



KOMISIA EURÓPSKÝCH SPOLOČENSTIEV

V Bruseli 23.11.2005
KOM(2005) 593, konečné znenie

2005/0242 (COD)

Návrh

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY

o občianskoprávnej zodpovednosti a finančných zárukách vlastníkov lodí

(predložený Komisiou)

{SEK(2005) 1517}

DÔVODOVÁ SPRÁVA

1) KONTEXT NÁVRHU

- **Dôvody a ciele návrhu**

Otázky spojené so zodpovednosťou prevádzkovateľov siete námornej dopravy sa stávajú ústrednou témou politiky Spoločenstva v oblasti námornej dopravy. Dokazujú to tieto dve iniciatívy:

- Európske spoločenstvo nedávno vytvorilo režim správnej a trestnej zodpovednosti za priestupky v oblasti znečistenia spôsobeného loďami (smernica 2005/35/ES, Ú. v. EÚ L 255 z 30.9.2005, s. 11). Cieľom tohto systému sankcií, ktorý sa opiera o Dohovor Organizácie Spojených národov o morskom práve, je zvýšiť zodpovednosť všetkých článkov siete námornej dopravy posilnením ustanovení Dohovoru Medzinárodnej námornej organizácie (IMO) o prevencii znečisťovania morí loďami (Dohovor MARPOL).
- V rámci tohto legislatívneho balíka bol Európskemu parlamentu a Rade predložený návrh nariadenia o občianskoprávnej zodpovednosti dopravcov osôb po mori. Cieľom tohto návrhu je začleniť do právnych predpisov Spoločenstva Protokol z roku 2002 k Aténskemu dohovoru o doprave osôb a batožiny po mori, prijatý pod záštitou IMO. Súbežne s prijatím tohto návrhu by Spoločenstvo a členské štáty mali byť schopné pristúpiť k Protokolu.

Tento návrh smernice dopĺňa tieto ustanovenia. Jeho cieľom je vytvoriť na úrovni Európskej únie režim občianskoprávnej zodpovednosti vlastníkov lodí (kategória označujúca všetky osoby zodpovedné za prevádzku lode) v prípade spôsobenia škody tretím osobám.

Predložením tohto návrhu reaguje Komisia na obavy Európskeho parlamentu ako aj Európskej rady a Rady.

Dňa 21. marca 2004 volal Európsky parlament po „európskej námornej politike, globálnej a koherentnej, určenej na zriadenie európskeho priestoru námornej bezpečnosti [spočívajúcej] predovšetkým vo (...) vytvorení režimu zodpovednosti rozšíreného na celú sieť námornej dopravy (...)“

Dňa 21. marca 2003 Európska rada žiadala, aby „sa rozšírila zodpovednosť námorných prevádzkovateľov“ v kontexte práce na prípadnej revízii medzinárodného systému náhrady škôd spôsobených znečistením ropou.

Dňa 20. decembra 2000 prijala Rada ministrov poverených dopravou závery o námornej bezpečnosti vyzývajúce členské štáty „aby pomýšľali na zmenu uplatniteľných pravidiel s cieľom dať zodpovednosť iným zodpovedným stranám, ako sú majitelia lodí, a na zavedenie neobmedzenej zodpovednosti vlastníkov lodí v prípade vážneho alebo úmyselného nedodržiavania ich povinností v oblasti bezpečnosti.“

- **Všeobecný kontext**

V oblasti občianskoprávnej zodpovednosti vlastníkov lodí bolo prijatých niekoľko medzinárodných dohovorov.

Všetky tieto dohovory majú určité obmedzenia, počnúc skutočnosťou, že väčšina z nich nevstúpila do platnosti, a tie, ktoré vstúpili do platnosti, nie sú platné vo všetkých krajinách.

Predovšetkým obsahovo však nie sú pravidlá ustanovené týmito dohovormi uspokojivé, pretože v skutočnosti neprispievajú ani k predchádzaniu škôd, ani ku garancii ich nápravy.

- Z hľadiska predchádzania škôd

Na medzinárodnej úrovni majú veľmi obmedzený vplyv z hľadiska predchádzania a odrádzania. Tieto dohovory v skutočnosti upevňujú tradičnú zásadu v námornom práve: takmer absolútne obmedzenie zodpovednosti prevádzkovateľov.

Podľa všetkých týchto dohovorov má vlastník lode právo obmedziť svoju zodpovednosť. Toto právo stráca iba vtedy, keď sa dokáže, že škoda „vyplýva z jeho osobného zavinenia alebo zanedbania, ktorého sa dopustil s úmyslom spôsobiť takúto škodu, alebo ľahkovážne a s vedomím, že takúto škodu pravdepodobne spôsobí“.

V oznámení ERIKA II Komisia analyzovala dosah takéhoto „správania, ktoré ruší obmedzenie“ a navrhla zmeniť ho v kontexte revízie jedného z týchto medzinárodných dohovorov.

V očiach Komisie „nedbanlivosť, ba dokonca závažná nedbanlivosť, zo strany vlastníka nezodpovedá [tomuto kritériu]. Je teda zrejmé, že vo väčšine prípadov by bolo veľmi ťažké prekročiť tento prah. (...) Právo vlastníkov lodí obmedziť svoju zodpovednosť je [teda] takmer nescudziteľné. (...) Neobmedzená zodpovednosť by mala platiť aspoň v prípade dokázanej závažnej nedbanlivosti zo strany vlastníka. Zavedenie takéhoto opatrenia by zaručilo lepšie prepojenie medzi zodpovednosťou vlastníka a jeho činmi a zároveň by malo preventívne a represívne účinky“.

Zákonnosť zásady obmedzenia zodpovednosti je čoraz viac spochybňovaná. Príklad možno nájsť mimo odvetvia námornej dopravy v prijatí smernice o zodpovednosti v oblasti životného prostredia na jar 2004, ktorá ustanovuje zásadu neobmedzenej zodpovednosti prevádzkovateľov (smernica 2004/35/ES, Ú. v. EÚ L 143, 30.4.2004, s. 56).

- Z hľadiska nápravy škôd

Vzhľadom na všetky nariadenia ustanovujúce režim zodpovednosti by niektorí majitelia lodí mohli byť v pokušení zariadiť svoju insolventnosť. Napokon, nejestvuje všeobecná povinnosť poistenia v námornej oblasti.

