Komisia plánuje v roku 2021 začať rozsiahle preskúmanie súčasných právnych predpisov o zodpovednostiach vlajkového štátu, štátnej prístavnej kontrole a vyšetrovaní nehôd (v rámci hlavnej iniciatívy 10 – Zlepšenie ochrany a bezpečnosti dopravy).

Navrhovanou revíziou sa vytvoria synergie s ostatnými zložkami regulačného rámca EÚ, najmä so smernicou 2009/16/ES o štátnej prístavnej kontrole a smernicou 2009/21/ES o plnení povinností vlajkového štátu.

Návrh je v súlade s platným viacročným finančným rámcom, hoci si vyžaduje zmenu v plánovaní okruhu 1, pokiaľ ide o ročný príspevok pre agentúru EMSA [kompenzáciou rozpočtu kompenzačným znížením plánovaných výdavkov v rámci NPE – Doprava (02 03 01)]. Vplyv predkladaného návrhu na rozpočet je už súčasťou rozpočtu návrhu Komisie na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady o Európskej námornej bezpečnostnej agentúre a o zrušení nariadenia (ES) č. 1406/2002.

Vplyv na rozpočet nad rámec súčasného VFR predstavuje orientačný prehľad bez toho, aby bola dotknutá budúca dohoda o VFR.

1.5.5. *Posúdenie rôznych disponibilných možností financovania vrátane možnosti prerozdelenia*

Vplyv tejto iniciatívy na rozpočet sa vzťahuje na dodatočné zdroje potrebné na posilnenie úlohy agentúry EMSA s cieľom uľahčiť vyšetrovanie nehôd podľa navrhovanej smernice (t. j. poskytovať v priebehu jednotlivého vyšetrovania vysoko špecializovanú analytickú podporu, poskytovať v priebehu jednotlivého vyšetrovania analytické nástroje a vybavenie, uskutočňovať výmenu poznatkov alebo organizovať odbornú prípravu o osobitných technikách/nástrojoch a novom vývoji). Ide o nové úlohy agentúry EMSA, ktoré sa stanú trvalými úlohami, pričom existujúce úlohy sa neobmedzia ani sa postupne nezrušia. Dodatočnú potrebu ľudských zdrojov nemožno uspokojiť prerozdelením, zatiaľ čo dodatočné rozpočtové potreby sa uspokojia kompenzáciou existujúcich programov, ktoré riadi GR MOVE v medziach platného viacročného finančného rámca.

Zvýšenie rozpočtových prostriedkov pre agentúru EMSA sa vyrovná kompenzačným znížením plánovaných výdavkov v rámci NPE – Doprava (02 03 01). Vplyv predkladaného návrhu na rozpočet je už súčasťou rozpočtu návrhu Komisie na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady o Európskej námornej bezpečnostnej agentúre a o zrušení nariadenia (ES) č. 1406/2002.

Vplyv na rozpočet nad rámec súčasného VFR predstavuje orientačný prehľad bez toho, aby bola dotknutá budúca dohoda o VFR.

1.6. Trvanie a finančný vplyv návrhu/iniciatívy

obmedzené trvanie

- Návrh/iniciatíva je v platnosti od [DD/MM]RRRR do [DD/MM]RRRR.
- Finančný vplyv trvá od RRRR do RRRR.

neobmedzené trvanie

- Počiatočná fáza vykonávania bude trvať od RRRR do RRRR *[neuvádza sa]*
- a potom bude implementácia pokračovať v plnom rozsahu.

1.7. Plánované metódy plnenia rozpočtu²⁸

Priame riadenie na úrovni Komisie prostredníctvom

- výkonných agentúr

Zdieľané riadenie s členskými štátmi

Nepriame riadenie, pri ktorom sa plnením rozpočtu poveria:

- medzinárodné organizácie a ich agentúry (uved'te),
- Európska investičná banka (EIB) a Európsky investičný fond,
- subjekty uvedené v článkoch 70 a 71,
- verejnoprávne subjekty,
- súkromnoprávne subjekty poverené vykonávaním verejnej služby, pokiaľ sú im poskytnuté primerané finančné záruky,
- súkromnoprávne subjekty spravované právom členského štátu, ktoré sú poverené vykonávaním verejno-súkromného partnerstva a ktorým sú poskytnuté primerané finančné záruky,
- subjekty alebo osoby poverené vykonávaním osobitných akcií v oblasti SZBP podľa hlavy V Zmluvy o Európskej únii a určené v príslušnom základnom akte.

