

Stanovisko Výboru regionů ze dne ke 3. balíčku pro námořní bezpečnost

(2006/C 229/06)

VÝBOR REGIONŮ

s ohledem na dopis Evropské komise ze dne 25. listopadu 2005, ve kterém žádá o stanovisko VR ke 3. balíčku pro námořní bezpečnost;

s ohledem na sdělení Komise ke třetímu balíčku legislativních opatření pro námořní bezpečnost a sedmi příloženým směrnici KOM(2005) 586 v konečném znění, KOM(2005) 587 v konečném znění, KOM(2005) 588 v konečném znění, KOM(2005) 589 v konečném znění, KOM(2005) 590 v konečném znění, KOM(2005) 592 v konečném znění, KOM(2005) 593 v konečném znění;

s ohledem na rozhodnutí svého předsednictva ze dne 12. dubna 2005 pověřit Komisi pro politiku teritoriální soudržnosti vypracováním stanoviska k tomuto tématu;

s ohledem na návrh usnesení Evropského parlamentu o zlepšení námořní bezpečnosti v odpověď na havárii tankeru Prestige (2003/2066(INI)) a s ohledem na práci výboru MARE (usnesení MARE);

s ohledem na stanovisko Svazu provozovatelů námořních plavidel Evropského společenství (ECSA, European Community Shipowners' Associations) jménem svazů evropských provozovatelů námořních plavidel a jejich členů z června 2004, stanoviska Evropské organizace mořských přístavů (ESPO, European Seaports Organisation) jménem evropských mořských přístavů ze dne 10. června 2004 a 10. března 2005 a také stanoviska asociace INTERTANKO jménem svých členů z ledna 2006;

s ohledem na práci Souhrnné operace k námořní bezpečnosti (Maritime Safety Umbrella Operation, MUSO) jak byla předložena na semináři na téma „Refuge Area Best Practice: Identification, Planning and Stakeholder Involvement“ (Osvědčené postupy v souvislosti s útočišti – určení, plánování a zapojení zainteresovaných stran) ve dnech 23. a 24. února 2006 a doporučení, které vzešlo z tohoto setkání, k rozvoji „Casualty Management Framework through IMO“ (Rámec zvládání nehod prostřednictvím Mezinárodní námořní organizace (IMO)), které by mělo být zahrnuto do této směrnice;

s ohledem na mezinárodní námořní úmluvy IMO, včetně všech přidružených usnesení a změn a usnesení a změn provedených současným shromážděním;

s ohledem na svůj návrh stanoviska (CdR 43/2006 rev.2) přijatý dne 5. dubna 2006 Komisí pro politiku teritoriální soudržnosti (zpravodajka: **radní Flo Clucas** (UK/ALDE) (členka Rady města Liverpool));

Vzhledem k tomu, že:

- 1) stále existují lodě nespĺňující normy a že je nezbytné učinit další kroky v boji se státy vlajky, klasifikačními společnostmi, vlastníky plavidel, správci lodí, nájemci, provozovateli terminálů a veliteli lodí, kteří provádějí svoji činnost neodpovědným způsobem s cílem zvýšit obchodní zisk a bez ohledu na mezinárodní pravidla a bezpečné postupy;
- 2) námořní nehody a mimořádné události, které měly za následek ztráty na životech a znečištění oceánů, regionálních a místních pobřežních a mořských oblastí, způsobily značné ekonomické ztráty, vážné poškození životního prostředí a značné znepokojení veřejnosti;
- 3) pulsující a konkurenceschopný systém evropské námořní dopravy je důležitý pro regiony a města, zejména jsou-li zapojeny do námořního průmyslu, vývozu a hospodářských vazeb;
- 4) je nezbytné zajistit koordinaci s námořní strategií EU, požadovat vzájemnou součinnost a možnost nabídnout regionálním a místním orgánům realistická řešení;
- 5) zásady subsidiarity a proporcionality jsou u opatření EU v oblasti dopravy obzvláště významná, neboť kompetence v zákonodárství a provádění jsou často rozděleny mezi EU, členské státy a regiony;

- 6) nový rámec legislativních návrhů musí:
- být slučitelný s platnými národními normami přijatými IMO,
 - brát ohled na aktuální světový vývoj;

přijal toto stanovisko na 65. plenárním zasedání, které se konalo ve dnech 14. – 15. června 2006 (jednání ze dne 15. června).

Výbor regionů

se domnívá, že 3. balíček pro námořní bezpečnost „Erika III“ může značně zlepšit bezpečnost námořní dopravy:

1. Návrh směrnice o zodpovědnosti států vlajky

1.1 **je názoru**, že zvýšení odpovědnosti států vlajky a harmonizace výkladu úmluv IMO, včetně všech jejich aktuálních shromážděním přijatých usnesení a změn, bude mít pro evropské loďstvo podstatné výhody;

1.2 **je názoru**, že konkrétní návrhy předložené s cílem zvýšit tlak na lodě nesplňující normy, odměňující dobře provozovaná pravidla a zvyšující tlak na státy vlajky, aby dodržovaly své povinnosti podle úmluv IMO, jsou správnou cestou vpřed;

1.3 **souhlasí** se zrušením usnesení IMO A.847(20) a jeho nahrazením usnesením IMO A.(...)(23), a proto členské státy musí plnit efektivně a důsledně své povinnosti jako státy vlajky v souladu s úmluvami IMO a s ohledem na usnesení IMO A.(...)(23);

1.4 **domnívá se**, že ekonomické a sociální deformace i využívání nedostatečně kvalifikovaných posádek způsobené rozdílnými výklady úmluv IMO státy vlajky je nutné napravit;

1.5 **je názoru**, že nejlepším způsobem, jak harmonizovat výklad úmluv IMO, včetně všech jejich aktuálních shromážděním přijatých usnesení a změn, je jednotně uplatňovat výklad těchto úmluv provedený IMO, a to v celé EU;

1.6 **tvrdí**, že studijní programy a požadavky na odbornou přípravu, které vedou k odborným námořním kvalifikacím, by měly být v celé EU harmonizovány a že by se to mělo stát nedílnou součástí vzájemného uznávání osvědčení způsobilosti;

