

TABUĽKA ZHODY

návrhu zákona s právom Európskej únie

Smernica			Právne predpisy Slovenskej republiky						
Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2024/3017 z 27. novembra 2024, ktorou sa mení smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/18/ES, ktorou sa ustanovujú základné zásady upravujúce vyšetrovanie nehôd v sektore námornej dopravy, a zrušuje nariadenie Komisie (EÚ) č. 1286/2011 (Ú. v. EÚ L, 2024/3017, 6.12.2024)			1. Návrh zákona, ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 435/2000 Z. z. o námornej plavbe v znení neskorších predpisov 2. Zákon č. 435/2000 Z. z. o námornej plavbe v znení neskorších predpisov 3. Návrh nariadenia vlády Slovenskej republiky, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie vlády Slovenskej republiky č. 50/2011 Z. z. o vyšetrovaní námorných nehôd a námorných mimoriadnych udalostí v znení nariadenia vlády Slovenskej republiky č. 15/2019 Z. z. 4. Nariadenie vlády Slovenskej republiky č. 50/2011 Z. z. o vyšetrovaní námorných nehôd a námorných mimoriadnych udalostí v znení nariadenia vlády Slovenskej republiky č. 15/2019 Z. z. 5. Zákon č. 575/2001 Z. z. o organizácii činnosti vlády a organizácii ústrednej štátnej správy v znení neskorších predpisov						
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Článok (Č, O, V, P)	Text	Spôsob Transpozície		Článok (Č, §, O, V, P)		Zhoda	Poznámky	Identifikácia goldplatinu	Identifikácia oblasti goldplatinu a vyjadrenie k opodstatnenosti goldplatinu *
Č: 1	Zmeny smernice 2009/18/ES Smernica 2009/18/ES sa mení takto: 1.V článku 1 sa odsek 2 nahrádza takto: „2. Keďže účelom námorných bezpečnostných vyšetrovaní (ďalej len „bezpečnostné vyšetrovania“) podľa tejto smernice nie je určovanie zodpovednosti alebo pripisovanie viny, zo záverov týchto vyšetrovaní sa nevyvodzuje žiadna vina ani zodpovednosť. Členské štáty zabezpečia, aby sa orgánom pre námorné bezpečnostné vyšetrovanie (ďalej len „orgány pre bezpečnostné vyšetrovanie“) nebránilo ani nezamedzovalo v podrobnom podávaní správ o príčinách námornej nehody alebo mimoriadnej udalosti.“	N				Ž		GP-N	Novela nariadenia vlády SR č. 50/2011 Z. z. o vyšetrovaní námorných nehôd a námorných mimoriadnych udalostí

2.V článku 2 ods. 2 sa vypúšťa písmeno d). 3.Článok 3 sa nahrádza takto: „Článok 3 Vymedzenie pojmov Na účely tejto smernice sa uplatňuje toto vymedzenie pojmov: 1.,kódex IMO pre vyšetrovanie nehôd‘ je Kódex medzinárodných noriem a odporúčaných postupov pre bezpečnostné vyšetrovanie námorných nehôd alebo námorných mimoriadnych udalostí v prílohe k rezolúcii IMO MSC.255(84) Výboru IMO pre námornú bezpečnosť zo 16. mája 2008 v platnom znení; 2.,usmernenia IMO na pomoc vyšetrovateľom pri vykonávaní kódexu pre vyšetrovanie nehôd‘ sú usmernenia v prílohe k rezolúcii IMO A.1075(28) prijaté zhromaždením IMO 4. decembra 2013 v platnom znení; 3.tieto pojmy sa chápu v súlade s definíciami uvedenými v kódexe IMO pre vyšetrovanie nehôd: a),námorná nehoda‘; b),veľmi vážna námorná nehoda‘; c),námorná mimoriadna udalosť‘; d),námorné bezpečnostné vyšetrovanie‘; e),orgán pre námorné bezpečnostné vyšetrovanie‘;	n. a.				n. a.			
N zákon č. 435/2000 Z. z. § 2 písm. l) § 28 ods. 1 až 4				l) medzinárodnou zmluvou medzinárodný dohovor spolu s jeho povinne uplatňovaným protokolom a kódexom prijatým Medzinárodnou námornou organizáciou, ktorý nadobudol platnosť, rezolúcia alebo obežník Medzinárodnej námornej organizácie, ktorým sa tento dohovor v aktuálnej verzii uvádza do platnosti, a medzinárodný dohovor prijatý Medzinárodnou organizáciou práce v oblasti námornej plavby, ktorým je Slovenská republika viazaná. Námorná nehoda a námorná mimoriadna udalosť (1) Námorná nehoda je udalosť, v dôsledku ktorej došlo k a) smrti alebo vážnemu ublíženiu na zdraví v súvislosti s prevádzkou námornej lode, b) nezvestnosti osoby z námornej lode v súvislosti s prevádzkou námornej lode, c) neodvratnej skaze, pravdepodobnej neodvratnej skaze alebo opusteniu námornej lode, d) poškodeniu námornej lode, e) stroskotaniu alebo obmedzeniu spôsobilosti námornej lode alebo účasti námornej lode v kolízii, f) poškodeniu námornej lode súvisiacemu s prevádzkou námornej lode alebo g) znečisteniu životného prostredia spôsobeného poškodením námornej lode súvisiacim s jej prevádzkou. (2) Za vážnu námornú nehodu sa považuje námorná	Ú			