S cieľom chrániť záujmy obetí je teda obzvlášť potrebné ustanoviť povinné poistenie,

alebo aspoň vyžadovať od vlastníka, aby podpísal finančnú záruku. Táto povinnosť by okrem iného prispela k zvýšeniu kvality obchodného loďstva (v zásade by poisťovne museli rozdeliť lode na lode nespĺňajúce normy a ostatné lode), a rozvinula by hospodársku súťaž medzi prevádzkovateľmi (podiel lodí, ktoré nie sú kryté poistnou zmluvou, sa odhaduje na 5 %).

Tieto dôvody viedli k tomu, že niektoré medzinárodné dohovory uplatniteľné na niektoré typy znečistenia vyžadujú od vlastníkov lodí podpísanie finančných záruk (dohovor z roku 1992 o občianskoprávnej zodpovednosti za škody vzniknuté v dôsledku znečistenia ropou, dohovor z roku 1996 o zodpovednosti a náhrade škôd spojených s prepravou škodlivých a potenciálne nebezpečných látok po mori, ktorý ešte nevstúpil do platnosti, a dohovor z roku 2001 o občianskoprávnej zodpovednosti za škody vzniknuté v dôsledku znečistenia ropou zo zásobníkov, ktorý ešte nevstúpil do platnosti). Mimo oblastí pokrytých týmito dohovormi nejestvujú v tejto veci žiadne donucovacie ustanovenia na medzinárodnej úrovni. Avšak uveďme, že IMO prijala v roku 1999 usmernenia odporúčajúce vlastníkom lodí uzavrieť poistenie občianskoprávnej zodpovednosti. Napokon je potrebné zdôrazniť, že niekoľko tretích krajín vytvorilo systémy povinného poistenia.

Finančné záruky sú poskytované len do určitej výšky, pri prekročení ktorej je odškodnenie obetí výhradne na náklady vlastníka lode. Perspektívy zrušenia stropu občianskoprávnej zodpovednosti zahŕňajú reálny podnet pre zohľadnenie rizík spojených s činnosťou v profesii vlastníka lode a z tohto hľadiska prispievajú k väčšej zodpovednosti prevádzkovateľov.

Modernizácia týchto medzinárodných dohovorov sa vykonáva prostredníctvom ich revízie. Proces revízie už prebieha, pokiaľ ide o dohovory z roku 1992 o občianskoprávnej zodpovednosti a náhrade škody za škody spôsobené znečistením ropou. Komisia bude pracovať na tom, aby tento dohovor mohol byť predmetom vylepšení, akým je napríklad zrušenie stropu občianskoprávnej zodpovednosti.

Ostatné uplatniteľné medzinárodné dohovory nemožno v blízkej budúcnosti modernizovať. Komisia preto navrhuje, aby sa zvolil pragmatický prístup pozostávajúci z dvoch etáp.

V prvej etape sa navrhuje, aby sa všetky členské štáty stali zmluvnými stranami dohovoru horizontálneho dosahu o občianskoprávnej zodpovednosti v námornej doprave, čiže dohovoru z roku 1996 o obmedzení zodpovednosti vo veci námorných pohľadávok. Cieľom smernice je tiež začleniť tento dohovor do právnych predpisov Spoločenstva, aby sa zabezpečila účinná a jednotná implementácia na úrovni EÚ. Spolu s týmto návrhom Komisia taktiež navrhuje, aby sa využila možnosť, ktorú ponúka dohovor z roku 1996, ktorý umožňuje stimulovať tretie krajiny, aby sa takisto stali zmluvnými stranami dohovoru. Treba pripomenúť, že súčasne s touto smernicou sa členské štáty pripravujú na to, že sa stanú zmluvnými stranami uvedených dohovorov o škodlivých látkach a ropných látkach zo zásobníkov.

V druhej etape Komisia požiada o splnomocnenie rokovať v IMO o revízii dohovoru z roku 1996, s cieľom opätovne preskúmať úroveň, na ktorej vlastník stráca svoje právo obmedzenia svojej zodpovednosti. Táto budúca doplnková iniciatíva Komisie sa bude zakladať na konzultácii so zainteresovanými stranami a na hĺbkovej ekonomickej

analýze tejto otázky a zohľadní vývoj v odvetví medzinárodnej dopravy.

- **Platné ustanovenia v oblasti návrhu**

V oblasti návrhu nejstávajú žiadne platné ustanovenia.

- **Súlady s inými politikami a cieľmi Únie**

Návrh je súčasťou súboru opatrení, ktoré majú posilniť námornú bezpečnosť, spadajúce do priority „bezpečnosť“ výročnej politickej stratégie Komisie. Návrh prispieva k ochrane životného prostredia zvýšením zodpovednosti možných páchatelov škôd. Tiež sa snaží o zlepšenie životných a pracovných podmienok námorníkov.

2) KONZULTÁCIE SO ZAJAHOVANÝMI STRANAMI A ANALÝZA DOSAHU

- **Konzultácie so zainteresovanými stranami**

Používané metódy konzultácie, hlavné cieľové odvetvia a všeobecný profil respondentov

V rámci prípravy tohto nového legislatívneho balíka pristúpila Komisia v máji 2004 a potom vo februári 2005 k dvojserii konzultačných stretnutí so zástupcami členských štátov a rôznych odvetví námorného priemyslu vrátane námorníkov, na základe pracovných dokumentov svojich útvarov obsahujúcich podrobný zoznam otázok o plánovaných iniciatívach. Komisia zhromaždila aj podrobné písomné komentáre k týmto otázkam.

Syntéza doručených odpovedí a spôsobu, akým boli zohľadnené

Pokiaľ ide o zrušenie stropu občianskoprávnej zodpovednosti, zástupcovia priemyslu zdôraznili, že by bolo vhodné sústrediť sa na rokovania prebiehajúce na medzinárodnej úrovni v kontexte prípadnej revízie dohôd z roku 1992 o občianskoprávnej zodpovednosti a náhrady škody za škody spôsobené znečistením ropnými látkami.

Pokiaľ ide o povinné poistenie, zástupcovia priemyslu nie sú jednotní. Zástupcovia vlastníkov lodí privítali iniciatívu Komisie skepticky. Zástupcovia poisťovní zdôraznili význam takehoto opatrenia. Zástupcovia námorníkov zhovievavo prijali povinnosť poistenia za škody spôsobené tretím osobám, ako pri repatriácii námorníkov v prípade, keď vlastník lode zanechá námorníkov bez finančných prostriedkov a nezabezpečí im náležitú starostlivosť.