Poznámky:

Celkové spravovanie navrhovanej smernice budú vykonávať útvary Komisie, ktorým bude v prípade potreby pomáhať Európska námorná bezpečnostná agentúra.

Členské štáty budú povinné v príslušnej lehote transponovať ustanovenia smernice.

²⁸ Podrobnosti o metódach plnenia rozpočtu a odkazoch na nariadenie o rozpočtových pravidlách možno nájsť na webovom sídle BUDGpedia: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>.

2. OPATRENIA V OBLASTI RIADENIA

2.1. Zásady monitorovania a predkladania správ

Uvedte frekvenciu a podmienky, ktoré sa vzťahujú na tieto opatrenia.

Komisia bude vo všeobecnosti zodpovedná za vykonávanie navrhovanej smernice, ako aj za predkladanie správ Európskemu parlamentu a Rade o jej vykonávaní a dodržiavaní členskými štátmi.

Komisia a/alebo agentúra EMSA bude monitorovať databázu EMCIP s cieľom overiť, že vyšetovania sa vykonávajú včas a účinne a že do uvedenej databázy sa nahrávajú správy, a to aj v prípade rybárskych plavidiel s dĺžkou menej ako 15 metrov, pri ktorých sa identifikovali nedostatky v údajoch a bezpečnostné nedostatky. Ukazovateľmi, ktoré sa budú v databáze EMCIP konkrétne monitorovať, budú počet úmrtí a veľmi vážnych zranení, počet stratených plavidiel a počet prípadov znečistenia na mori, ako aj ich vývoj v priebehu času. Všetky tieto ukazovatele sa budú monitorovať podľa druhu dotknutého plavidla. Monitorovať sa bude aj počet bezpečnostných odporúčaní vydaných v dôsledku vyšetovaní, ako aj ich následné opatrenia.

Agentúra EMSA zároveň v mene Komisie vykonáva návštevy v členských štátoch s cieľom overiť operácie v praxi.

Členské štáty budú musieť mať zavedený systém riadenia kvality na preukázanie, že ich organizácia, politiky, procesy, zdroje a dokumentácia sú vhodné na dosiahnutie ich cieľov. Tento systém sa bude musieť osvedčovať a následne bude podliehať každoročnému auditu. Aby si vyšetrovacie orgány mohli udržať osvedčenie systému riadenia kvality, budú musieť Komisii/agentúre EMSA poskytovať výsledky každoročných auditov vykonaných akreditovaným orgánom.

Agentúra EMSA bude aj naďalej vykonávať horizontálne analýzy, v ktorých sa uvedie, ako fungujú právne predpisy, a identifikujú sa v nich nedostatky a spôsoby ich riešenia, ako aj podávať správy Komisii a členským štátom okrem iného prostredníctvom diskusií v rámci seminárov.

Desať rokov po skončení lehoty na vykonanie týchto právnych predpisov by mali útvary Komisie vykonať hodnotenie s cieľom overiť, v akom rozsahu sa dosiahli ciele iniciatívy.

2.2. Systémy riadenia a kontroly

2.2.1. *Opodstatnenie navrhovaných spôsobov riadenia, mechanizmov vykonávania financovania, spôsobov platby a stratégie kontroly*

Komisia bude vo všeobecnosti zodpovedná za vykonávanie navrhovanej smernice, ako aj za predkladanie správ Európskemu parlamentu a Rade o jej účinnosti a vykonávaní. Komisii bude v prípade potreby pomáhať agentúra EMSA v oblasti IT služieb a pri vývoji IT nástrojov, ktoré sú potrebné pre ustanovenia navrhovanej smernice týkajúce sa podávania správ, monitorovania a overovania, ako aj na realizáciu školení. Členské štáty budú povinné v lehote uvedenej v smernici transponovať jej ustanovenia do svojich vnútroštátnych právnych predpisov. Činnosti v oblasti presadzovania práva sa vykonávajú v rámci existujúcich vyšetovaní.