1.7 **je znepokojen** možností a praxí změnit klasifikační společnost nebo stát vlajky v případě neshody mezi vlastníkem lodi či správcem lodi a klasifikační společností nebo státem vlajky ve věcech týkajících se bezpečnosti, obsazení posádkou, údržby, vybavení a provozu plavidla;

1.8 **navrhuje**, aby klasifikační společnosti a státy vlajky trvaly na tom, aby plavidlo bylo v plném souladu s úmluvami IMO, než dojde ke změně klasifikační společnosti nebo státu registrace plavidla. Dále, úplný soulad s usneseními IMO by

měl být nezbytným předpokladem pro přijetí plavidla klasifikační společností anebo státem vlajky a pro to, aby plavidlo bylo i nadále klasifikováno a vedeno v rejstříku;

1.9 **vyjadřuje souhlas** s tím, že stávající soubor námořních pracovních-právních nástrojů bude zahrnut do této směrnice;

1.10 **zdůrazňuje** své znepokojení nad pracovní dobou námořníků, únavou plynoucí z neustálého přepracování a nebezpečím chyb, nehod, škod a možného znečištění, které mohou být způsobeny přepracováním a nedostatečnou dobou odpočinku;

1.11 **je názoru**, že ponechání práva vyjmout lodě z uplatňování základních pravidel pro státy vlajky na jediném a konečném uvážení jednotlivých správ může vést a také vede k dosažení různých úrovní bezpečnosti v různých členských státech a narušuje soutěž mezi státy vlajky. Z tohoto důvodu by právo vyjmutí mělo být omezeno například výhradně na plavidla námořních sil;

1.12 **doporučuje**, aby harmonizovaný výklad technických bezpečnostních norem, v současnosti uplatňovaný na osobní plavidla ... podle článku 12 směrnice Rady 98/18/ES ze dne 17. března 1998, by měl být uplatněn na všechny obchodní lodě a rybářská plavidla;

1.13 **doufá** v maximální spolupráci mezi námořními orgány a orgány místní samosprávy, aby se problematika spojená s lodní dopravou a s dopadem na hospodářský a sociální územní rozvoj řešila integrovaným přístupem;

1.14 **souhlasí**, že námořní správy členských států by měly být schopny spolehnout se na odpovídající zdroje za účelem provádění svých závazků jako státu vlajky;

1.15 **souhlasí** s ustanovením směrnice, které se týká vytvoření databáze poskytující základní informace o lodích plujících pod vlajkou členského státu, jakož i o lodích, které se již nenacházejí v rejstříku členského státu;

1.16 **souhlasí** s auditorským režimem členského státu navrženým IMO, požaduje však, aby se tento audit stal povinným a byl součástí režimu osvědčení kvality v souladu s ISO nebo odpovídajícími normami, jak je stanovuje Evropská komise;

1.17 **vyjadřuje znepokojení** nad kriminalizací a pomlouváním velitelů lodí. Ačkoli v některých případech může být trestní zavinění zjevné, obecně to je nesprávné, nevhodné a velmi to poškozují povolání, které velmi úspěšně vykonává poměrně obtížnou, stresující a občas nebezpečnou práci;

1.18 **zjišťuje znepokojení** nad možným omezením „práva pokojného průjezdu“ a „svobody plavby“ lodí proploouvajících vodami evropských států bez toho, že by směřovaly do jednoho z jejich přístavů. Tato práva by měla být v zájmu bezpečnosti respektována co možná nejvíce. Námořnímu průmyslu by se mělo vysvětlit, že proploouvající plavidla mají

povinnost správně plout v rámci programů VTS (Vessel traffic services – služby pro provoz plavidel) a řídit se postupy podávání zpráv;

1.19 **je znepokojen** možným dodatečným administrativním zatížením vyšších důstojníků, pokud bude muset loď hlásit, že má projít inspekci, a také se prokazovat potvrzením o pojištění. Návrh IMO na snížení certifikačních inspekci prostřednictvím úpravy a zjednodušení tohoto procesu zavedením elektronických postupů certifikace online by měl být rozšířen, aby zahrnul pojištění, a měl by se stát povinným. Poznámka 1.18 se vztahuje také na navrhovanou směrnici o státní přístavní inspekci.

DOPORUČENÍ

Doporučení 1.1

Článek 1

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
c) poskytnout mechanismus pro harmonizovaný výklad opatření stanovených v úmluvách IMO a ponechaných na uvážení smluvních stran těchto úmluv.	c) poskytnout mechanismus pro zajistit harmonizovaný výklad opatření stanovených v úmluvách IMO a ponechaných na uvážení smluvních stran těchto úmluv uplatněním výkladu těchto úmluv, který provede IMO.

Odůvodnění

Výklad úmluv IMO byl zatím ponechán na správách států vlajky nebo soudů, které jednaly jejich jménem, což vede k různým výkladům a odlišným standardům. Má-li dojít k harmonizaci výkladu úmluv IMO, měl by výklad IMO týkající se jejich úmluv být závazným.

Doporučení 1.2

Článek 2

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
a) „Úmluvami IMO“ se rozumí následující úmluvy spolu s jejich protokoly a změnami, jakož i příslušné předpisy povinného statusu schválené v rámci Mezinárodní námořní organizace (IMO) v jejich aktuálním znění: <ul style="list-style-type: none"> i) Mezinárodní úmluva o bezpečnosti života na moři z roku 1974 (SOLAS 74); ii) Mezinárodní úmluva o nákladové značce z roku 1966 (LL 66); iii) Mezinárodní úmluva o vyměřování lodí z roku 1969 (Tonnage 69); iv) Mezinárodní úmluva o zabránění znečišťování z lodí; v) Mezinárodní úmluva o normách výcviku, kvalifikace a strážní služby námořníků (STCW 1978); vi) Úmluva o mezinárodních nařízeních pro zabránění srážek na moři z roku 1972 (COLREG 72) v platném znění; 	a) „Úmluvami IMO“ se rozumí následující úmluvy spolu s jejich protokoly a změnami, jakož i příslušné předpisy povinného statusu schválené v rámci Mezinárodní námořní organizace (IMO) v jejich aktuálním znění: <ul style="list-style-type: none"> i) Mezinárodní úmluva o bezpečnosti života na moři z roku 1974 (SOLAS 74); ii) Mezinárodní úmluva o nákladové značce z roku 1966 (LL 66); iii) Mezinárodní úmluva o vyměřování lodí z roku 1969 (Tonnage 69); iv) Mezinárodní úmluva o zabránění znečišťování z lodí; v) Mezinárodní úmluva o normách výcviku, kvalifikace a strážní služby námořníků (STCW 1978); vi) Úmluva o mezinárodních nařízeních pro zabránění srážek na moři z roku 1972 (COLREG 72) v platném znění; vii) <u>Kodex pro bezpečné zacházení pro lodě vezoucí náklad dřeva na palubě a</u> viii) <u>Kodex pro bezpečné zacházení s hromadnými, volně loženými náklady</u>