	f), štát vyšetrujúci námornú bezpečnosť; g), štát s podstatným záujmom; h), vážne zranenie;		Návrh zákona	Čl. IX body 4 až 7	nehoda, pri ktorej došlo k požiaru, výbuchu, kolízii s iným objektom, nasadnutiu na plytčinu, zrážke s inou loďou, poškodeniu námornej lode ľadom alebo vplyvom nepriaznivého počasia, praskline trupu námornej lode alebo ak v ich dôsledku sa predpokladá poškodenie trupu námornej lode a spôsobujú a) nefunkčnosť hlavných motorov, rozsiahle poškodenia obytných priestorov, vážne poškodenie konštrukcie námornej lode, ktoré sú príčinou nespôsobilosti námornej lode pokračovať v plavbe alebo b) znečistenie životného prostredia a poruchu námornej lode, ktorá si vyžaduje jej vlečenie alebo pomoc z brehu. (3) Za veľmi vážnu námornú nehodu sa považuje námorná nehoda, v dôsledku ktorej došlo k smrti, neodvratnej skaze námornej lode alebo vážnemu znečisteniu životného prostredia. (4) Námorná mimoriadna udalosť je udalosť, v dôsledku ktorej je ohrozená námorná loď, fyzická osoba na námornej lodi alebo v dôsledku ktorej dôjde k vážnemu poškodeniu námornej lode alebo k znečisteniu životného prostredia. 4. V § 28 ods. 1 písm. a) sa slová „ublíženiu na zdraví“ nahrádzajú slovom „zraneniu“, čiarka sa nahrádza bodkočiarkou a pripájajú sa tieto slová: slová „vážnym zranením sa rozumie úraz, v dôsledku ktorého vznikla dočasná pracovná neschopnosť do 7 dní odo dňa, keď k úrazu došlo, a trvá dlhšie ako 72 hodín,“. 5. V § 28 sa odsek 1 dopĺňa písmenom h), ktoré znie: „h) poškodeniu námornej infraštruktúry, ktoré by mohlo vážne ohroziť námornú loď alebo fyzickú osobu.“. 6. V § 28 sa vypúšťa odsek 2. Doterajšie odseky 3 až 7 sa označujú ako odseky 2 a 7. 7. V § 28 ods. 3 sa za slovo „ohrozená“ vkladajú slová „alebo ak by sa udalosť neodvrátila, mohla byť ohrozená“ a slová „k vážnemu poškodeniu námornej				
--	--	--	---------------------	-------------------------------	---	--	--	--	--

4.,usmernenia IMO o spravodlivom zaobchádzaní s námorníkmi v prípade námornej nehody‘ sú usmernenia v prílohe k rezolúcii IMO LEG.3(91) právneho výboru IMO z 27. apríla 2006 schválené správnu radou Medzinárodnej organizácie práce na jej 296. zasadnutí 12. až 16. júna 2006 v platnom znení; 5.,osobná loď ro-ro‘ je ,osobná loď ro-ro‘ v zmysle vymedzenia v článku 2 bode 1 smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2017/2110 (*1); 6.,vysokorýchlostné osobné plavidlo‘ je ,vysokorýchlostné osobné plavidlo‘ v zmysle vymedzenia v článku 2 bode 2 smernice (EÚ) 2017/2110; 7.,zapisovač údajov o plavbe‘ (ďalej len ,VDR‘) je ,zapisovač údajov o plavbe‘ v zmysle vymedzenia v bode 4.1 prílohy k rezolúcii IMO MSC.333(90) Výboru IMO pre námornú bezpečnosť z 22. mája 2012 v platnom znení, doplnenej príslušnými výkonnostnými normami IMO platnými v deň inštalácie uvedeného VDR na palube bez toho, aby bolo dotknuté právo Únie; 8.,zjednodušený zapisovač údajov o plavbe‘ (ďalej len ,S-VDR‘) je ,zjednodušený zapisovač údajov o plavbe‘ v zmysle vymedzenia v bode 4.1 prílohy k rezolúcii IMO	n. a. N			lode alebo“ sa vypúšťajú.	n. a. Ž			Novela nariadenia vlády SR č. 50/2011 Z. z. o vyšetrovaní námorných nehôd a námorných mimoriadnych udalostí
---	-----------------------	--	--	----------------------------------	-----------------------	--	--	--

MSC.163(78) Výboru IMO pre námornú bezpečnosť zo 17. mája 2004 v platnom znení, doplnenej príslušnými výkonnosťnými normami IMO platnými v deň inštalácie uvedeného S-VDR na palube bez toho, aby bolo dotknuté právo Únie; 9.,bezpečnostné odporúčanie‘ je akýkoľvek návrh, a to aj na účely registrácie a kontroly, ktorý predkladá: a)orgán pre bezpečnostné vyšetrovanie štátu, ktorý vykonáva alebo vedie bezpečnostné vyšetrovanie na základe informácií získaných z tohto vyšetovania, alebo b)v príslušných prípadoch Komisia konajúca na základe analýzy abstraktných údajov a výsledkov vykonaných bezpečnostných vyšetovaní; 10.,dĺžka rybárskeho plavidla‘ je ,dĺžka rybárskeho plavidla‘ v zmysle článku 2 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2017/1130 (*2); 11.,smrteľné zranenie‘ je zranenie, ktoré osoba utrpela pri nehode a ktorého výsledkom je jej smrť do tridsiatich dní odo dňa nehody, ak sú k dispozícii súvisiace informácie. (*1) Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2017/2110 z 15. novembra 2017 o systéme inšpekcií v záujme bezpečnej	n. a. N				n. a. Ž		Novela nariadenia vlády SR č. 50/2011 Z. z. o vyšetrovaní námorných nehôd a
---	-----------------------	--	--	--	-----------------------	--	--

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)." (*2) 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).“ " 4. Článok 4 sa mení takto: a) v odseku 1 sa písmeno a) nahrádza takto: „a) bolo nezávislé od trestných alebo iných súbežných vyšetrovaní vykonávaných na určenie zodpovednosti alebo na pripísanie viny a aby orgány pre bezpečnostné vyšetrovanie dokázali podať správu o výsledkoch bezpečnostných vyšetrovaní bez pokynov alebo zasahovania akýchkoľvek osôb, organizácií alebo strán, ktoré by mohol výsledok týchto bezpečnostných vyšetrovaní ovplyvniť.“; b) v odseku 2 sa písmeno b) nahrádza takto:	N	Návrh zákona	Čl. IX body 8 a 9	8. V § 28 odsek 4 znie: „(4) Ministerstvo je orgánom bezpečnostného vyšetrovania. Ministerstvo vykonáva bezpečnostné vyšetrovanie prostredníctvom poverených zamestnancov špecializovaného útvaru ministerstva alebo vyšetrovateľov, ktorí nie sú zamestnancami ministerstva (ďalej len „vyšetrovateľ“). Ak je to potrebné, ministerstvo môže na bezpečnostné vyšetrovanie prizvať odborného konzultanta, ktorý nie je zamestnancom ministerstva.“. Poznámka pod čiarou k odkazu 7 sa vypúšťa. 9. V § 28 sa za odsek 4 vkladá nový odsek 5, ktorý znie: „(5) Vyšetrovateľom ani odborným konzultantom nemôžu byť osoby, ktorých záujmy sú v rozpore s cieľom objektívneho bezpečnostného vyšetrovania. Vyšetrovateľ a odborný konzultant musia mať ukončené vysokoškolské vzdelanie druhého stupňa, odbor námorná navigácia, strojný odbor alebo iný odbor technického zamerania.“. Doterajšie odseky 5 a 6 sa označujú ako odseky 6 a 7.	Ú		námorných mimoriadnych udalostí
	N				Ž		Novela nariadenia