2.2.2. *Informácie o zistených rizikách a systémoch vnútornej kontroly zavedených na ich zmierňovanie*

Hoci Komisia bude vo všeobecnosti zodpovedná za vykonávanie navrhovanej smernice, ako aj za predkladanie správ Európskemu parlamentu a Rade o jej vykonávaní a dodržiavaní členskými štátmi, Európska námorná bezpečnostná agentúra bude zodpovedná za výkon svojich operácií a vykonávanie svojho rámca vnútornej kontroly. Agentúra bude musieť vyvinúť nástroje a IT moduly, ako aj poskytovať odbornú prípravu, pričom od členských štátov sa bude požadovať, aby vykonávali vyšetrovanie a podávali o ňom správy.

Agentúra EMSA má najlepšie predpoklady na uskutočňovanie úloh týkajúcich sa podávania správ a posudzovania súladu, keďže pôjde o technickú prácu, ktorá si vyžaduje rozsiahle odborné znalosti v oblasti správy údajov (najmä so zreteľom na skutočnosť, že agentúra EMSA riadi databázu EMCIP), ako aj dôkladné porozumenie komplexným technickým záležitostiam týkajúcim sa elektronických certifikátov a odbornej prípravy.

Členské štáty majú najlepšie predpoklady na presadzovanie navrhovanej smernice, najmä pokračovaním vo vyšetrovaní námorných nehôd a podávaním správ o nich, ak je to potrebné.

GR MOVE bude vykonávať nevyhnutné kontroly v súlade so stratégiou dohľadu prijatou v roku 2017 pre vzťahy GR s decentralizovanými agentúrami a spoločnými podnikmi. GR MOVE podľa tejto stratégie monitoruje ukazovatele výkonnosti, pokiaľ ide o plnenie rozpočtu, odporúčania auditu a administratívne záležitosti. Agentúra predkladá správu dvakrát ročne. Kontroly vykonané v súvislosti dohľadom agentúry, ako aj s príslušným finančným a rozpočtovým riadením sú v súlade so stratégiou kontroly GR MOVE, ktorá sa aktualizovala v roku 2022.

Na dodatočné zdroje poskytnuté agentúre EMSA sa bude vzťahovať systém vnútornej kontroly a riadenia rizík agentúry EMSA, ktorý bude v súlade s príslušnými medzinárodnými normami a bude zahŕňať osobitné kontroly na predchádzanie konfliktu záujmov a zabezpečenie ochrany oznamovateľov.

2.2.3. *Odhad a opodstatnenie nákladovej účinnosti kontrol (pomer medzi nákladmi na kontroly a hodnotou súvisiacich riadených finančných prostriedkov) a posúdenie očakávaných úrovní rizika chyby (pri platbe a uzavretí)*

Podľa navrhovanej smernice sa dodatočné finančné prostriedky poskytnú len agentúre EMSA, ktorá bude musieť vyvinúť nástroje a moduly IT, ako aj poskytovať školenia.

Agentúra EMSA nesie plnú zodpovednosť za plnenie svojho rozpočtu, pričom GR MOVE zodpovedá za pravidelné platby príspevkov stanovených rozpočtovým orgánom. Očakávaná úroveň rizika chyby pri platbe a uzavretí je podobná úrovni, ktorá je spätá so subvenciami z rozpočtu poskytovanými agentúre.

Predpokladá sa, že z dodatočných úloh vyplývajúcich z navrhovanej revízie nebudú vyplývať osobitné dodatočné kontroly. Očakáva sa preto, že náklady GR MOVE na kontrolu (merané vo vzťahu k hodnote riadených finančných prostriedkov) sa udržia na stabilnej úrovni.