- **Vypracovanie a využitie znaleckého posudku**

Externý znalecký posudok nebol potrebný.

- **Analýza dosahu**

Sú dve možnosti:

- podporiť uplatňovanie medzinárodných dohôd. Vzhľadom na relatívnu zdĺhavosť národných procesov ratifikácie je však deň nadobudnutia platnosti

a geografický rozsah pôsobnosti týchto dohôdov neistý. Táto smernica bude vhodným záväzným nástrojom, ktorý umožní zabezpečiť rýchle a jednotné uplatňovanie týchto dohôdov na úrovni EÚ. Okrem toho by táto smernica mala v podstate poskytnúť zo strednodobého hľadiska možnosť modernizácie práva občianskoprávnej zodpovednosti v námornej oblasti.

- vytvoriť primeraný režim Spoločenstva, ktorého cieľom by bolo zrušiť strop občianskoprávnej zodpovednosti na jednej strane a uložiť povinnosť poistenia vlastníkom lodí na strane druhej. Vplyvy spojené s touto druhou možnosťou môžu byť charakterizované nasledovne:

Pokiaľ ide o zrušenie stropu, dotkne sa iba vlastníkov, ktorí konajú so závažnou nedbanlivosťou, a zvýhodňuje vlastníkov striktne dodržiavajúcich bezpečnostné normy, ktorí budú naďalej využívať ochranný režim obmedzenia zodpovednosti. Je potrebné uviesť, že vytvorenie systému povinného poistenia prispeje k boju proti lodiam nesplňajúcim normy, rovnako ako aj uplatňovanie ostatných opatrení tohto legislatívneho balíka. V tomto kontexte sa možno domnievať, že riziko, ktorému budú poisťovne vystavené, sa nezvýši.

Okrem toho treba pripomenúť, že na základe tohto prístupu sa predpokladá, že členské štáty, ktoré sú zmluvnými stranami dohovoru z roku 1996, vypovedajú tento dohovor vo vhodnom čase a najneskôr pred koncom lehoty na transpozíciu tejto smernice.

Pokiaľ ide o povinné poistenie, pre prevažnú väčšinu vlastníkov, ktorí už uzatvorili poistnú zmluvu o občianskoprávnej zodpovednosti za škody tretím osobám spôsobené ich loďami, bude tento nový režim výhodný, keďže budú pôsobiť na trhu, na ktorom nebude konkurencia ovplyvnená činnosťou niektorých nečestných prevádzkovateľov, ktorí nemajú uzatvorenú poisťku.

Z praktického hľadiska sa majitelia lodí budú riadiť postupmi s cieľom získania osvedčení a následného oznámenia, že tieto osvedčenia sú na palube.

Posádke bude tiež poskytnutá ochrana vyplývajúca z finančnej záruky na repatriáciu námorníkov.

Situácia osôb, ktoré utrpeli škodu spôsobenú loďou a ktoré žiadajú vlastníka lode o náhradu škody (súkromné osoby, odborníci, ale aj štátne orgány), by sa novým mechanizmom zrušenia stropu a povinného poistenia mala zlepšiť. Zavedenie priamej akcie ešte viac posilní ich situáciu.

Správnych orgánov (vlajkové štáty a prístavné štáty) sa to týka tak, že musia vytvoriť systém udeľovania osvedčení o finančnej záruke a kontroly týchto osvedčení. Je potrebné uviesť, že táto povinnosť už v členských štátoch jestvuje, ale je obmedzená na cisternové lode prevážajúce stále ropné látky.

Komisia zrealizovala hodnotenie vplyvov uvedené v Legislatívnom a pracovnom programe Komisie, správa z tohto hodnotenia je dostupná na:

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

3) PRÁVNE PRVKY NÁVRHU

- **Zhrnutie navrhovaných opatrení**

Cieľom tohto návrhu smernice je vytvoriť posilnené pravidlá zodpovednosti týkajúce sa všetkých lodí, ktoré skutočne prispievajú k predchádzaniu škôd spôsobených loďami a k zaručeniu ich náhrady.

Komisia navrhuje, aby všetky členské štáty čo možno najskôr ratifikovali dohovor z roku 1996 o obmedzení zodpovednosti vo veci námorných pohľadávok, avšak najneskôr pred koncom lehoty na transpozíciu tejto smernice. Navrhuje tiež, aby sa do právnych predpisov Spoločenstva začlenili ustanovenia tohto dohovoru. Okrem toho sa v návrhu ustanovuje, aby sa na lode plaviace sa pod vlajkou štátu, ktorý nie je zmluvnou stranou tohto dohovoru, vzťahoval posilnený režim zodpovednosti s tým, že závažná nedbanlivosť sa považuje za správanie, ktoré vedie k zrušeniu obmedzenia. Uvedené je v súlade s článkom 15 ods. 1 dohovoru a bude podnecovať ešte širšie pristupovanie k tomuto dohovoru na svetovej úrovni.

S cieľom lepšie brániť záujmy obetí nehôd Komisia tiež považuje za nevyhnutné doplniť ustanovenia vo veci zodpovednosti vytvorením systému povinnej finančnej záruky vlastníkov lodí. Návrh smernice presne určuje dosah a podmienky tejto povinnosti finančnej záruky. Takto je stanovené, že s cieľom zohľadniť prípadné zrušenie stropu zodpovednosti, je finančná záruka vo výške zodpovedajúcej dvojnásobku stropov určených uvedeným dohovorom z roku 1996. Návrh tiež vytvára systém oznamovania prítomnosti osvedčení o finančnej záruke na palube pri vstupe lodí do vôd v súdnej právomoci členských štátov.

Okrem toho návrh zavádza osobitnú povinnosť finančnej záruky určenej na pokrytie nákladov spojených s repatriáciou námorníkov v prípade, keď vlastník lode zanechá námorníkov bez finančných prostriedkov a nezabezpečí im náležitú starostlivosť.

A nakoniec, päť rokov po nadobudnutí účinnosti tejto smernice Komisia predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o skúsenostiach získaných pri jej uplatňovaní.