Odůvodnění

Kodex pro bezpečné zacházení pro lodě vezoucí náklad dřeva na palubě by měl být zahrnut do všech směrnic 3. balíčku pro námořní bezpečnost z následujících důvodů:

- náklad dřeva se za špatného počasí na palubě snadno pohybuje,
- v zimním období v zeměpisných šířkách blízko pólů se na nákladu dřeva na palubě snadno tvoří námraza.

Kodex pro bezpečné zacházení s hromadnými, volně loženými náklady by měl být zahrnut do všech směrnic 3. balíčku pro námořní bezpečnost, protože se zjistilo, že lodě přepravující volně ložený náklad patří mezi nejnebezpečnější plavidla. Bezpečná a správná manipulace s volně loženými náklady, včetně způsobu jejich uložení na lodi a trimování, pořadí nakládky do nákladového prostoru plavidla v kombinaci s vypuštěním zátěže, aby plavidlo nebylo nadměrně namáháno, je důležitá pro bezpečnost lodě. S výjimkou pohonných hmot, které plavidlo veze, některé suché hromadné náklady znečišťují moře.

Doporučení 1.3

Článek 5

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
2. Při prvním případě registrace lodi do svých rejstříků učiní dotčený členský stát vše pro to, aby zajistil, že příslušná loď splňuje platná mezinárodní pravidla a nařízení. V případě nutnosti se spojí s předcházejícím státem vlajky.	2. Při prvním případě registrace lodi do svých rejstříků učiní dotčený členský stát vše pro to, aby vyžadoval, že příslušná loď splňuje platná mezinárodní pravidla a nařízení jako podmínku registrace plavidla členským státem. V případě nutnosti se spojí s předcházejícím státem vlajky.

Odůvodnění

Cílem je zamezit nežádoucí praxi vytváření možnosti „lodí nesplňujících normy“ jejich přeregistrováním do rejstříku s menšími požadavky a v případě neshod se státem vlajky ohledně bezpečnosti, obsazení posádkou, provozu a údržby plavidla.

2. Návrh směrnice o státní přístavní inspekci

- 2.1 **domnívá se**, že posílení a zlepšení účinnosti státní přístavní inspekce bude pro společnost přínosné;
- 2.2 **souhlasí**, že posílení inspekci lodí bude mít přímý dopad na životní prostředí a kladné ekonomické a sociální vlivy, včetně spravedlivějších podmínek hospodářské soutěže pro námořní dopravu;
- 2.3 **vyjadřuje znepokojení** nad využitím lodivodů k posílení státní přístavní inspekce tím, že budou ohlašovat závady a doplňovat státní přístavní inspekce a inspekce státu vlajky. Lodivodi ovládají navigaci a navádění plavidla. Nejsou školeni jako přístavní inspektoři nebo inspektoři státu vlajky;
- 2.4 **upozorňuje** na skutečnost, že stáří lodě by nemělo být jediným kritériem pro rozhodnutí o nutnosti rozšířené inspekce. Péče o údržbu plavidla, přepravované náklady a mořské oblasti, kterými loď při své plavbě plula, ovlivňují její stav. Poměrně nové, ale špatně postavené plavidlo, které je udržované neodpovídajícím způsobem nebo málo a je nedbale provozované kvůli nedostatečnému vedení a méně schopné, nedostatečně kvalifikované, ale levné posádce, a které je nadměrně namáháno během nakládky, likvidace odpadů a zatěžování a které je při svých plavbách zpravidla vystaveno nepříznivému počasí, bude v horším stavu a představuje výrazně větší nebezpečí nehod a znečištění než starší plavidlo, které bylo dobře postavené, dobře udržované, s dobrou posádkou a je provozované podle osvědčených postupů.

2.5 **požaduje**, aby inspekcím podléhalo 100 % plavidel připlouvajících do přístavů EU v kterémkoliv roce. Navrhuje však, aby každá loď prošla inspekcí zpravidla pouze jednou v daném roce, pokud okolnosti neopodstatňují častější inspekce. Po ukončení inspekce (inspekci) budou její (jejich) výsledky neprodleně poskytnuty přístavním státům EU a státům vlajky EU.

2.6 **zcela souhlasí** se záměrem zpřísnit ustanovení týkající se lidského faktoru.

DOPORUČENÍ

Doporučení 2.1

Článek 5

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
3. ± Dokud nevstoupí v platnost opatření uvedená v odstavci 2, příslušný orgán každého členského státu vykoná ročně celkový počet inspekci lodí uvedených v čl. 7 odst. 2, který odpovídá nejméně 25 % průměrného ročního počtu jednotlivých lodí, které vplují do jeho přístavů	3. ± . Dokud nevstoupí v platnost opatření uvedená v odstavci 2, příslušný orgán každého členského státu vykoná ročně celkový počet inspekci lodí uvedených v čl. 7 odst. 2, který odpovídá nejméně 25 % - 100 % průměrného ročního počtu jednotlivých lodí, které vplují do jeho přístavů

Odůvodnění

Snaha o inspekci 25 % plavidel nezmění současnou situaci.

Doporučení 2.2

Článek 7

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
2. Pokud bylo lodi povoleno opustit přístav za podmínky, že závady budou opraveny v dalším přístavu, inspekce v následujícím přístavu se omezí na ověření toho, zda jsou tyto závady opraveny.	2. Pokud bylo lodi povoleno opustit přístav za podmínky, že závady budou opraveny v dalším přístavu, inspekce v následujícím přístavu se omezí na ověření toho, zda jsou tyto závady opraveny. Žádné lodi by nemělo být povoleno, aby odložila opravení závad, které se týkají způsobilosti k plavbě po moři a způsobilosti nákladu, a odplula do následujícího přístavu na základě příslibu, že závady tam budou opraveny. Tyto závady musí být opraveny před tím, než přístav nebo stát vlajky vydá povolení k vyplutí do následujícího přístavu.