„b) koordinácie činností ich príslušných orgánov pre bezpečnostné vyšetrovanie v rozsahu potrebnom na dosiahnutie cieľa tejto smernice.“ 5.Články 5 a 6 sa nahrádzajú takto: „Článok 5 Povinnosť vyšetrovať 1. Každý členský štát zabezpečí, aby orgán pre bezpečnostné vyšetrovanie uvedený v článku 8 vykonal bezpečnostné vyšetrovanie po každej veľmi vážnej námornej nehode: a) týkajúcej sa lode plaviacej sa pod jeho vlajkou bez ohľadu na miesto nehody; b) ktorá sa stala v jeho výsostných teritoriálnych vodách a vnútorných vodách tak, ako ich definuje UNCLOS, bez ohľadu na vlajku lode alebo lodí zúčastnených na nehode, alebo c) týkajúcej sa podstatného záujmu členského štátu bez ohľadu na miesto nehody a vlajku lode alebo lodí zúčastnených na nehode. 2. Orgán pre bezpečnostné vyšetrovanie bezodkladne a najneskôr	N n. a. N n. a.					Ž n. a. Ž n. a.		vlády SR č. 50/2011 Z. z. o vyšetrovaní námorných nehôd a námorných mimoriadnych udalostí Novela nariadenia vlády SR č. 50/2011 Z. z. o vyšetrovaní námorných nehôd a námorných mimoriadnych udalostí
---	---	--	--	--	--	---	--	---

do dvoch mesiacov po veľmi vážnej námornej nehode uvedenej v odseku 1 tohto článku v prípade rybárskeho plavidla s dĺžkou menej ako 15 metrov vykoná predbežné hodnotenie s cieľom určiť, či sa vykoná bezpečnostné vyšetrovanie. Ak orgán pre bezpečnostné vyšetrovanie rozhodne o tom, že takéto bezpečnostné vyšetrovanie sa nevykoná, dôvody tohto rozhodnutia sa bezodkladne a najneskôr do dvoch mesiacov po veľmi vážnej námornej nehode zaznamenajú a oznámia v súlade s článkom 17 ods. 3. 3. Orgán pre bezpečnostné vyšetrovanie pri rozhodovaní o tom, či sa vykoná bezpečnostné vyšetrovanie v súlade s odsekom 2, zohľadní dostupné dôkazy, ako aj možnosť, že závery bezpečnostného vyšetrovania povedú k predchádzaniu budúcim námorným nehodám a mimoriadnym udalostiam. 4. V prípade akejkoľvek námornej nehody alebo mimoriadnej udalosti, na ktorú sa nevzťahujú odseky 1, 2 alebo 3, orgán pre bezpečnostné vyšetrovanie rozhodne, či sa vykoná bezpečnostné vyšetrovanie. 5. Rozsah a praktické opatrenia výkonu bezpečnostných vyšetrení určí orgán pre bezpečnostné vyšetrovanie vedúceho vyšetrujúceho členského štátu v spolupráci s rovnocennými orgánmi ostatných	N				Ž			Novela nariadenia vlády SR č. 50/2011 Z. z. o vyšetrení námorných nehôd a námorných mimoriadnych udalostí
--	---	--	--	--	---	--	--	---

štátov s podstatným záujmom, a to spôsobom, ktorý podľa presvedčenia orgánu pre bezpečnostné vyšetrovanie vedúceho vyšetrujúceho členského štátu najviac pomôže dosiahnuť cieľ tejto smernice, a v snahe predchádzať budúcim námorným nehodám a mimoriadnym udalostiam. 6. Pri vykonávaní bezpečnostného vyšetrovania sa orgán pre bezpečnostné vyšetrovanie 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 bezpečnostného vyšetrovania. Po konzultácii s orgánmi pre bezpečnostné vyšetrovanie v kontexte rámca stálej spolupráce vymedzeného v článku 10 môže Komisia prijať odporúčania na vykonávanie uvedených usmernení, pričom zohľadní akékoľvek relevantné závery vyvedené z bezpečnostných vyšetrovaní. 7. Pri rozhodovaní o tom, či námorná nehoda alebo mimoriadna udalosť, ku ktorej došlo, keď je loď na boku, uviazaná alebo v doku a na ktorej sa podieľali pracovníci na pevnine alebo v prístave, nastala ,priamo v súvislosti s prevádzkou lode‘, a teda podlieha bezpečnostnému vyšetrovaniu, členské štáty v súlade so svojím	N n. a. n. a.				Ž n. a. n. a.			
--	------------------------------------	--	--	--	------------------------------------	--	--	--