- **Právny základ**

Článok 80 ods. 2 Zmluvy o ES.

- **Zásada subsidiarity**

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

Ciele návrhu nemôžu byť dostatočne realizované činnosťou členských štátov z týchto dôvodov.

Podľa morského práva, v zásade môže štát uplatňovať svoje vlastné vnútroštátne pravidlá iba na lode plaviace sa pod jeho štátnou vlajkou a na lode vstupujúce do niektorého z jeho prístavov.

Znásobovanie protichodných vnútroštátnych pravidiel inak predstavuje značné

nevýhody pre námorný priemysel, ktorého činnosť má celosvetový rozmer. Preto si členské štáty veľmi rýchlo uvedomili, aký význam má konať spoločne, či už v svetovom meradle alebo v regionálnom rámci.

Ciele návrhu možno lepšie realizovať činnosťou Spoločenstva z týchto dôvodov.

Činnosť na úrovni Medzinárodnej námornej organizácie je obmedzená. V skutočnosti nemajú prijaté dohovy žiadny systém kontroly súladu ich uplatňovania zmluvnými štátmi, ani žiadny mechanizmus umožňujúci zabezpečiť jednotnosť výkladu. Inak majú dohovy ciele, ktoré nemôžu zodpovedať súčasným očakávaniam občanov a nemôžu nasledovať moderné orientácie práva.

Prístup spočíva vo vytvorení nového jednotného právneho rámca na úrovni Európskej únie, ktorý zabezpečí plnú účinnosť zásadám uznaným na medzinárodnej úrovni a vykonanie nevyhnutných úprav v týchto zásadách.

Prijatie tohto právneho rámca umožní koordinovať jestvujúce vnútroštátne legislatívy v zásadných bodoch, ako je zrušenie stropu občianskoprávnej zodpovednosti a povinné poistenie.

Návrh je teda v súlade so zásadou subsidiarity.

- **Zásada proporcionality**

Návrh je v súlade so zásadou proporcionality z týchto dôvodov.

Minimálne ustanovenia vytvorené na úrovni Spoločenstva sú prepojené s vnútroštátnou legislatívou vo veci občianskoprávnej zodpovednosti. Pokiaľ ide o povinné poistenie, podmienky udeľovania osvedčení nie sú harmonizované, ale v prípade potreby by mohli byť harmonizované prostredníctvom komitologického postupu.

Hlavná správna povinnosť pripadajúca vnútroštátnym orgánom v kontexte uplatňovania tejto smernice sa týka udeľovania a kontroly osvedčení o poistení. Na tomto systéme osvedčení čiastočne spočíva ekonomika návrhu.

- **Výber nástrojov**

Navrhovaný(-é) nástroj(-e): smernica.

Iné nástroje by neboli primerané z týchto dôvodov.

Smernica je najprimeranejším nástrojom formulovania základných pravidiel nového právneho rámca, ktoré sa potom budú uplatňovať cez vnútroštátne zákony a právne predpisy.

4) VPLYV NA ROZPOČET

Návrh nemá vplyv na rozpočet Spoločenstva.

5) DOPLŇUJÚCE INFORMÁCIE

- **Preskúmanie / revízia / klauzula o automatickom vypustení**

Návrh obsahuje klauzulu o preskúmaní.

- **Korelačná tabuľka**

Členské štáty sú povinné oznámiť Komisii znenie vnútroštátnych ustanovení, prostredníctvom ktorých transponujú smernicu, ako aj korelačnú tabuľku týchto ustanovení a tejto smernice.

- **Európsky hospodársky priestor**

Tento návrh aktu spadá do oblasti krytej dohodou EHS, a teda je potrebné rozšíriť ho na Európsky hospodársky priestor.

Návrh

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY

z [...],

o občianskoprávnej zodpovednosti a finančných zárukách vlastníkov lodí

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

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

so zreteľom na návrh Komisie¹,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru²,

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov³,

konajúc v súlade s postupom ustanoveným v článku 251 zmluvy⁴,

keďže:

- (1) Jedna zo zložiek politiky Spoločenstva v oblasti námornej dopravy spočíva vo zvýšení kvality obchodného loďstva prenesením väčšej zodpovednosti na všetky hospodárske subjekty.
- (2) Opatrenia odstrašujúceho charakteru sa už prijali smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2005/35/ES zo 7. septembra 2005 o znečisťovaní mora z lodí a o zavedení sankcií za porušenia⁵, doplnenou rámcovým rozhodnutím Rady 2005/667/JAI z 12. júla 2005, ktorého cieľom je posilniť trestný rámec na trestanie znečistenia spôsobeného loďami⁶.
- (3) Medzinárodný režim občianskoprávnej zodpovednosti a náhrady škôd v prípade znečistenia ropnými látkami sa musí zlepšiť s cieľom zaručiť, aby sa prevádzkovatelia siete námornej dopravy ubezpečili o tom, že ropné látky sa prevážajú iba na palube ropných tankerov bezchybnej kvality.

¹ Ú. v. EÚ C [...], [...], s. [...].

² Ú. v. EÚ C [...], [...], s. [...].

³ Ú. v. EÚ C [...], [...], s. [...].

⁴ Ú. v. EÚ C [...], [...], s. [...].

⁵ Ú. v. EÚ L 255, 30.9.2005, s.11.

⁶ Ú. v. EÚ L 255, 30.9.2005, s. 164.