Odůvodnění

Každé plavidlo, které opouští přístav, musí běžně splnit podmínku způsobilosti k plavbě po moři, včetně způsobilosti nákladu. Existující závady mohou vadit při plnění těchto povinností.

Doporučení 2.3

Článek 12

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
Totožnost osoby podávající stížnost nesmí být veliteli loďe nebo majiteli dané loďe prozrazena.	Totožnost osoby podávající stížnost nesmí být veliteli loďe, nebo majiteli nebo správci dané loďe prozrazena.

Odůvodnění

Ne každé plavidlo je spravováno svým vlastníkem. Některé lodě jsou ve vlastnictví bank, které se rozhodnou, že plavidlo bude jejich jménem spravováno a provozováno správcem loďe.

Doporučení 2.4*Článek 20*

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
Komise každoročně vypracuje a zveřejní černou listinu, v níž bude uveden výkon provozovatelů lodí a společností v souladu s postupy a kritérii stanovenými v příloze XV.	Komise každoročně vypracuje a zveřejní černou listinu, v níž bude uveden výkon <u>vlastníků lodí, správců lodí, provozovatelů lodí, nájemců, lodí, provozovatelů terminálů</u> a společností v souladu s postupy a kritérii stanovenými v příloze XV.

Odůvodnění

Tím, že budou v článku všichni vyjmenováni, se předejde nutnosti výkladu pojmu „provozovatel lodě“ soudy, aby byla zahrnuta strana porušující pravidla. Explicitní výčet snad také zajistí, že vlastníci, správci a provozovatelé lodí, nájemci, lodě a provozovatelé terminálů budou hlídat svoje výkony navzájem, protože být uveden na „šedé nebo černé listině“ škodí obchodu.

Doporučení 2.5*PŘÍLOHA VIII bod C (jak se uvádí v článku 8.4)*

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
<p>3. LODĚ PŘEPRAVUJÍCÍ VOLNĚ LOŽENÝ NÁKLAD</p> <ul style="list-style-type: none"> — možná koroze úchytů palubního strojního zařízení lodě, — možná deformace nebo koroze krytů jícnu nákladních prostorů, — možné praskliny nebo místní koroze příčných přepážek, — přístup k nákladním prostorům, 	<p>3. LODĚ PŘEPRAVUJÍCÍ VOLNĚ LOŽENÝ NÁKLAD</p> <ul style="list-style-type: none"> — možná koroze úchytů palubního strojního zařízení lodě, — možná deformace nebo koroze krytů jícnu nákladních prostorů, — možné praskliny nebo místní koroze příčných přepážek, — přístup k nákladním prostorům, — <u>zátěžové nádrže: alespoň jeden zátěžový tank v nákladním prostoru, který má být prozkoumán nejprve ze vstupního revizního otvoru z nákladní nádrže nebo paluby, a v případě, že inspektor zjistí jasné důvody pro další inspekci, má být prozkoumán zevnitř,</u>

Odůvodnění

Lodě přepravující volně ložený náklad mají stejné problémy se zátěžovými nádržemi jako tankery s dvojitým trupem. Zátěžové nádrže jsou náchylné k hromadění usazenin a snadno silně korodují. Opatření konstrukční oceli, únavové trhliny nebo ohýbání výtuh ovlivňují bezpečnost plavidla, a pokud se objeví, lze je zjistit pouze vizuální prohlídkou, a z toho důvodu by měly být zařazeny do inspekce státní přístavní inspekce.

3. Návrh směrnice o kontrolním a informačním systému Společenství pro provoz plavidel

3.1 **schvaluje** zavedení oblasti „prevence“, která umožní operativně řídit námořní nebezpečí na úrovni Společenství jako součást politiky Společenství v oblasti námořní bezpečnosti;

3.2 **doporučuje** zavést systém AIS (automatický identifikační systém) na všech rybářských lodích, nejen na lodích delších než 15 metrů, a to jak v pobřežních vodách, tak na širém moři. Právě tyto menší lodě jsou v největším ohrožení, protože je lze obtížně identifikovat vizuálně i radarem, jsou-li postaveny ze dřeva nebo ze sklolaminátu;

3.3 **naprosto souhlasí** s uspokojením potřeby zlepšit operativní postupy, aby účinněji reagovaly na naléhavé situace, v nichž se lodě nacházejí, a významu záruky případných hospodářských škod spojených s přijetím lodí v nouzi;

DOPORUČENÍ

Doporučení 3.1

Článek 1

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
<p>Článek 1, odstavec 8: Článek 20 se nahrazuje tímto: „Článek 20 – Přijetí lodí v nouzi v útočišti (1) S výhradou výsledků hodnocení situace provedeného na základě plánu uvedeného v článku 20a členské státy zajistí, aby měly lodě v nouzi zaručeno přijetí v útočišti, čímž se sníží nebezpečí vzniklé na základě jejich situace. (2) Přijetí lodě v nouzi v útočišti je předmětem předběžného hodnocení situace a rozhodnutí, které přijal příslušný nezávislý orgán určený členským státem. (3) Orgány uvedené v článku 2 se pravidelně setkávají, aby si vyměnily své odborné poznatky a zlepšily opatření přijatá na základě tohoto článku. Mohou se sejít kdykoli, z důvodu zvláštních okolností, z podnětu jednoho z nich nebo z podnětu Komise.“</p>	<p>Článek 1, odstavec 8: Článek 20 se nahrazuje tímto: „Článek 20 – Přijetí lodí v nouzi v útočišti (1) S výhradou výsledků hodnocení situace provedeného na základě plánu uvedeného v článku 20a členské státy zajistí, aby měly lodě v nouzi zaručeno přijetí v útočišti, čímž se sníží nebezpečí vzniklé na základě jejich situace. (2) Přijetí lodě v nouzi v útočišti je předmětem předběžného hodnocení situace a rozhodnutí, které přijal příslušný nezávislý orgán určený členským státem. (2a) <u>Orgány uvedené v odstavci 2 se řídí radami všech příslušných subjektů, jichž se záchranná operace týká, a konzultují místní (přístavní) orgány před rozhodnutím o přijetí lodě v nouzi v útočišti.</u> (2b) <u>Orgány uvedené v odstavci 2 zodpovídají za náhradu nákladů a škod místních (přístavních) orgánů, které jim vzniknou v souvislosti s rozhodnutím uvedeným v odstavci 2 v případě, že vlastník nebo provozovatel lodě nebude moci tyto náklady a škody okamžitě nahradit ve smyslu článku X směrnice XX/XXXX/ES (o občanskoprávní odpovědnosti a finančních zárukách majitelů plavidel).</u> (3) Orgány uvedené v článku 2 se pravidelně setkávají, aby si vyměnily své odborné poznatky a zlepšily opatření přijatá na základě tohoto článku. Mohou se sejít kdykoli, z důvodu zvláštních okolností, z podnětu jednoho z nich nebo z podnětu Komise.“</p>