vnútroštátnym právom náležite zohľadnia podiel konštrukcie, zariadenia, postupov, posádky a manažmentu lode na vykonávanej činnosti a ich význam pre vykonávanú činnosť. 8. Bezpečnostné vyšetrovanie sa začne bezodkladne po tom, ako nastala námorná nehoda alebo mimoriadna udalosť, v každom prípade však najneskôr do dvoch mesiacov po nej. 9. V súlade s vnútroštátnym právom, 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 IMO o potláčaní protiprávnych činov proti bezpečnosti námornej plavby z 10. marca 1988 v platnom znení, orgán pre bezpečnostné vyšetrovanie o tom okamžite informuje orgány pre námornú bezpečnosť členského štátu alebo členských štátov a všetkých dotknutých tretích krajín. Článok 6 Oznamovacia povinnosť Členský štát v rámci svojho vnútroštátneho právneho systému vyžaduje, aby zodpovedné orgány alebo dotknuté strany, alebo oba tieto subjekty bez meškania oznamovali jeho orgánu pre bezpečnostné vyšetrovanie výskyt všetkých námorných nehôd a mimoriadnych	N N	Návrh zákona Zákon č. 435/2000 Z. z. Zákon č. 435/2000 Z. z.	Čl. IX bod 11. § 28 ods. 7 Čl. IX bod 10. § 24 písm. h) a § 40 ods. 1 písm. h)	11. V § 28 ods. 7 sa slovo „najneskôr“ nahrádza slovami „bezodkladne, najneskôr však“. (7) Vyšetrovanie námornej nehody alebo námornej mimoriadnej udalosti sa musí začať najneskôr do dvoch mesiacov odo dňa, keď sa námorná nehoda alebo námorná mimoriadna udalosť stala. 10. V § 28 ods. 6 sa na konci pripája táto veta: „Ak pri námornej nehode alebo námornej mimoriadnej udalosti došlo k spáchaniu trestného činu⁷⁾ alebo v prípade podozrenia zo spáchania trestného činu⁷⁾ ministerstvo ako orgán bezpečnostného vyšetrovania informuje orgán námornej bezpečnosti dotknutého iného členského štátu a tretieho štátu.“. Poznámka pod čiarou k odkazu 7 znie: „⁷⁾ Dohovor o potláčaní protiprávnych činov proti bezpečnosti námornej plavby (oznámenie Ministerstva zahraničných vecí Slovenskej republiky č. 175/2001 Z. z.) v platnom znení.“. h) bez zbytočného odkladu informovať vlastníka námornej lode a ministerstvo o námornej nehode alebo námornej mimoriadnej udalosti, ktorá spôsobila smrť alebo vážne ublíženie na zdraví osobe na námornej lodi alebo inej osobe v súvislosti s prevádzkou námornej lode alebo ktorá by mohla ovplyvniť spôsobilosť námornej lode na plavbu alebo spôsobiť škodu na náklade, h) oznámiť bez zbytočného odkladu ministerstvu účasť námornej lode na námornej nehode alebo námornej	Ú Ú			
---	-------------------	--	---	--	-------------------	--	--	--

udalostí patriacich do rozsahu pôsobnosti tejto smernice.“ 6. Článok 7 sa mení takto: a) v odseku 1 sa tretí pododsek nahrádza takto: „Vykonávanie súbežných bezpečnostných vyšetrení 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 bezpečnostných vyšetrení. Členské štáty vykonávajúce súbežné bezpečnostné vyšetrenia vzájomne spolupracujú. Zúčastnené orgány pre bezpečnostné vyšetrenie si najmä včas vymieňajú príslušné informácie získané počas svojich predmetných bezpečnostných vyšetrení, a to najmä s cieľom dosiahnuť, pokiaľ možno, spoločné závery.“; b) vkladá sa tento odsek: „1a. Počas vykonávania bezpečnostného vyšetrenia členské štáty s podstatným záujmom, pokiaľ je to prakticky možné, pomáhajú členskému štátu alebo štátom vyšetrujúcim námornú bezpečnosť pri prístupe k informáciám, ktoré sú pre bezpečnostné vyšetrenie relevantné. Ak sa to považuje za potrebné, vyšetrovateľovi alebo vyšetrovateľom vykonávajúcim bezpečnostné vyšetrenie sa umožní aj prístup k informáciám, ktoré majú	N			mimoriadnej udalosti, ako aj okolnosti nepriaznivo ovplyvňujúce spôsobilosť námornej lode na plavbu alebo jej technický stav,	Ž			novela nariadenia vlády SR č. 50/2011 Z. z. o vyšetrení námorných nehôd a námorných mimoriadnych udalostí
--	---	--	--	--	---	--	--	--

štátni inšpektori, členovia pobrežnej kontroly, prevádzkovatelia lodnej dopravy, lodivodi a iní námorní pracovníci štátu s podstatným záujmom, a to v súlade s jeho vnútroštátnym právom.“; c) odsek 4 sa nahrádza takto: „4. Ak je účastníkom námornej nehody alebo mimoriadnej udalosti osobná loď ro-ro alebo vysokorýchlostné osobné plavidlo, postup bezpečnostného vyšetrovania začne ten členský štát, v ktorého teritoriálnych vodách alebo vnútorných vodách tak, ako ich definuje UNCLOS, sa námorná nehoda alebo mimoriadna udalosť stala. Ak sa námorná nehoda alebo mimoriadna udalosť stane v iných vodách, postup bezpečnostného vyšetrovania začne posledný členský štát, ktorý daná osobná loď ro-ro alebo vysokorýchlostné osobné plavidlo navštívili. Členský štát, ktorý začal postup bezpečnostného vyšetrovania, zostáva zodpovedný za bezpečnostné vyšetrovanie a koordináciu s ostatnými členskými štátmi s podstatným záujmom až dovtedy, kým sa vzájomne nedohodne, ktorý z uvedených členských štátov bude vedúcim vyšetrujúcim členským štátom.“ 7. Články 8 a 9 sa nahrádzajú takto: „Článok 8 Orgán pre bezpečnostné vyšetrovanie	N	Návrh zákona	Čl. IX body 8 a 9	8. V § 28 odsek 5 znie: „(5) Ministerstvo je orgánom bezpečnostného vyšetrovania. Ministerstvo vykonáva bezpečnostné	Ú			
---	---	--------------	-------------------	---	---	--	--	--

	1. Členské štáty zabezpečia, aby sa bezpečnostné vyšetrowanie vykonávali v rámci zodpovednosti nestranného, nezávislého a stáleho orgánu pre bezpečnostné vyšetrowanie, ktorý má potrebné právomoci, ako aj dostatočné prostriedky a finančné zdroje a tiež náležite kvalifikovaných vyšetrowateľov, ktorí sú príslušní v záležitostiach týkajúcich sa námorných nehôd a mimoriadnych udalostí, aby si tak plnili príslušné povinnosti podľa tejto smernice. Orgánom pre bezpečnostné vyšetrowanie sa nebráni v tom, aby dočasne vymenovali vhodných vyšetrowateľov s potrebnými špecializovanými zručnosťami, ktorí budú zapojení do bezpečnostného vyšetrowania, alebo aby využívali konzultantov na poskytovanie odborného poradenstva týkajúceho sa akéhokoľvek aspektu bezpečnostného vyšetrowania. Aby orgán pre bezpečnostné vyšetrowanie vykonával bezpečnostné vyšetrowanie nestranne, musí byť nezávislý, pokiaľ ide o jeho organizáciu, právnu štruktúru a prijímanie rozhodnutí, a to od všetkých strán, ktorých záujmy by mohli byť v konflikte s jemu zverenými úlohami.				vyšetrowanie prostredníctvom poverených zamestnancov špecializovaného útvaru ministerstva alebo vyšetrowateľov, ktorí nie sú zamestnancami ministerstva (ďalej len „vyšetrowateľ“). Ak je to potrebné, ministerstvo môže na bezpečnostné vyšetrowanie prizvať odborného konzultanta, ktorý nie je zamestnancom ministerstva.“. Poznámka pod čiarou k odkazu 7 sa vypúšťa. 9. V § 28 sa za odsek 5 vkladá nový odsek 6, ktorý znie: „(6) Vyšetrowateľom ani odborným konzultantom nemôžu byť osoby, ktorých záujmy sú v rozpore s cieľom objektívneho bezpečnostného vyšetrowania. Vyšetrowateľ a odborný konzultant musia mať ukončené vysokoškolské vzdelanie druhého stupňa, odbor námorná navigácia, strojný odbor alebo iný odbor technického zamerania.“. Doterajšie odseky 6 a 7 sa označujú ako odseky 7 a 8.				
--	---	--	--	--	--	--	--	--	--