2.3. Opatrenia na predchádzanie podvodom a nezrovnalostiam

Uved'te existujúce alebo plánované preventívne a ochranné opatrenia, napr. zo stratégie na boj proti podvodom.

Súčasťou navrhovanej smernice je viacero ustanovení, ktoré sú osobitne zamerané na prechádzanie podvodom a nezrovnalostiam. Členské štáty budú musieť zaviesť systém riadenia kvality na preukázanie, že ich organizácia, politiky, procesy, zdroje a dokumentácia sú vhodné na dosiahnutie ich cieľov. Tento systém sa bude musieť osvedčovať a následne bude podliehať každoročnému auditu. Aby si vyšetrovacie orgány mohli udržať osvedčenie systému riadenia kvality, budú musieť Komisii a/alebo agentúre EMSA poskytovať výsledky každoročných auditov vykonaných akreditovaným orgánom.

Agentúra EMSA uplatňuje zásady boja proti podvodom decentralizovaných agentúr EÚ v súlade s prístupom Komisie. Agentúra prijala v marci 2021 aktualizovanú stratégiu boja proti podvodom, ktorá je založená na metodike a usmernení stratégie boja proti podvodom, ktorú predložil úrad OLAF, ako aj na stratégii boja proti podvodom GR MOVE. Stanovuje sa v nej rámec zameraný na otázky prevencie, odhaľovania a podmienok vyšetrovaní podvodov na úrovni agentúry. Agentúra EMSA nepretržite upravuje a vylepšuje svoje politiky a opatrenia na presadzovanie najvyššej úrovne bezúhonnosti svojich zamestnancov, podporu efektívnej prevencie a odhaľovania rizík podvodu a vytvorenie primeraných postupov na nahlasovanie a riešenie potenciálnych prípadov podvodu a ich výsledkov. Agentúra EMSA okrem toho prijala v roku 2015 politiku pre správnu radu v oblasti konfliktu záujmov.

V otázkach týkajúcich sa predchádzania podvodom a nezrovnalostiam agentúra EMSA spolupracuje s útvarmi Komisie. Komisia zabezpečí pokračovanie a posilnenie tejto spolupráce.

3. ODHADOVANÝ FINANČNÝ VPLYV NÁVRHU/INICIATÍVY

3.1. Príslušné okruhy viacročného finančného rámca a rozpočtové riadky výdavkov

- Existujúce rozpočtové riadky

V poradí, v akom za sebou nasledujú okruhy viacročného finančného rámca a rozpočtové riadky.

Okruh viacročného finančného rámca	Rozpočtový riadok	Druh výdavkov	Príspevky			
	Číslo	DRP/NRP ²⁹	krajín EZVO ³⁰	kandidátskych krajín a potenciálnych kandidátov ³¹	iných tretích krajín	iné pripísané príjmy
1	02 10 02	NRP	ÁNO	NIE	NIE	NIE

- Požadované nové rozpočtové riadky

V poradí, v akom za sebou nasledujú okruhy viacročného finančného rámca a rozpočtové riadky.

²⁹ DRP = diferencované rozpočtové prostriedky/NRP = nediferencované rozpočtové prostriedky.

³⁰ EZVO: Európske združenie voľného obchodu.

³¹ Kandidátske krajiny a prípadne potenciálni kandidáti zo západného Balkánu.