Odůvodnění

Komise v důvodové zprávě stanoví, že je nepochybně zapotřebí, aby současná ustanovení týkající se lodí v nouzi v útočištích byla jasnější a cílenější. Proto Komise předkládá ustanovení o tom, že přijetí lodě v nouzi v útočišti je předmětem předběžného hodnocení situace a rozhodnutí, které přijal příslušný nezávislý orgán určený členským státem.

Doporučuje se zavést nezávislý příslušný orgán, protože to zajistí objektivnější rozhodnutí o tom, kde může být loď v nouzi nejlépe přijata. Tento návrh přesouvá rozhodovací pravomoc o přijetí lodě z místního přístavního orgánu na národní orgán. Velmi se doporučuje zavést povinnost konzultovat přístavní orgán, aby se zachovala vzájemná součinnost mezi místním přístavním orgánem a národním orgánem a vytvořil se mezi nimi vztah založený na důvěře.

Protože konečné rozhodnutí o přijetí lodě v nouzi přijímá nezávislý příslušný orgán, pravomoce přístavního orgánu mohou být navíc překonány. Možnost národních orgánů zvrátit rozhodnutí místních přístavních orgánů může způsobit, že přístavní orgány budou zatíženy finančními náklady rozhodnutí, které samy nepřijaly. To, že přístavní orgány budou muset najít náhradu nákladů a škod, které nebyly způsobeny jejich vlastními činnostmi, ani nebyly důsledkem rozhodnutí, které přijaly, postrádá logiku.

Proto se doporučuje, aby nezávislý příslušný orgán byl plně odpovědný za svá rozhodnutí a ručil za náhradu nákladů a škod.

Doporučení 3.2

Článek 1

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
<p>Článek 1, odstavec 9: Doplňuje se nový článek 20a, který zní: „Článek 20a – Plány pro přijetí lodí v nouzi (1) Členské státy vypracují plány s cílem reagovat na nebezpečí, které představují lodě v nouzi nacházející se ve vodách spadajících pod jejich jurisdikci. (2) Plány uvedené v odstavci 1 se vypracují po konzultaci dotčených stran, přičemž se zohlední příslušné směrnice organizace IMO uvedené v čl. 3 písm. a), a obsahují alespoň tyto údaje: a) totožnost orgánu či orgánů pověřených přijímat hlášení o poplachu a řešit ho; b) totožnost orgánu, který je odpovědný za vyhodnocení situace, určení vhodného útočiště a učinění rozhodnutí o přijetí lodě v nouzi v určeném útočišti; c) soupis případných útočišť, v němž jsou shrnuty údaje, jejichž účelem je usnadnit hodnocení a přijetí rychlých rozhodnutí, včetně popisu environmentálních a sociálních faktorů a přírodních podmínek případných útočišť; d) postupy hodnocení týkající se určení útočiště na základě případných míst uvedených v soupise; e) přiměřené prostředky a zařízení na pomoc, záchranu a boj proti znečištění; f) případné použitelné mezinárodní mechanismy koordinace a rozhodování; g) postupy finančních záruk a odpovědnosti zavedené vůči lodím přijatým v útočišti. (3) Členské státy zveřejní název příslušného orgánu uvedeného v čl. 20 odst. 2, jakož i seznam vhodných kontaktních míst pro přijetí hlášení o poplachu a řešení poplachů. Sdělí Komisi soupis případných útočišť. Kromě toho sdělí příslušné informace o plánech a útočišti sousedním členským státům. Při provádění postupů stanovených v plánech na přijetí lodí v nouzi členské státy zajistí, aby veškeré příslušné informace týkající se plánů a útočišť byly dostupné stranám, které se účastní operací, včetně společností zajišťujících pomoc a odtažení.“</p>	<p>Článek 1, odstavec 9: Doplňuje se nový článek 20a, který zní: „Článek 20a – Plány pro přijetí lodí v nouzi (1) Členské státy vypracují plány s cílem reagovat na nebezpečí, které představují lodě v nouzi nacházející se ve vodách spadajících pod jejich jurisdikci. (2) Plány uvedené v odstavci 1 se vypracují po konzultaci dotčených stran, přičemž se zohlední příslušné směrnice organizace IMO uvedené v čl. 3 písm. a), a obsahují alespoň tyto údaje: a) totožnost orgánu či orgánů pověřených přijímat hlášení o poplachu a řešit ho; b) totožnost orgánu, který je odpovědný za vyhodnocení situace, určení vhodného útočiště a učinění rozhodnutí o přijetí lodě v nouzi v určeném útočišti; c) soupis případných útočišť, v němž jsou shrnuty údaje, jejichž účelem je usnadnit hodnocení a přijetí rychlých rozhodnutí, včetně popisu environmentálních a sociálních faktorů a přírodních podmínek případných útočišť; d) postupy hodnocení týkající se určení útočiště na základě případných míst uvedených v soupise; e) přiměřené prostředky a zařízení na pomoc, záchranu a boj proti znečištění; f) případné použitelné mezinárodní mechanismy koordinace a rozhodování; g) postupy finančních záruk a odpovědnosti zavedené vůči lodím přijatým v útočišti. h) <u>postup náhrady případných nákladů a škod, které vzniknou v důsledku přijetí lodí v útočišti.</u> (3) Členské státy zveřejní název příslušného orgánu uvedeného v čl. 20 odst. 2, jakož i seznam vhodných kontaktních míst pro přijetí hlášení o poplachu a řešení poplachů. Sdělí Komisi soupis případných útočišť. Kromě toho sdělí příslušné informace o plánech a útočišti sousedním členským státům. Při provádění postupů stanovených v plánech na přijetí lodí v nouzi členské státy zajistí, aby veškeré příslušné informace týkající se plánů a útočišť byly dostupné stranám, které se účastní operací, včetně společností zajišťujících pomoc a odtažení.“</p>