- (4) Protokol z roku 1996 k dohovoru z roku 1976 o obmedzení zodpovednosti vo veci námorných pohľadávok (ďalej len „dohovor z roku 1996“) by mali ratifikovať všetky členské štáty a veľký počet tretích krajín.
- (5) S cieľom zabezpečiť úplnú a jednotnú implementáciu dohovoru z roku 1996 na úrovni Európskej únie by sa mal tento dohovor začleniť do právnych predpisov Spoločenstva. Režim Spoločenstva týkajúci sa občianskoprávnej zodpovednosti musí umožniť vlastníkom lodí obmedziť ich zodpovednosť až po stropy stanovené v tomto dohovore a v súlade s jeho ustanoveniami.
- (6) Povinnosť finančnej záruky by mala umožniť zabezpečenie lepšej ochrany obetí. Prispeva tiež k vylúčeniu lodí nespĺňajúcich normy a umožňuje obnoviť hospodársku súťaž medzi prevádzkovateľmi. Takáto povinnosť je nevyhnutným doplnkom dohovoru z roku 1996. V rezolúcii A 898(21) odporučila Medzinárodná námorná organizácia členským štátom zaviesť takúto povinnosť finančnej záruky. Úroveň krytia poistením by mala byť taká, aby reagovala na situácie, v ktorých stropy stanovené dohovorom z roku 1996 nie sú dostatočné, ale aby súčasne nezaťažila priemysel neúmernými nákladmi.
- (7) Osobitné opatrenia sa musia prijať s cieľom chrániť námorníkov v prípade, že ich vlastník lode zanechá na palube bez finančných prostriedkov a náležitej starostlivosti, opierajúc sa o rezolúciu A 930(22) Medzinárodnej námornej organizácie.
- (8) Vystavovanie osvedčení potvrdzujúcich existenciu finančnej záruky je kľúčovým prvkom ustanovení tejto smernice, rovnako ako aj oznámenie týchto osvedčení, ich vzájomné uznávanie členskými štátmi a dostupnosť finančnej záruky pre obeť, ktoré chcú dosiahnuť náhradu škody.
- (9) Európska námorná bezpečnostná agentúra zriadená nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1406/2002⁷ je povinná poskytnúť potrebnú pomoc s cieľom implementácie tejto smernice.
- (10) Je potrebné prijať opatrenia nevyhnutné na implementáciu tejto smernice v súlade s rozhodnutím Rady 1999/468/ES z 28. júna 1999, ktorým sa ustanovujú postupy pre výkon vykonávacích právomocí prenesených na Komisiu⁸.
- (11) Keďže ciele navrhovanej činnosti, a to zaviesť harmonizované pravidlá vo veci zodpovednosti a finančných záruk vlastníkov lodí na dosiahnutie vysokej úrovne kvality námornej dopravy, nemožno uspokojivo dosiahnuť na úrovni samotných členských štátov, ale z dôvodov ich rozsahu a dôsledkov ich možno lepšie dosiahnuť na úrovni Spoločenstva, môže Spoločenstvo prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 zmluvy. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku neprekračuje táto smernica rámec nevyhnutný na dosiahnutie týchto cieľov,

⁷ Ú. v. ES L 208, 5.8.2002, s. 1. Nariadenie zmenené a doplnené nariadením (ES) č. 724/2004 (Ú. v. EÚ L 129, 29.4.2004, s. 1).

⁸ Ú. v. ES L 184, 17.7.1999, s. 23.

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

Článok 1

Predmet úpravy

Táto smernica stanovuje pravidlá uplatniteľné na niektoré aspekty povinností prevádzkovateľov siete námornej dopravy vo veci občianskoprávnej zodpovednosti a zriaďuje primeranú finančnú ochranu námorníkov v prípade, keď vlastník lode zanechá námorníkov bez finančných prostriedkov a nezabezpečí im náležitú starostlivosť.

Článok 2

Vymedzenie pojmov

Na účely tejto smernice:

1. „Lod“ znamená: námorná loď, bez ohľadu na vlajku a bez ohľadu na typ, prevádzkovaná na mori, vrátane člnov s nosnými krídlami, vznášadiel, ponoriek a plávajúcich zariadení;
2. „Vlastník lode“ znamená: vlastník lode alebo akýkoľvek iný subjekt alebo osoba, ako sú manažér, agent alebo nájomca lode, ktorej vlastník lode zveril zodpovednosť za prevádzku lode a ktorá prevzatím tejto zodpovednosti súhlasila s plnením všetkých povinností a záväzkov s tým spojených;
3. „Občianskoprávna zodpovednosť“ znamená: zodpovednosť zakladajúca právo na pohľadávku podriadenú obmedzeniu podľa článku 2 dohovoru z roku 1996, s výnimkou pohľadávok krytých nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č.../2006 [o zodpovednosti osobných dopravcov v lodnej preprave po mori a vnútrozemských vodných cestách v prípade nehôd]⁹;
4. „Finančná záruka“ znamená: každá finančná záruka, ako napríklad poistenie, záruka banky alebo podobnej finančnej inštitúcie;
5. „Dohovor z roku 1996“ znamená: súhrnný text dohovoru z roku 1976 o obmedzení občianskoprávnej zodpovednosti vo veci námorných pohľadávok, prijatého pod záštitou Medzinárodnej námornej organizácie, v znení zmenenom a doplnenom protokolom z roku 1996;
6. „Rezolúcia A 930(22) IMO“ znamená: rezolúcia zhromaždenia Medzinárodnej námornej organizácie a Správnej rady Medzinárodnej organizácie práce „*Usmernenia pre poskytovanie finančnej záruky v prípade, keď vlastník lode zanechá námorníkov bez finančných prostriedkov a nezabezpečí im náležitú starostlivosť*“.

⁹ Ú. v. EÚ L [...], [...], s. [...].

Článok 3

Rozsah pôsobnosti

1. Táto smernica sa v súlade s medzinárodným právom uplatňuje na námorné zóny spadajúce pod súdnu právomoc členských štátov.
2. Táto smernica sa uplatňuje na lode s hrubou priestornosťou rovnou alebo vyššou ako 300, s výnimkou režimu zodpovednosti uvedeného v článku 4, ktorý sa uplatňuje na všetky lode.
3. Táto smernica sa neuplatňuje na vojnové lode, pomocné vojnové lode alebo iné lode patriace štátu alebo prevádzkované štátom a využívané na účely vládneho nekomerčného charakteru.
4. Táto smernica nemá vplyv na uplatňovanie dohôd uvedených v prílohe I v žiadnom z členských štátov.

Článok 4

Režim zodpovednosti

1. Členské štáty sa čo možno najskôr stanú zmluvnými stranami dohovoru z roku 1996 a v každom prípade ešte pred dátumom uvedeným v článku 13 tejto smernice.
2. Členské štáty stanovujú režim občianskoprávnej zodpovednosti vlastníkov lodí a ubezpečia sa, že na právo vlastníkov lodí obmedziť svoju zodpovednosť sa vzťahujú všetky ustanovenia dohovoru z roku 1996.
3. V súlade s článkom 15 dohovoru z roku 1996 sa členské štáty ubezpečia, že jeho článok 4 týkajúci sa zrušenia obmedzenia zodpovednosti, sa neuplatňuje na lode plaviace sa pod vlajkou štátu, ktorý nie je zmluvnou stranou tohto dohovoru. V takomto prípade režim občianskoprávnej zodpovednosti zavedený členskými štátmi v súlade s touto smernicou musí stanovovať, že vlastník lode stráca právo na obmedzenie svojej zodpovednosti, ak je dokázané, že škoda vzišla z jeho skutku alebo jeho osobného zanedbania, ku ktorému došlo so zámerom spôsobiť takú škodu, alebo zo závažnej nedbanlivosti.