Okruh viacročného finančného rámca	Rozpočtový riadok	Druh výdavkov	Príspevky			
	Číslo	DRP/NRP	krajín EZVO	kandidátskych krajín a potenciálnych kandidátov	iných tretích krajín	iné prípísané príjmy
	[XX YY YY YY]		ÁNO/NIE	ÁNO/NIE	ÁNO/NIE	ÁNO/NIE

3.2. Odhadovaný vplyv na výdavky

3.2.1. Zhrnutie odhadovaného vplyvu na výdavky

v mil. EUR (zaokrúhlené na tri desatinné miesta)

Okruh viacročného finančného rámca	1	Jednotný trh, inovácie a digitálna ekonomika
---	---	--

Európska námorná bezpečnostná agentúra (EMSA)			Rok 2025	Rok 2026	Rok 2027	Rok 2028 – 2034	SPOLU
Hlava 1:	Závázky	(1)	0,171	0,342	0,342	2,394	3,249
	Platby	(2)	0,171	0,342	0,342	2,394	3,249
Hlava 2:	Závázky	(1a)					
	Platby	(2a)					
Hlava 3:	Závázky	(3a)	0,036	1,637	1,880	13,160	16,713
	Platby	(3b)	0,036	1,637	1,880	13,160	16,713
Rozpočtové prostriedky pre EMSA SPOLU	Závázky	= 1 + 1 a + 3a	0,207	1,979	2,222	15,554	19,962
	Platby	= 2 + 2 a + 3 b	0,207	1,979	2,222	15,554	19,962

Vplyv na rozpočet nad rámec súčasného VFR predstavuje orientačný prehľad bez toho, aby bola dotknutá budúca dohoda o VFR.

Okruh viacročného finančného rámca	7	„Administratívne výdavky“
---	----------	---------------------------

v mil. EUR (zaokrúhlené na tri desatinné miesta)

		Rok N	Rok N + 1	Rok N + 2	Rok N + 3	Uved'te všetky roky, počas ktorých vplyv trvá (pozri bod 1.6)			SPOLU
GR: <.....>									
• Ľudské zdroje									
• Ostatné administratívne výdavky									
GR <.....> SPOLU	Rozpočtové prostriedky								

Rozpočtové prostriedky OKRUHU 7 viacročného finančného rámca SPOLU	(Závázky spolu = Platby spolu)								
---	--------------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--

v mil. EUR (zaokrúhlené na tri desatinné miesta)

		Rok 2025	Rok 2026	Rok 2027	Rok 2028 – 2034	SPOLU
Rozpočtové prostriedky OKRUHOV 1 až 7 viacročného finančného rámca SPOLU	Závázky	0,207	1,979	2,222	15,554	19,962
	Platby	0,207	1,979	2,222	15,554	19,962

Vplyv na rozpočet nad rámec súčasného VFR predstavuje orientačný prehľad bez toho, aby bola dotknutá budúca dohoda o VFR.

3.2.2. Odhadovaný vplyv na rozpočtové prostriedky orgánu EMSA

- Návrh/iniciatíva si nevyžaduje použitie operačných rozpočtových prostriedkov.
- Návrh/iniciatíva si vyžaduje použitie operačných rozpočtových prostriedkov, ako je uvedené v nasledujúcej tabuľke:

Sumy v mil. EUR (zaokrúhlené na tri desatinné miesta)

Uveďte ciele a výstupy ↓			Rok N	Rok N + 1	Rok N + 2	Rok N + 3	Uveďte všetky roky, počas ktorých vplyv trvá (pozri bod 1.6)										SPOLU		
	VÝSTUPY																		
	Druh ³²	Priemerné náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet spolu
ŠPECIFICKÝ CIEĽ č. 1 ³³ ...																			
– Výstup																			
– Výstup																			
– Výstup																			
Špecifický cieľ č. 1 medzisúčet																			
ŠPECIFICKÝ CIEĽ č. 2...																			
– Výstup																			
Špecifický cieľ č. 2 medzisúčet																			
NÁKLADY SPOLU																			

V prípade potreby sumy odrážajú súčet príspevku Únie agentúre a iných príjmov agentúry (odvody a poplatky).

³² Výstupy sú produkty, ktoré sa majú dodať, a služby, ktoré sa majú poskytnúť (napr.: počet financovaných výmen študentov, vybudované cesty v km atď.)

³³ Ako je uvedené v bode 1.4.2. „Špecifické ciele...“.