Vnútrozemské členské štáty, ktoré nemajú ani lode, ani plavidlá, ktoré sa plavia pod ich vlajkou, na ktoré sa vzťahuje rozsah pôsobnosti tejto smernice, určia nezávislý orgán, ktorý bude slúžiť ako kontaktné miesto pre spoluprácu pri bezpečnostnom vyšetrowaní podľa článku 5 ods. 1 písm. c). 2. Orgán pre bezpečnostné vyšetrowanie zabezpečí, aby jednotliví vyšetrowatelia mali pracovné znalosti a praktické skúsenosti v tých oblastiach, ktoré patria k ich obvyklým vyšetrowacím povinnostiam. Orgán pre bezpečnostné vyšetrowanie ďalej podľa potreby zabezpečí rýchly prístup k príslušným znalostiam. 3. Činnosti zverené orgánu pre bezpečnostné vyšetrowanie 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 príslušných právnych systémov zabezpečia, aby vyšetrowatelia ich orgánu pre bezpečnostné vyšetrowanie alebo akéhokoľvek iného orgánu pre bezpečnostné vyšetrowanie, na ktorý	D N				n. a. Ž		novela nariadenie vlády SR č. 50/2011 Z. z. o vyšetrowaní námorných
---	-------------------	--	--	--	-----------------------	--	--

delegovali úlohu bezpečnostného vyšetrovania, v príslušných prípadoch v spolupráci s orgánmi zodpovednými za súdne vyšetrovanie, mali všetky príslušné informácie a technické prostriedky na vykonanie bezpečnostného vyšetrovania a boli preto oprávnení: a) mať prístup k príslušnej oblasti alebo miestu nehody, ako aj k akejkoľvek lodi, vraku alebo konštrukcii vrátane nákladu, zariadenia alebo trosiek; b) zabezpečiť okamžitý súpis dôkazov a riadené pátranie po vraku, troskách alebo iných zložkách alebo látkach na preskúmanie alebo analýzu a ich odstránenie; c) vyžadovať preskúmanie alebo analýzu položiek uvedených v písmene b) a mať voľný prístup k výsledkom tohto preskúmania alebo analýzy; d) mať voľný prístup k akýmkoľvek príslušným informáciám a zaznamenaným údajom vrátane údajov z VDR alebo S-VDR, ktoré sa týkajú lode, záznamov plavebno-prevádzkových služieb, plavby, nákladu, posádky alebo akejkoľvek inej osoby, predmetu, stavu alebo okolnosti, a môcť uvedené 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 vyšetrovania ľudí								nehôd a námorných mimoriadnych udalostí
--	--	--	--	--	--	--	--	---

podieľajúcich sa na prevádzke lode alebo akejkolvek inej príslušnej osoby alebo k výsledkom zo skúšok vykonaných na vzorkách, ktoré boli odobraté od uvedených osôb; g) vypočúvať svedkov bez prítomnosti akejkolvek osoby, ktorej záujmy by sa mohli považovať za ohrozenie bezpečnostného vyšetrovania; h) získať záznamy z prehliadok a príslušné informácie, ktoré má vlajkový štát, majitelia, klasifikačné spoločnosti alebo akákoľvek iná príslušná strana, ak sú tieto strany alebo ich zástupcovia usadení v danom členskom štáte; i) žiadať o pomoc príslušné orgány dotknutých štátov vrátane inšpektorov vlajkového štátu a prístavného štátu, členov pobrežnej kontroly, prevádzkovateľov lodnej dopravy, pátracích a záchranných tímov, lodivodov alebo iných prístavných alebo námorných pracovníkov. 5. Orgán pre bezpečnostné vyšetrovanie musí byť schopný bezodkladne a kedykoľvek reagovať na oznámenie o nehode a musí mať dostatočné zdroje na nezávislý výkon svojich funkcií. Jeho vyšetrovateľom sa poskytne postavenie, ktoré im dá potrebné záruky nezávislosti. 6. Orgán pre bezpečnostné vyšetrovanie môže spájať svoje úlohy podľa tejto smernice s prácou na vyšetrovaní iných udalostí než								
--	--	--	--	--	--	--	--	--

námorné nehody alebo mimoriadne udalosti pod podmienkou, že takéto bezpečnostné vyšetrovania neohrozia jeho nezávislosť.								
7. Každý členský štát môže vytvoriť, zaviesť a udržiavať systém riadenia kvality svojho orgánu pre bezpečnostné vyšetrovanie.	D					n. a.		
8. Rámec stálej spolupráce uvedený v článku 10 podporuje orgány pre bezpečnostné vyšetrovanie a posilňuje ich spôsobilosti v oblasti bezpečnostného vyšetrovania vypracúvaním usmernení a odporúčaní, ktoré majú zabezpečiť, aby sa bezpečnostné vyšetrovania vykonávali jednotným spôsobom, a v tejto súvislosti vytvorí a vykonáva program partnerského preskúmania.	N					Ž		novela nariadenie vlády SR č. 50/2011 Z. z. o vyšetrovaní námorných nehôd a námorných mimoriadnych udalostí
Článok 9 Dôvernosť	N					Ž		
1. Bez toho, aby bolo dotknuté nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/679 (*3), členský štát konajúci v rámci svojho právneho systému zabezpečí, aby sa nasledujúce záznamy neprístupnili na iné účely než je bezpečnostné vyšetrovanie, pokiaľ príslušný orgán v danom členskom štáte nedospeje k záveru, že zverejnenie týchto záznamov je odôvodnené prevažujúcim verejným záujmom, a to vrátane prípadov, keď tento príslušný orgán dospeje k záveru, že prínos zverejnenia								