Článok 5

Finančná záruka občianskoprávnej zodpovednosti

Každý členský štát prijme opatrenia potrebné na to, aby každý vlastník lode plaviacej sa pod jeho vlajkou uzavrel finančnú záruku občianskoprávnej zodpovednosti. Hranica tejto záruky nesmie byť nižšia ako suma zodpovedajúca dvojnásobku stropu určeného uplatnením dohovoru z roku 1996.

Každý členský štát prijme opatrenia potrebné na to, aby každý vlastník lode plaviacej sa pod vlajkou tretej krajiny uzavrel podľa ustanovení prvého pododseku finančnú záruku, hneď ako táto loď vstúpi do jeho výhradnej ekonomickej zóny alebo do ekvivalentnej zóny. Táto

finančná záruka musí byť platná počas minimálne troch mesiacov odo dňa, ku ktorému sa požaduje.

Článok 6

Finančná záruka v prípade, keď vlastník lode zanechá námorníkov bez finančných prostriedkov a nezabezpečí im náležitú starostlivosť

Každý členský štát prijme opatrenia potrebné na to, aby každý vlastník lode plaviacej sa pod jeho vlajkou uzavrel finančnú záruku určenú na ochranu námorníkov zamestnaných alebo najatých na palube tejto lode v prípade, keď vlastník lode zanechá námorníkov bez finančných prostriedkov a nezabezpečí im náležitú starostlivosť, v súlade s rezolúciou A 930(22) IMO.

Každý členský štát prijme opatrenia potrebné na to, aby každý vlastník lode plaviacej sa pod vlajkou tretej krajiny podpísal podľa ustanovení prvého pododseku finančnú záruku, akonáhle táto loď vstúpi do jeho prístavu alebo terminálu na mori spadajúceho do jeho súdnej právomoci, alebo zakotví v zóne spadajúcej do jeho súdnej právomoci.

Členské štáty sa ubezpečia o dostupnosti systému finančnej záruky v prípade, keď vlastník lode zanechá námorníkov bez finančných prostriedkov a nezabezpečí im náležitú starostlivosť v súlade s rezolúciou A 930(22) IMO.

Článok 7

Osvedčenie o finančnej záruke

1. Existencia a platnosť finančných záruk uvedených v článkoch 5 a 6 musia byť potvrdené jedným alebo viacerými osvedčeniami, v súlade s ustanoveniami tejto smernice, a podľa vzoru uvedeného v prílohe II.
2. Osvedčenia vydávajú príslušné orgány členských štátov potom, ako sa ubezpečia, že vlastník lode spĺňa ustanovenia tejto smernice.

Pokiaľ ide o loď registrovanú v členskom štáte, osvedčenia vydáva alebo potvrdzuje príslušný orgán štátu, v ktorom je loď registrovaná.

Pokiaľ ide o loď registrovanú v tretej krajine, osvedčenia môže vydávať alebo potvrdzovať príslušný orgán ktoréhokoľvek členského štátu.

3. Podmienky vydávania a platnosti osvedčení, najmä kritérií a podmienok udeľovania, ako aj opatrenia týkajúce sa poskytovateľov finančných záruk, sú stanovené v súlade s článkom 12 ods. 2.
4. Osvedčenia musia byť v súlade so vzorom uvedeným v prílohe II a musia obsahovať tieto údaje:
 - a) meno lode a prístav, v ktorom je registrovaná;
 - b) názov a miesto hlavnej prevádzky vlastníka;

- c) typ záruky;
 - d) názov a miesto hlavnej prevádzky poisťovne alebo inej osoby poskytujúcej záruku a prípadne miesto prevádzky, kde bolo poistenie alebo záruka uzavretá;
 - e) obdobie platnosti osvedčenia, ktoré nesmie prekročiť obdobie platnosti poistenia alebo záruky.
5. Osvedčenia sú vystavené v úradnom jazyku alebo v úradných jazykoch členského štátu, ktorý ich vydáva. Ak týmto jazykom nie je angličtina, ani francúzština, text obsahuje preklad do niektorého z týchto jazykov.

Článok 8

Oznámenie osvedčenia o finančnej záruke

1. Osvedčenie sa musí nachádzať na palube lode a jedna kópia musí byť uložená u orgánu, ktorý vedie register lode alebo, ak loď nie je registrovaná v niektorom členskom štáte, u orgánu štátu, ktorý osvedčenie vydal alebo potvrdil.
2. Prevádzkovateľ, agent alebo kapitán lode, ktorá vstupuje do výhradnej ekonomickej zóny alebo do ekvivalentnej zóny niektorého členského štátu v prípadoch uvedených v článku 5, oznámi orgánom tohto členského štátu prítomnosť osvedčenia o finančnej záruke na palube v súlade s ustanoveniami prílohy III.
3. Prevádzkovateľ, agent alebo kapitán lode, ktorá smeruje do prístavu alebo terminálu na mori spadajúceho do súdnej právomoci niektorého členského štátu, alebo ktorá musí zakotviť v zóne spadajúcej do súdnej právomoci niektorého členského štátu v prípadoch uvedených v článku 6, oznámi orgánom tohto členského štátu prítomnosť osvedčenia o finančnej záruke na palube v súlade s ustanoveniami prílohy III.
4. Príslušné orgány členských štátov musia mať možnosť vymieňať si informácie ustanovené v odseku 1 prostredníctvom systému Spoločenstva na výmenu námorných informácií SafeSeaNet.

Článok 9

Vzájomné uznávanie osvedčení o finančnej záruke členskými štátmi

Každý členský štát uznáva osvedčenia vydané alebo potvrdené iným členským štátom v zmysle článku 7 na účely tejto smernice a považuje ich za rovnocenné s osvedčeniami ním vydanými alebo potvrdenými, a to aj pokiaľ ide o loď, ktorá nie je registrovaná v niektorom členskom štáte.