Odůvodnění

Doporučuje se, aby už při vypracování plánu s cílem reagovat na nebezpečí, které představují lodě v nouzi nacházející se ve vodách členských států, byl zahrnut postup náhrady případných nákladů a škod, které vzniknou následkem přijetí lodí v útočišti.

Místní přístavní orgány a komunity mohou být vystaveny znečištění nebo jiným nebezpečím, například explozi, což může způsobit hospodářské škody, budou-li následkem toho uzavřeny přístav, mosty, plavební komory nebo silnice. Tyto hospodářské škody mohou být značné a mohou velmi rychle růst. Následky uzavírky mohou být znát i mimo přístavní oblast, protože různé podniky ve vnitrozemí jsou závislé na zboží, které přístavem prochází. Mezinárodní fondy však poskytují odškodnění za znečištění ropou a nevztahují se na hospodářské ztráty, které přístavy utrpí.

Při neexistenci požadavků na pojištění všech lodí není záruka, že loď má pojištění odpovědnosti, a i když má, strana uplatňující nárok k němu nemusí mít přístup, může-li pojistitel použít některou ze svých obhajob.

Návrh směrnice o občanskoprávní odpovědnosti a finančních zárukách majitelů plavidel podstatně zlepšil existující právní rámec. Doporučuje se však, aby ustanovení směrnice o kontrolním systému pro provoz plavidel byla dále zdokonalena s cílem zajistit, že přístavní a místní orgány dostanou jasné záruky, že škody a náklady související s přijetím lodí v nouzi jim budou plně a bezodkladně nahrazeny.

Přístavní a místní orgány tak budou povzbuzeny, aby byly aktivní při poskytování útočiště, a zároveň se tak zajistí účinná a dobře fungující spolupráce s nezávislým příslušným orgánem, který chce Komise zřídit v každém členském státu.

Komise ve 3. balíčku pro námořní bezpečnost ponechala otázku odškodnění přístavních orgánů otevřenou, přestože Evropský parlament ve svém usnesení o zlepšení námořní bezpečnosti z roku 2004 Komisi výslovně žádal, aby předložila návrhy na finanční odškodnění útočišť⁽¹⁾.

Doporučení 3.3

Článek 1

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
<p>Článek 1, odstavec 10 Doplňuje se nový článek 20b, který zní: „Článek 20b – Finanční záruky (1) Před přijetím lodě v nouzi v útočišti může členský stát požádat provozovatele, agenta nebo velitele lodí o předložení osvědčení o pojištění nebo osvědčení o finanční záruce ve smyslu článku X směrnice XX/XXXX/ES [o občanskoprávní odpovědnosti a finančních zárukách majitelů lodí], které kryje odpovědnost za škody způsobené lodí. (2) Nepředložení osvědčení o pojištění nebo osvědčení o finanční záruce neosvobozuje členské státy od předběžného vyhodnocení a přijetí rozhodnutí podle článku 20.“</p>	<p>Článek 1, odstavec 10 Doplňuje se nový článek 20b, který zní: „Článek 20b – Finanční záruky (1) Před přijetím lodě v nouzi v útočišti může členský stát požádat provozovatele, agenta nebo velitele lodí o předložení osvědčení o pojištění nebo osvědčení o finanční záruce ve smyslu článku X směrnice XX/XXXX/ES (o občanskoprávní odpovědnosti a finančních zárukách majitelů lodí), které kryje odpovědnost za škody způsobené lodí. (2) Nepředložení osvědčení o pojištění nebo osvědčení o finanční záruce neosvobozuje členské státy od předběžného vyhodnocení a přijetí rozhodnutí podle článku 20. (3) <u>Orgány uvedené v čl. 20 odst. 2 zodpovídají za právní řízení proti provozovateli, agentovi nebo veliteli lodí, jehož cílem je získat náhradu za náklady a škody způsobené lodí.“</u></p>

Odůvodnění

Přístavní orgány patří mezi jedny z věřitelů plavidla. S ostatními stranami se musí podělit o částku odškodnění, která je poskytnuta mezinárodními fondy nebo z pojištění lodě. Často na ně přijde řada až na konec, přestože mají značnou odpovědnost při přijetí lodě v nouzi. Mezinárodní fondy navíc poskytují odškodnění za znečištění ropou a nevztahují se na hospodářské ztráty, které přístavy utrpí.

(¹) Usnesení Evropského parlamentu o zlepšení námořní bezpečnosti, zpravodaj: Dirk Sterckx (není k dispozici v češtině).
Viz
http://www.europarl.eu.int/comparl/tempcom/mare/pdf/res_en.pdf

Menší přístavy a komunity postižené škodami způsobenými následkem povinného přijetí lodě v nouzi nemusí mít lidské zdroje, finanční prostředky, ani právní znalosti, aby byly postaveny před dlouhotrvající právní řízení proti provozovateli, agentovi nebo veliteli lodí s cílem získat náhradu nákladů a škod, a to za situace, kdy ani nemají konečnou pravomoc při přijímání rozhodnutí.

4. Směrnice, kterou se stanoví základní zásady pro vyšetřování nehod v odvětví námořní dopravy

4.1 **souhlasí** s obecným cílem návrhu Komise zlepšit v rámci Společenství námořní bezpečnost stanovením jasných pokynů pro provádění technického vyšetřování a využití zkušeností z vážných námořních nehod a s významem těchto vyšetřování;

4.2 **podporuje** ustanovení, že vyšetřování nehod by se mělo zaměřit na prevenci rizik, být založeno na zásadách a doporučeních IMO a zaměřit se na zlepšení právních předpisů, provozu plavidel, příprav odezvy na tísňový stav a jejího provedení;

4.3 **zdůrazňuje** nutnost rozsáhlého využívání modelů a metod vyvinutých Mezinárodní námořní organizací pro vyšetřování námořních nehod.