3.2.3. Odhadovaný vplyv na ľudské zdroje orgánu EMSA

3.2.3.1. Zhrnutie

- Návrh/iniciatíva si nevyžaduje použitie administratívnych rozpočtových prostriedkov.
- Návrh/iniciatíva si vyžaduje použitie administratívnych rozpočtových prostriedkov, ako je uvedené v nasledujúcej tabuľke:

v mil. EUR (zaokrúhlené na tri desatinné miesta) V prípade potreby sumy odrážajú súčet príspevku Únie agentúre a iných príjmov agentúry (odvody a poplatky).

	Rok 2025	Rok 2026	Rok 2027	Rok 2028 – 2034	SPOLU
--	-------------	-------------	-------------	-----------------------	-------

Dočasní zamestnanci (funkčná skupina AD)	0,171	0,342	0,342	2,394	3,249
Dočasní zamestnanci (funkčná skupina AST)					
Zmluvní zamestnanci					
Vyslaní národní experti					

SPOLU	0,171	0,342	0,342	2,394	3,249
--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

Vplyv na rozpočet nad rámec súčasného VFR predstavuje orientačný prehľad bez toho, aby bola dotknutá budúca dohoda o VFR.

Požiadavky na pracovníkov (FTE):

	Rok 2025	Rok 2026	Rok 2027	Rok 2028 – 2034	SPOLU
--	-------------	-------------	-------------	-----------------------	-------

Dočasní zamestnanci (funkčná skupina AD)	2	2	2	2	2
Dočasní zamestnanci (funkčná skupina AST)					
Zmluvní zamestnanci					
Vyslaní národní experti					

SPOLU	2	2	2	2	2
-------	---	---	---	---	---

Vplyv na rozpočet nad rámec súčasného VFR predstavuje orientačný prehľad bez toho, aby bola dotknutá budúca dohoda o VFR.

Agentúra EMSA začne s prípravou náboru hneď po prijatí návrhu. Odhad nákladov vychádza z predpokladu, že do 1. júla 2025 sa prijímú dva ekvivalenty plného pracovného času. Preto bude v prvom roku potrebných len 50 % nákladov na ľudské zdroje.

3.2.3.2. Odhadované potreby ľudských zdrojov pre príslušné GR

- Návrh/iniciatíva si nevyžaduje použitie ľudských zdrojov.
- Návrh/iniciatíva si vyžaduje použitie ľudských zdrojov, ako je uvedené v nasledujúcej tabuľke:

odhady sa zaokrúhľujú na celé čísla (alebo najviac na jedno desatinné miesto)

	Rok N	Rok N + 1	Rok N + 2	Rok N + 3	Uveďte všetky roky, počas ktorých vplyv trvá (pozri bod 1.6)		
• Plán pracovných miest (úradníci a dočasní zamestnanci)							
20 01 02 01 a 20 01 02 02 (ústredie a zastúpenia Komisie)							
20 01 02 03 (delegácie)							
01 01 01 01 (nepriamy výskum)							
10 01 05 01 (priamy výskum)							
• Externí zamestnanci (ekvivalent plného pracovného času: FTE)³⁴							
20 02 01 (ZZ, VNE, DAZ z celkového finančného krytia)							
20 02 03 (ZZ, MZ, VNE, DAZ, PED v delegáciách)							
Rozpočtové riadky (uveďte) ³⁵	– ústredie ³⁶						
	– delegácie						
01 01 01 02 (ZZ, VNE, DAZ – nepriamy výskum)							
10 01 05 02 (ZZ, DAZ, VNE – priamy výskum)							
Iné rozpočtové riadky (uveďte)							
SPOLU							

Potreby ľudských zdrojov budú pokryté úradníkmi GR, ktorí už boli pridelení na riadenie akcie a/alebo boli interne prerozdelení v rámci GR, a v prípade potreby budú doplnené zdrojmi, ktoré sa môžu prideliť riadiacemu GR v rámci ročného postupu prideľovania zdrojov a v závislosti od rozpočtových obmedzení.