prevažuje nad nepriaznivým vnútroštátnymi a medzinárodnými dôsledkami, ktoré by takéto zverejnenie mohlo mať na aktuálne alebo ktorékoľvek budúce bezpečnostné vyšetrovanie: a) všetky výpovede, ktoré od osôb získa orgán pre bezpečnostné vyšetrovanie počas bezpečnostného vyšetrovania; b) záznamy potvrdzujúce totožnosť osôb, ktoré poskytli dôkazy v rámci bezpečnostného vyšetrovania; c) informácie získané orgánom pre bezpečnostné vyšetrovanie, ktoré majú mimoriadne citlivú a osobnú povahu, vrátane informácií týkajúcich sa zdravotného stavu jednotlivcov; d) materiály následne vypracované v priebehu bezpečnostného vyšetrovania, napríklad poznámky, koncepty a stanoviská vypracované vyšetrovateľmi a názory vyjadrené pri analýze informácií; e) informácie a dôkazy poskytnuté vyšetrovateľmi z iného členského štátu alebo tretích krajín v súlade s medzinárodnými normami a odporúčanými postupmi v prípade, že to požaduje ich orgán pre bezpečnostné vyšetrovanie; f) pracovné verzie predbežnej, stručnej alebo záverečnej správy; g) celá komunikácia medzi osobami zapojenými do prevádzky lode; h) písomné alebo elektronické záznamy a prepisy záznamov z plavebno-prevádzkovej služby								
--	--	--	--	--	--	--	--	--

vrátane správ a výsledkov na vnútorné účely. 2. Záznamy VDR a S-VDR z bezpečnostného vyšetrovania sa nesmú sprístupniť ani použiť na iné účely ako na účely bezpečnostného vyšetrovania alebo bezpečnosti lode, pokiaľ takéto záznamy nie sú anonymizované alebo zverejnené v rámci bezpečnostných postupov. 3. Na účely uvedené v odseku 1 sa zverejňujú iba údaje, ktoré sú výslovne potrebné. 4. Členské štáty môžu rozhodnúť, že obmedzia prípady, v ktorých môže dôjsť k zverejneniu uvedenému v odseku 3, pričom rešpektujú právo Únie. (*3) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/679 z 27. apríla 2016 o ochrane fyzických osôb pri spracúvaní osobných údajov a o voľnom pohybe takýchto údajov, ktorým sa zrušuje smernica 95/46/ES (všeobecné nariadenie o ochrane údajov) (Ú. v. EÚ L 119, 4.5.2016, s. 1).“ " 8. 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	D N				n. a. Ž		novela nariadenia vlády SR č. 50/2011 Z. z. o vyšetrovaní námorných
--	-------------------	--	--	--	-----------------------	--	--

orgánom pre bezpečnostné vyšetrovanie umožní navzájom spolupracovať v rozsahu potrebnom na dosiahnutie cieľov tejto smernice.“; b)odsek 3 sa mení takto: i)úvodná veta a písmeno a) sa nahrádzajú takto: „3. V rámci stálej spolupráce sa orgány pre bezpečnostné vyšetrovanie dohodnú najmä na najlepších formách spolupráce s cieľom: a)umožniť orgánom pre bezpečnostné vyšetrovanie 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 alebo S-VDR a iných elektronických zariadení;“; ii) písmená h) a i) sa nahrádzajú takto: „h) podporovať spoluprácu s orgánmi tretích krajín pre bezpečnostné vyšetrovanie a s medzinárodnými organizáciami pre vyšetrovanie námorných nehôd v oblastiach patriacich do rozsahu pôsobnosti tejto smernice; i) poskytovať orgánom pre bezpečnostné vyšetrovanie vykonávajúcim bezpečnostné vyšetrovanie všetky relevantné informácie.“ 9.V článku 12 sa odsek 3 nahrádza takto:	N				Ž		nehôd a námorných mimoriadnych udalostí	novela nariadenia vlády SR č.
--	---	--	--	--	---	--	---	-------------------------------

	„3. Spolupráca členského štátu pri bezpečnostnom vyšetrowaní vykonávanom treťou krajinou s podstatným záujmom nemá vplyv na jeho dodržiavanie povinnosti výkonu bezpečnostných vyšetrowaní ani povinnosti podávania správ podľa tejto smernice. Ak tretia krajina s podstatným záujmom vedie bezpečnostné vyšetrowanie s účasťou jedného alebo viacerých členských štátov, tieto členské štáty môžu rozhodnúť o nevykonaní súbežného bezpečnostného vyšetrowania za predpokladu, že bezpečnostné vyšetrowanie vedené treťou krajinou sa vykonáva v súlade s kódexom IMO pre vyšetrowanie nehôd. V takýchto prípadoch sa článok 14 na orgány pre bezpečnostné vyšetrowanie neuplatňuje.“ 10.V článku 13 sa písmeno a) nahrádza takto: „a) uchovanie všetkých informácií z tabuliek, lodných denníkov, elektronických a magnetických záznamov a videopások vrátane informácií z VDR alebo S-VDR a iných elektronických zariadení, ktoré sa týkajú obdobia pred nehodou, počas nej a po nej;“ 11. Článok 14 sa nahrádza takto: „Článok 14 Správy o nehode	N				Ž			50/2011 Z. Z. o vyšetrowaní námorných nehôd a námorných mimoriadnych udalostí Novela nariadenia vlády SR č. 50/2011 Z. Z. o vyšetrowaní námorných nehôd a námorných mimoriadnych udalostí
		N				Ž			