DOPORUČENÍ

Doporučení 4.1

Článek 2

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
d) rybářských plavidel o délce menší než 24 metrů;	d) rybářských plavidel o délce menší než 24 metrů;

Odůvodnění

Ve své směrnici o státní přístavní inspekci a směrnici o zodpovědnosti státu vlajky Komise správně označila rybaření za jednu z nejnebezpečnějších činností. Čím je plavidlo menší, tím je náchylnější k nehodě, která často končí ztrátou na životech! Proto Výbor navrhuje vyškrtnout odstavec d) článku 2 a vyšetřovat nehody a mimořádné události rybářských lodí stejně důkladně, jak to tato směrnice navrhuje pro obchodní lodě.

5. Směrnice, kterou se stanoví společná pravidla a normy pro subjekty pověřené inspekci lodí a prohlídkami lodí a pro související činnosti námořní správy

5.1 **souhlasí** s nutností účinné kontroly a auditu klasifikačních společností, jejich poboček a zúčastněných podniků zavedením sankcí za nedodržení povinností a s vytvořením rozsáhlých mechanismů technické kontroly na mezinárodní úrovni a na úrovni Společenství, které umožní disponovat spolehlivými informacemi o skutečném stavu lodí;

5.2 **souhlasí** s návrhem na vytvoření společné struktury hodnocení a certifikace kvality uznanými subjekty. Musí být nezávislá a musí disponovat všemi prostředky nezbytnými pro souvislou podrobnou práci s možností navrhovat jednotlivé i společné opravné akce s cílem zlepšit kvalitu práce uznaných subjektů;

5.3 **souhlasí**, že by se měla rozšířit spolupráce mezi uznanými subjekty v oblasti shody jejich technických předpisů, výkladu mezinárodních úmluv a jednotného použití obou; to poskytne společný odkaz hodnocení, jakož i nástroje umožňující opravné akce s cílem dosáhnout jednotné úrovně bezpečnosti ve Společenství, technické spolupráce mezi klasifikačními společnostmi, shody předpisů, uplatnění výkladu mezinárodních úmluv provedeného IMO v celé EU, což by mělo vést ke skutečnému vzájemnému uznávání osvědčení o klasifikaci a námořního vybavení;

5.4 **požaduje**, aby část druhého řádku v bodu 31), která zní „a informovat stát vlajky, pokud je to nutné“, byla změněna na „a okamžitě tuto informaci poskytnout státu vlajky“.

DOPORUČENÍ

Doporučení 5.1

Článek 12

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
2. Aniž je dotčen odstavec 1, v případě, že subjekt neprovede preventivní a nápravné opatření vyžadované Komisí nebo jedná s neopodstatněným zpožděním, Komise může tomuto subjektu ukládat pravidelná penále až do úplného provedení požadovaného opatření.	2. Aniž je dotčen odstavec 1, v případě, že subjekt neprovede preventivní a nápravné opatření vyžadované Komisí nebo jedná s neopodstatněným zpožděním, Komise může <u>požádat Evropský soudní dvůr, aby tomuto subjektu ukládal pravidelná penále až do úplného provedení požadovaného opatření.</u>

Odůvodnění

Výbor se domnívá, že pro stranu porušující pravidla je přijatelnější, když jsou pokuty uloženy Evropským soudním dvorem na radu Komise, než když je uloží přímo Komise.

Doporučení 5.2

Článek 20

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
Uznané subjekty stanoví a provedou přiměřené společné požadavky pro případy převodu třídy, ve kterých jsou potřebná speciální preventivní opatření. Tyto případy zahrnují minimálně převod třídy patnáctiletých nebo starších lodí a převod ze subjektu, který není uznán, na uznávaný subjekt.	Uznané subjekty stanoví a provedou přiměřené společné požadavky pro případy převodu třídy, ve kterých jsou potřebná speciální preventivní opatření. Tyto případy zahrnují minimálně převod třídy desetiletých nebo starších lodí a převod ze subjektu, který není uznán, na uznávaný subjekt <u>nebo z uznávaného subjektu na neuznaný subjekt.</u>

Odůvodnění

Obnovení klasifikace je obvykle vyžadováno po čtyřech letech s jednoletou dobou odkladu. V praxi to tedy vychází na přibližně pět let. Plavidlo staré deset let už není funkčně tak výkonné jako nové plavidlo. Může být také nutná výměna oceli v přepážkách a výztuhách, stejně jako výměna potrubí pro vodní zátěž a náklad, zejména kolen. Je to vhodná chvíle poměrně levně prodat plavidlo a ponechat provedení a zaplacení oprav na novém vlastníkovi. Nový vlastník je obvykle méně náročný a nová vlajka je často cizí vlajkou. Stejně tak nová klasifikační společnost nemusí být „uznaným subjektem“, jak ho definuje Komise.

6. Nařízení o odpovědnosti dopravců k cestujícím po moři a na vnitrozemských vodních cestách v případě nehod.

6.1 **souhlasí** s tím, že iniciativa začleňuje Athénskou úmluvu do práva Společenství, které se týká povinného pojištění, a neoponechává tuto záležitost na rozhodnutí vlastníků lodí prostřednictvím klubů vzájemné ochrany a pojištění (P&I Clubs);

6.2 **vítá**, že iniciativa rozšiřuje uplatnění ustanovení Athénské úmluvy i na vnitrostátní dopravu, ale domnívá se, že rozšíření platnosti na všechny vnitrozemní vodní cesty nemusí být vhodné. **Žádá** Komisi, aby ujasnila definici vnitrozemní vodní cesty, a **doporučuje** zde méně rozsáhlá opatření, která budou postačující;

6.3 **vyjadřuje** souhlas s tím, že pro námořní nehody zavádí protokol z roku 2002 k Athénské úmluvě přísný režim odpovědnosti. Tato přísná odpovědnost má za cíl zlepšení postavení reklamantů, aby odpovědnost nebyla závislá na zavinění nebo opomenutí ze strany dopravce a aby reklamant nemusel odpovědnost dopravce dokazovat;