Opis úloh, ktoré sa majú vykonať:

³⁴ ZZ = zmluvný zamestnanec; MZ = miestny zamestnanec; VNE = vyslaný národný expert; DAZ = dočasný agentúrny zamestnanec; PED = pomocný expert v delegácii.

³⁵ Čiastkový strop pre externých zamestnancov financovaných z operačných rozpočtových prostriedkov (pôvodné rozpočtové riadky „BA“).

³⁶ Najmä pre fondy politiky súdržnosti EÚ, Európsky poľnohospodársky fond pre rozvoj vidieka (EPFRV) a Európsky námorný, rybolovný a akvakultúrny fond (ENRAF).

Úradníci a dočasní zamestnanci	
Externí zamestnanci	

Opis výpočtu nákladov na ekvivalent plného pracovného času by mal byť uvedený v oddiele 3 prílohy V.

3.2.4. Súlad s platným viacročným finančným rámcom

- Návrh/iniciatíva je v súlade s platným viacročným finančným rámcom.
- Návrh/iniciatíva si vyžaduje zmenu v plánovaní príslušného okruhu vo viacročnom finančnom rámci.

Úlohy pridelené agentúre EMSA si budú vyžadovať zmenu v plánovaní rozpočtového riadku ročného príspevku agentúre (02 10 02) v rámci platného viacročného finančného rámca. Zvýšenie rozpočtových prostriedkov pre agentúru EMSA sa vyrovná kompenzačným znížením plánovaných výdavkov v rámci NPE – Doprava (02 03 01) v rámci platného viacročného finančného rámca. Vplyv na rozpočet nad rámec súčasného VFR predstavuje orientačný prehľad bez toho, aby bola dotknutá budúca dohoda o VFR.

- Návrh/iniciatíva si vyžaduje, aby sa použil nástroj flexibility alebo aby sa uskutočnila revízia viacročného finančného rámca³⁷.

Vysvetlite potrebu a uveďte príslušné okruhy, rozpočtové riadky a zodpovedajúce sumy.

3.2.5. Príspevky od tretích strán

- Návrh/iniciatíva nezahŕňa spolufinancovanie tretími stranami.
- Návrh/iniciatíva zahŕňa spolufinancovanie tretími stranami, ako je odhadnuté v nasledujúcej tabuľke:

v mil. EUR (zaokrúhlené na tri desatinné miesta)

	Rok N	Rok N + 1	Rok N + 2	Rok N + 3	Uveďte všetky roky, počas ktorých vplyv trvá (pozri bod 1.6)			Spolu
Uveďte spolufinancujúci subjekt								
Prostriedky zo spolufinancovania SPOLU								

³⁷

Pozri články 12 a 13 nariadenia Rady (EÚ, Euratom) č. 2093/2020 zo 17. decembra 2020, ktorým sa stanovuje viacročný finančný rámec na roky 2021 až 2027.

3.3. Odhadovaný vplyv na príjmy

- Návrh/iniciatíva nemá finančný vplyv na príjmy.
- Návrh/iniciatíva má finančný vplyv na príjmy, ako je uvedené v nasledujúcej tabuľke:

- vplyv na vlastné zdroje
- vplyv na iné príjmy

uved'te, či sú príjmy pripísané rozpočtovým riadkom výdavkov

v mil. EUR (zaokrúhlené na tri desatinné miesta)

Rozpočtový príjmov:	riadok	Rozpočtové prostriedky k dispozícii v bežnom rozpočtovom roku	Vplyv návrhu/iniciatívy ³⁸					
			Rok N	Rok N + 1	Rok N + 2	Rok N + 3	Uved'te všetky roky, počas ktorých vplyv trvá (pozri bod 1.6)	
Článok								

V prípade rôznych pripísaných príjmov uved'te príslušné rozpočtové riadky výdavkov.

--

Uved'te spôsob výpočtu vplyvu na príjmy.

³⁸ Pokiaľ ide o tradičné vlastné zdroje (clá, odvody z produkcie cukru), uvedené sumy musia predstavovať čisté sumy, t. j. hrubé sumy po odčítaní 20 % na náklady na výber.