	1. Po ukončení bezpečnostného vyšetrovania vykonaného podľa tejto smernice sa uverejní správa o nehode predložená vo formáte vymedzenom príslušným orgánom pre bezpečnostné vyšetovanie a v súlade s príslušnými oddielmi prílohy I. Orgán pre bezpečnostné vyšetovanie sa môže rozhodnúť uverejniť len stručnú správu o bezpečnostnom vyšetovaní, ak: a) sa bezpečnostné vyšetovanie netýka veľmi vážnej námornej nehody, alebo b) závery bezpečnostného vyšetovania týkajúce sa námornej nehody alebo mimoriadnej udalosti nemajú potenciál viesť k predchádzaniu budúcim námorným nehodám alebo mimoriadnym udalostiam. 2. Orgán pre bezpečnostné vyšetovanie vynaloží všetko úsilie na sprístupnenie správy o nehode uvedenej v odseku 1 vrátane jej záverov a možných odporúčaní verejnosti, a najmä námornému sektoru do 12 mesiacov odo dňa námornej nehody alebo mimoriadnej udalosti. Ak v prípade veľmi vážnej námornej nehody nie je možné vypracovať záverečnú správu o nehode v tejto lehote, do 12 mesiacov odo dňa námornej nehody alebo mimoriadnej udalosti sa uverejní predbežná správa o nehode.								
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

3. Orgán pre bezpečnostné vyšetrovanie vedúceho vyšetrojúceho členského štátu zašle kópiu záverečnej alebo predbežnej správy Komisii. Orgán pre bezpečnostné vyšetrovanie zohľadní akékoľvek technické pripomienky Komisie k záverečným správam za predpokladu, že tieto pripomienky neovplyvnia podstatu zistení, s cieľom zlepšiť kvalitu správy o nehode spôsobom, ktorý najviac pomôže dosiahnuť cieľ tejto smernice. 4. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 20 s cieľom zmeniť tieto časti prílohy I k tejto smernici: „2. Faktické informácie“, „3. Opis udalosti“ a „4. Analýza“. 12.V článku 15 sa odseky 1 a 2 nahrádzajú takto: „1. Členské štáty zabezpečia, aby adresáti riadne zohľadnili bezpečnostné odporúčania orgánov pre bezpečnostné vyšetrovanie, najmä s cieľom predchádzať nehodám v budúcnosti, a aby sa v príslušných prípadoch na ich základe prijali opatrenia v súlade s právom Únie a medzinárodným právom. 2. Orgán pre bezpečnostné vyšetrovanie alebo Komisia predložia v príslušných prípadoch bezpečnostné odporúčania na základe analýzy abstraktných údajov a celkových	n. a. N				n. a. Ž		Novela nariadenia vlády SR č. 50/2011 Z. z. o vyšetrovaní námorných nehôd a námorných mimoriadnych udalostí
---	-----------------------	--	--	--	-----------------------	--	--

	výsledkov vykonaných bezpečnostných vyšetровaní.“ 13.V článku 16 sa prvý odsek nahrádza takto: „Ak orgán pre bezpečnostné vyšetровanie bez toho, aby bolo dotknuté jeho právo na vydanie skorého varovania, dospeje v ktorejkoľvek etape bezpečnostného vyšetровania k názoru, že je na úrovni Únie potrebné prijať naliehavé opatrenie na zabránenie rizika nových nehôd, urýchlene informuje Komisiu o potrebe vydania skorého varovania.“ 14. Článok 17 sa mení takto: a) vkladá sa tento odsek: „2a. Členské štáty nahlasujú do EMCIP všetky námorné nehody a mimoriadne udalosti vo formáte uvedenom v prílohe II a v prípade vykonania bezpečnostného vyšetровania poskytnú údaje vyplývajúce z uvedeného bezpečnostného vyšetровania v súlade so systémom databázy EMCIP. V prípade rybárskych plavidiel s dĺžkou menej ako 15 metrov sa vyžaduje len nahlasovanie veľmi vážnych námorných nehôd. Ak sa veľmi vážne námorné nehody rybárskych plavidiel s dĺžkou menej ako 15 metrov nevyšetrujú, musia sa príslušné dôvody nahlásiť do EMCIP.“; b) odsek 3 sa nahrádza takto:	N				Ž			
		N				Ž			
		n. a.				n. a.			

	„3. Orgány pre bezpečnostné vyšetovanie nahlásia všetky veľmi vážne námorné nehody do EMCIP. Členské štáty môžu určiť a vymenovať príslušný vnútroštátny orgán alebo orgány, ktoré budú nahlasovať všetky iné námorné nehody a mimoriadne udalosti. Ak Komisia zaznamená námornú nehodu alebo mimoriadnu udalosť, informuje príslušné vnútroštátne orgány.“;	N				Ž			
		D				n. a.			
	c)dopĺňa sa tento odsek:	n. a.				n. a.			
	„5. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 20 s cieľom zmeniť prílohu II k tejto smernici, aby sa aktualizoval zoznam údajov o námorných nehodách alebo mimoriadnych udalostiach so zreteľom na zmeny kódexu IMO pre vyšetovanie nehôd.“	n. a.				n. a.			
	15.Vkladá sa tento článok:	n. a.				n. a.			
	„Článok 17a								
	Odborná príprava a operačná podpora								
	1. Komisia s pomocou agentúry a v spolupráci s členskými štátmi uľahčuje rozvoj kapacít v rámci orgánov pre bezpečnostné vyšetovanie a výmenu poznatkov medzi nimi poskytovaním pravidelnej odbornej prípravy o novom právnom a technologickom vývoji, osobitných technikách a nástrojoch a technológiách týkajúcich sa lodí, ich								

	zariadenia a prevádzky, v závislosti od potrieb orgánov pre bezpečnostné vyšetrovanie. 2. Komisia na požiadanie orgánov pre bezpečnostné vyšetrovanie a za predpokladu, že nedôjde ku konfliktu záujmov, poskytne členským štátom operačnú podporu pri vykonávaní ich bezpečnostných vyšetrovaní. Súčasťou takejto podpory môže byť poskytovanie špecializovaných analytických nástrojov alebo vybavenia, ako aj osobitných odborných znalostí za predpokladu, že poskytnutie podpory nebude mať za následok ohrozenie nezávislosti príslušných orgánov pre bezpečnostné vyšetrovanie.“ 16. Články 19 a 20 sa nahrádzajú 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 (*4). Uvedený výbor je výborom v zmysle nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 (*5). 2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5 nariadenia (EÚ) č. 182/2011.	n. a.				n. a.			
--	--	-------	--	--	--	-------	--	--	--