6.4 **zaznamenává** výhrady vyjádřené vlastníky lodí a P&I kluby, pokud jde o čl. 3 odst. 1 Athénské úmluvy, který se týká odpovědnosti za nehody v důsledku teroristických útoků;

6.5 **zdůrazňuje** potřebu vycházet z návrhů, které by byly přijatelné ve světovém měřítku, což by bylo jediné řešení složité situace, ke které došlo tím, že sektor pojišťovnictví odmítá přijmout nové limity odpovědnosti a související požadavky kladené na pojistitele, uvedené v návrhu nařízení Komise;

7. Směrnice o občanskoprávní odpovědnosti a finančních zárukách majitelů plavidel

7.1 **souhlasí** s výzvou Evropského parlamentu zavést „globální a soudržnou evropskou námořní politiku zaměřenou na vytvoření bezpečného námořního evropského prostoru [založeného] zejména na zavedení odpovědnosti rozšířené na celý řetězec námořní dopravy“;

7.2 **je** však toho **názoru**, že je zcela nezbytné, aby jakákoliv úprava otázek odpovědnosti a náhrad za námořní znečištění měla mezinárodní úroveň;

7.3 **podporuje** možné změny platných předpisů s cílem zavázat k odpovědnosti jiné odpovědné strany, než jsou majitelé plavidel, a zavést neomezenou odpovědnost majitelů plavidel v případě vážného nebo úmyslného porušení jejich povinností v oblasti bezpečnosti a ochrany životního prostředí;

7.4 **zdůrazňuje**, že každá úprava, kterou bude nutné zanést do úmluvy o občanskoprávní odpovědnosti, musí zachovávat rovnováhu důsledků pro obě strany, majitele i provozovatele nákladní dopravy, ve smyslu ustanovení v dobrovolných závazcích provozovatelů lodí;

7.5 **požaduje**, aby pojem „jiné odpovědné strany, než jsou majitelé plavidel“ zahrnoval správce plavidel a nájemce;

7.6 **vyjadřuje zájem** na tom, aby při provádění směrnice byla uznána kompatibilita s mezinárodním právem;

7.7 **navrhuje**, aby velitelé lodí nebyli zahrnuti do definice pojmu „jiné odpovědné strany, než jsou majitelé plavidel“, pokud hrubě zanedbali výkon svých povinností;

7.8 **vyjadřuje znepokojení** nad rozdílem mezi touto směrnicí a Haagskými, Haagsko-Visbyskými a Hamburskými pravidly, které upravují odpovědnost vlastníka plavidla u konosamentu, námořní průvodky a v případě nájemce tak, jak se používají v mezinárodní námořní dopravě, což může způsobit zmatek v otázce, jaké režimy odpovědnosti se uplatní. Výbor má pocit, že znění této směrnice není dostatečně jasné v tom, má-li se směrnice uplatnit pouze na škodu způsobenou znečištěním, nebo jestli zahrnuje jiné škody způsobené třetí straní;

7.9 **souhlasí** s Komisí, že zavedení systému povinného pojištění bude představovat přínos pro boj proti plavidlům nesplňujícím normy;

7.10 **žádá**, aby znění pojistky, kterou má loď mít s sebou, jasně uvádělo, že jsou hrazeny škody způsobené útočištěm.

DOPORUČENÍ

Doporučení 7.1

Článek 1

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
Účelem této směrnice je stanovit pravidla pro některé aspekty povinností hospodářských subjektů v řetězci námořní dopravy v oblasti občanskoprávní odpovědnosti a zakládá vhodnou finanční ochranu námořníků v případě opuštění.	Účelem této směrnice je stanovit pravidla pro některé aspekty povinností hospodářských subjektů a uživatelů lodí v řetězci námořní dopravy v oblasti občanskoprávní odpovědnosti a zakládá vhodnou finanční ochranu námořníků v případě opuštění.

Odůvodnění

Pojem „hospodářské subjekty a uživatelé lodí“ zahrnuje jiné nájemce, než nájemce prázdného lodního prostoru, kteří lodě, včetně lodí nespĺňujících normy, využívají na základě termínovaného pronájmu, pronájmu na jednu plavbu, smlouvy o nájmu lodi nebo návazných smluv o nájmu lodi. Musejí být zahrnuti do této směrnice a mít stejné povinnosti jako „majitelé plavidel“ podle definice tohoto pojmu ve směrnici, tedy poskytovat finanční záruku. Přece jenom je to jejich ropa, která znečišťuje! Mělo by to tyto účinky:

- Zajistilo by se tím, že nájemci budou mít povinnost nepoužívat lodě nespĺňující normy.
- Obchodní výhoda, kterou by nájemce získal využíváním lodě nespĺňující normy, při nižší sazbě za přepravu zboží, zmizí kvůli zvýšeným nákladům finanční záruky, protože znamená dodatečné riziko využívání lodě nespĺňující normy.
- Pro nájemce začíná být finančně neatraktivní využívat lodě nespĺňující normy, a tak pro ně bude méně nákladů.
- Snižuje se tedy motiv provozovat, najímat a využívat lodě nespĺňující normy a vlastníci takových lodí se budou nuceni buď plně přizpůsobit mezinárodním předpisům ohledně lodě, její posádky a provozu, anebo lodě vyřadit.

Doporučení 7.2

Článek 2

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
	7. Měla by být zahrnuta definice pojmu „hospodářský subjekt“ tak, jak je použit v čl. 1 této směrnice.

Odůvodnění

Mělo by se předejít možné otázce „kdo je hospodářský subjekt“.

Místní a regionální orgány jsou klíčovými aktéry při provádění strategie, ať při čištění znečištěných oblastí, poskytování útočišť plavidlům, pomoci plavidlům v obtížích, nebo jsou-li místní občané sami námořníky či záchranáři těch, kteří jsou v ohrožení. Je proto zklamáním, že 3. balíček pro námořní bezpečnost nepřikládá dostatečnou důležitost roli, kterou tyto orgány mohou hrát při dosahování určených cílů.

V Bruselu dne 15. června 2006.

předseda
Výboru regionů
Michel DELEBARRE