Členský štát môže kedykoľvek požiadať štát, ktorý vydal alebo potvrdil osvedčenie, o výmenu názorov, ak sa domnieva, že poisťovňa alebo ručiteľ uvedený na osvedčení nie je finančne schopný čeliť povinnostiam uloženým touto smernicou.

Článok 10

Priama žaloba proti poskytovateľovi finančnej záruky občianskoprávnej zodpovednosti

Každá žiadosť o náhradu škôd spôsobených loďou môže byť podaná priamo voči poskytovateľovi finančnej záruky pokrývajúcej občianskoprávnu zodpovednosť vlastníka.

Poskytovateľ finančnej záruky môže využiť prostriedky obrany, ktoré by vlastník sám bol oprávnený využiť, s výnimkou prostriedkov vyplývajúcich z konkurzu alebo vstupu vlastníka do likvidácie.

Poskytovateľ finančnej záruky môže tiež využiť skutočnosť, že škody vyplývajú zo zámernej chyby vlastníka. Nemôže však využiť žiadny prostriedok obrany, ktorý by mohol použiť v žalobe podanej vlastníkom voči nemu.

Poskytovateľ finančnej záruky môže v každom prípade donútiť vlastníka, aby sa zapojil do konania.

Článok 11

Správy

Päť rokov po nadobudnutí účinnosti tejto smernice podajú členské štáty Komisii správu o skúsenostiach získaných s jej uplatňovaním. Na tomto základe Komisia predloží Európskemu parlamentu a Rade správu obsahujúcu návrhy zmien a doplnení tejto smernice, ktoré považuje za náležité.

Článok 12

Výbor

1. Komisii pomáha Výbor pre bezpečnosť na mori a zabránenie znečisťovania z lodí (COSS) ustanovený článkom 3 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2099/2002¹⁰.
2. Pri odkaze na tento odsek sa uplatňujú články 5 a 7 rozhodnutia 1999/468/ES, so zreteľom na ustanovenia jeho článku 8.

Lehota uvedená v článku 5 ods. 6 rozhodnutia 1999/468/ES je stanovená na tri mesiace.
3. Výbor prijme svoj rokovací poriadok.

¹⁰ Ú. v. ES L 324, 29.11.2002, s. 1.

Článok 13

Transpozícia

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

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

2. Členské štáty oznámia Komisii znenie hlavných ustanovení vnútroštátnych právnych predpisov, ktoré prijímú v oblasti pôsobnosti tejto smernice.

Článok 14

Nadobudnutie účinnosti

Táto smernica nadobúda účinnosť [...] dňom nasledujúcim po jej uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Článok 15

Adresáti

Táto smernica je určená členským štátom.

V Bruseli [...]

Za Európsky parlament
predseda
[...]

Za Radu
predseda
[...]

PRÍLOHA I

Zoznam dohovorov uvedených v článku 3 ods. 4

- Medzinárodný dohovor z roku 1992 o občianskoprávnej zodpovednosti za škody spôsobené znečistením ropnými látkami;
- Medzinárodný dohovor z roku 1996 o zodpovednosti a náhrade škôd spojených s prepravou škodlivých a potenciálne nebezpečných látok po mori (dohovor HNS);
- Medzinárodný dohovor z roku 2001 o občianskoprávnej zodpovednosti za škody spôsobené v dôsledku znečistenia ropnými látkami zo zásobníkov („zásobníkový“ dohovor).

PRÍLOHA II

Vzor osvedčenia o finančnej záruke

(článok 7 ods. 1)

Názov lode	Rozlišovacie písmeno alebo číslo	Prístav, kde je loď registrovaná	Meno a adresa vlastníka

Dolupodpísaný potvrdzuje, že uvedená loď je krytá poistnou zmluvou alebo inou finančnou zárukou spĺňajúcou podmienky smernice 200./../ES o občianskoprávnej zodpovednosti a finančných zárukách vlastníkov lodí.

Typ záruky

Trvanie záruky

Meno a adresa poisťovne (alebo poisťovní) a/alebo ručiteľa (alebo ručiteľov)...

Meno

Adresa.....

Toto osvedčenie je platné až do

Vydané alebo potvrdené vládou

Vydané v dňa

Podpis a meno úradníka, ktorý vydáva alebo potvrdzuje osvedčenie

PRÍLOHA III

Zoznam údajov, ktoré je potrebné oznámiť podľa článku 8

1. Identifikácia lode (meno, volací kód, identifikačné číslo IMO, číslo MMSI).
2. Dátum a čas.
3. Pozícia s udaním stupňov zemepisnej dĺžky a šírky alebo skutočné postavenie a vzdialenosť v námorných míľach od jasne určeného orientačného bodu na zemi.
4. Cieľový prístav.
5. Predpokladaný čas príchodu do cieľového prístavu alebo na stanovište lodivodov, podľa požiadaviek príslušných orgánov, a pravdepodobný čas vyplávania.
6. Prítomnosť osvedčenia o finančnej záruke na palube.
7. Adresa, na ktorej možno získať podrobné informácie o osvedčení.

V medziach možností môžu byť informácie uvedené v bodoch 6. a 7. poskytnuté zároveň s inými správami o oznámení, pokiaľ sú dodržané podmienky článku 8 ods. 2.

LEGISLATÍVNY FINANČNÝ VÝKAZ

1. NÁZOV NÁVRHU:

Návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady o občianskoprávnej zodpovednosti a o finančných zárukách vlastníkov lodí

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

Politická oblasť: Energetika a doprava

Činnosti: Námorná a riečna doprava, intermodalita.

3. ROZPOČTOVÉ POLOŽKY

3.1. Rozpočtové položky (prevádzkové položky a súvisiace položky technickej a administratívnej pomoci (bývalé položky BA) vrátane ich názvov: neuplatňuje sa

3.2. Trvanie akcie a finančných dôsledkov: neuplatňuje sa

3.3. Rozpočtové charakteristiky (v prípade potreby pridať riadky): neuplatňuje sa

Rozpočtová položka	Druh výdavkov		Nové	Príspevok EZVO	Príspevky žiadateľských krajín	Výdavková kapitola vo finančnom výhlade
	POVINNÝ / NEPOVINNÝ	DRP ¹ /NRP ²	ÁNO/NIE	ÁNO/NIE	ÁNO/NIE	Č.
	POVINNÝ / NEPOVINNÝ	DRP/NRP	ÁNO/NIE	ÁNO/NIE	ÁNO/NIE	Č.