	Článok 20 Vykonávanie delegovania právomoci 1. Komisii sa udeľuje právomoc prijímať delegované akty za podmienok stanovených v tomto článku. 2. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku 14 ods. 4 a článku 17 ods. 5 sa Komisii udeľuje na dobu neurčitú od 26. decembra 2024. 3. Delegovanie právomoci uvedené v článku 14 ods. 4 a článku 17 ods. 5 môže Európsky parlament alebo Rada kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje delegovanie právomoci, ktoré sa v ňom uvádza. Rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v Úradnom vestníku Európskej únie alebo k neskoršiemu dátumu, ktorý je v ňom určený. Nie je ním dotknutá platnosť delegovaných aktov, ktoré už nadobudli účinnosť. 4. Komisia pred prijatím delegovaného aktu konzultuje s expertmi určenými jednotlivými členskými štátmi v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode z 13. apríla 2016 o lepšej tvorbe práva (*6). 5. Komisia oznamuje delegovaný akt hneď po jeho prijatí súčasne Európskemu parlamentu a Rade.								
--	---	--	--	--	--	--	--	--	--

6. Delegovaný akt prijatý podľa článku 14 ods. 4 a článku 17 ods. 5 nadobudne účinnosť, len ak Európsky parlament alebo Rada voči nemu nevzniesli námietku v lehote dvoch mesiacov odo dňa oznámenia uvedeného aktu Európskemu parlamentu a Rade alebo ak pred uplynutím uvedenej lehoty Európsky parlament a Rada informovali Komisiu o svojom rozhodnutí nevzniesť námietku. Na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady sa táto lehota predĺži o dva mesiace. (*4) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2099/2002 z 5. novembra 2002, ktorým sa ustanovuje Výbor pre bezpečnosť na mori a pre zabránenie znečisťovania z lodí (COSS) a menia a dopĺňajú sa nariadenia o námornej bezpečnosti a zabránení znečisťovania z lodí (Ú. v. ES L 324, 29.11.2002, s. 1)." (*5) 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)." (*6) Ú. v. EÚ L 123, 12.5.2016, s. 1." 17.Vkladá sa tento článok:	n. a.				n. a.			
---	-------	--	--	--	-------	--	--	--

	„Článok 20a Zmeny kódexu IMO pre vyšetrovanie nehôd Zmeny kódexu IMO pre vyšetrovanie nehôd sa uplatňujú bez toho, aby tým bol dotknutý postup kontroly zhody stanovenej v článku 5 nariadenia (ES) č. 2099/2002.“ 18.Článok 23 sa nahrádza takto: „Článok 23 Preskúmanie vykonávania Komisia do 27. júna 2032 predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o vykonávaní a dodržiavaní tejto smernice a v prípade potreby navrhne ďalšie opatrenia na základe odporúčaní, ktoré sú v nej uvedené, vrátane zváženia možnosti zahrnúť povinné bezpečnostné vyšetrovanie rybárskych plavidiel s dĺžkou menej ako 15 metrov do rozsahu pôsobnosti tejto smernice a dosahu takéhoto zahrnutia na pracovné zaťaženie orgánov pre bezpečnostné vyšetrovanie.“ 19.Príloha I sa mení takto: a)oddiel 2.1 sa nahrádza takto: „2.1. Údaje o lodi: vlajka/register, identifikačné označenie, hlavné vlastnosti, vlastníctvo a manažment, údaje o konštrukcii,	n. a.				n. a.			Novela nariadenia vlády SR č. 50/2011 Z. z. o vyšetrovaní námorných nehôd a námorných
--	---	-------	--	--	--	-------	--	--	--

	minimálna posádka z hľadiska bezpečnosti, povolený náklad, v súvislosti s rybárskymi plavidlami, druh rybolovu vykonávaného v čase nehody.“; b)oddiel 2.3 sa nahrádza takto: „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, v prípade námorných nehôd alebo mimoriadnych udalostí, ktoré sa týkajú pracovníkov na pevnine alebo v prístave, prepravovaný náklad, údaje o ľudskom faktore, dôsledky (pre ľudí, loď, náklad, životné prostredie, iné).“ 20.V prílohe II sa bod 30 nahrádza takto: „30. Poškodenie nákladu vrátane kontajnerov stratených na mori.“	N				Ž			mimoriadnych udalostí
Č: 2	Transpozícia 1. Členské štáty prijímú a uverejnia do 27. júna 2027 zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou. Bezodkladne o tom informujú Komisiu.	N	Návrh zákona	Bod 12	12. Príloha č. 1 sa dopĺňa dvadsiatym prvým bodom, ktorý znie: „21. Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2024/3017 z 27. novembra 2024, ktorou sa mení smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/18/ES, ktorou sa ustanovujú základné zásady upravujúce vyšetrovanie nehôd v sektore námornej dopravy, a	Ú		GP-N	

	Členské štáty uvedú priamo v prijatých opatreniach alebo pri ich úradnom uverejnení odkaz na túto smernicu. Podrobnosti o odkaze upravujú členské štáty. 2. Členské štáty oznámia Komisii znenie hlavných opatrení vnútroštátneho práva, ktoré prijímajú v oblasti pôsobnosti tejto smernice.			Čl. XXIII § 35 ods. 7	zrušuje nariadenie Komisie (EÚ) č. 1286/2011 (Ú. v. EÚ L, 2024/3017, 6.12.2024).“. Tento zákon nadobúda účinnosť 1. apríla 2027 okrem čl. I § 10 ods. 2 a čl. XII bodov 2 a 5, ktoré nadobúdajú účinnosť 1. januára 2029 a čl. IX, ktorý nadobúda účinnosť 27. júna 2027. (7) Ministerstvá a ostatné ústredné orgány štátnej správy v rozsahu vymedzenej pôsobnosti plnia voči orgánom Európskej únie informačnú a oznamovaciu povinnosť, ktorá im vyplýva z právne záväzných aktov týchto orgánov.				
Č: 3	Zrušenie Nariadenie (EÚ) č. 1286/2011 sa zrušuje s účinnosťou od 27. júna 2027.	n. a.				n. a.			
Č: 4	Nadobudnutie účinnosti Táto smernica nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom nasledujúcim po jej uverejnení v Úradnom vestníku Európskej únie.	n. a.				n. a.			
Č: 5	Adresáti Táto smernica je určená členským štátom.	n. a.				n. a.			