¹ Diferencované rozpočtové prostriedky.

² Nediferencované rozpočtové prostriedky.

4. ZHRNUTIE ZDROJOV

4.1. Finančné zdroje

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

milióny eur (na tri desatinné miesta)

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

Prevádzkové výdavky³

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

Administratívne výdavky v rámci referenčnej sumy⁴

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

CELKOVÁ REFERENČNÁ SUMA

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

Správne výdavky nezahrnuté v referenčnej sume⁵

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

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

⁴ Výdavky v rámci článku xx 01 04 hlavy xx.

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

Celkové orientačné náklady na akciu

VRP CELKOM vrátane nákladov na ľudské zdroje		a+c+d+e	0	0	0	0	0	0	0
PRP CELKOM vrátane nákladov na ľudské zdroje		b+c+d+e	0	0	0	0	0	0	0

Podrobnosti o spolufinancovaní

Legislatívny návrh nezahŕňa finančnú spoluúčasť členských štátov

milióny eur (na tri desatinné miesta)

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

4.1.2. Zlučiteľnosť s finančným plánom

- ☒ Návrh je zlučiteľný s platným finančným plánovaním.
- ☐ Návrh si vyžaduje zmenu v plánovaní príslušnej výdavkovej kapitoly vo finančnom výhľade.
- ☐ Návrh si môže vyžadovať uplatnenie ustanovení medziinštitucionálnej dohody⁶ (týkajúcich sa flexibilného nástroja alebo revízie finančného výhľadu).

⁶ Pozri body 19 a 24 medziinštitucionálnej dohody.

4.1.3. Finančné dôsledky na príjmy

- ☒ Návrh nemá žiadne finančné dôsledky na príjmy
- ☐ Finančné dôsledky – účinok na príjmy je takýto:

Poznámka: Všetky upresnenia a pripomienky týkajúce sa metódy výpočtu účinku na príjmy sa musia nachádzať v samostatnej prílohe.

milióny eur (na jedno desatinné miesto)

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

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

Žiadny vplyv na náklady na zamestnancov. Riadenie existujúcimi pracovníkmi.

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

5. CHARAKTERISTIKY A CIELE

5.1. Uskutočnenie potrebné v krátkodobom alebo dlhodobom horizonte

Pravidlá uplatniteľné na medzinárodnej úrovni vo veci občianskoprávnej zodpovednosti vlastníkov lodí nie sú postačujúce, pretože v skutočnosti neprispievajú ani k predchádzaniu škôd, ani ku garancii ich nápravy.

Je potrebné ustanoviť v právnych predpisoch Spoločenstva vytvorenie nediskriminujúcich pravidiel, platných pre všetky lode bez ohľadu na vlajku, ktoré v skutočnosti prispievajú k predchádzaniu škôd spôsobených loďami a ku garancii ich nápravy.

⁷ Ak trvanie akcie presahuje 6 rokov, pridajú sa v prípade potreby ďalšie stĺpce.

5.2. Pridaná hodnota zo zapojenia Spoločenstva, spojitosť návrhu s inými finančnými nástrojmi a možná synergia

Komisia bude pracovať na tom, aby tento dohovor CLC mohol byť predmetom zlepšení, ako napríklad zrušenie stropu občianskoprávnej zodpovednosti. Týmto postupom reaguje Komisia na obavy vyslovené tak Európskym parlamentom ako aj Európskou radou.

Európsky parlament volal 21. marca 2004 po „európskej námornej politike, globálnej a koherentnej, určenej na zriadenie európskeho priestoru námornej bezpečnosti [spočívajúcej] predovšetkým na (...) vytvorení režimu zodpovednosti rozšíreného na celú sieť námornej dopravy (...)“.

5.3. Ciele, očakávané výsledky a súvisiace ukazovatele návrhu v rámci riadenia podľa jednotlivých činností (ABM)

Cieľom je vytvorenie nediskriminujúcich pravidiel, platných pre všetky lode bez ohľadu na vlajku, ktoré v skutočnosti prispievajú k predchádzaniu škôd spôsobených loďami a ku garancii ich nápravy:

- V záujme lepšieho predchádzania škôd považuje Komisia za nevyhnutné zrušiť strop občianskoprávnej zodpovednosti.
- S cieľom lepšie brániť záujmy obetí nehôd, Komisia tiež považuje za potrebné doplniť normatívne ustanovenia v oblasti zodpovednosti vytvorením systému povinnej finančnej záruky vlastníkov lodí.

Návrh smernice presne opisuje dosah a zároveň podmienky tejto povinnosti finančnej záruky. Takto je stanovené, že s cieľom zohľadniť prípadné zrušenie stropu zodpovednosti, finančná záruka je vo výške zodpovedajúcej dvojnásobku stropov určených protokolom z roku 1996 k dohovoru o obmedzení zodpovednosti pre námorné pohľadávky.

5.4. Spôsoby implementácie (orientačné)

Uved'te zvolenú(-é) metódu(-y)⁸ realizácie akcie.

☐ Centralizované riadenie

☒ priamo na úrovni Komisie

☐ nepriamo delegovaním právomocí na:

☐ výkonné agentúry,

☐ subjekty zriadené Spoločenstvami podľa článku 185 finančného nariadenia,

⁸ Ak je uvedených viacero metód, upresnite v časti „Poznámky“ tohto bodu.

- ☐ vnútroštátne verejné subjekty/subjekty poverené službou vo verejnom záujme.
- ☐ **Spoločné alebo decentralizované riadenie**
- ☐ s členskými štátmi
- ☐ s tretími krajinami
- ☐ **Spoločné riadenie s medzinárodnými organizáciami (doplňte)**

Poznámky:

6. MONITOROVANIE A HODNOTENIE

Návrh smernice obsahuje ustanovenie, ktoré požaduje, aby členské štáty oznámili vnútroštátne vykonávacie opatrenia, ktoré je potrebné prijať za účelom transpozície smerníc do vnútroštátnych právnych predpisov.

Neoznámenie týchto vnútroštátnych vykonávacích opatrení (ako aj čiastočné oznámenie) automaticky vyvolá otvorenie priestupkového konania v súlade s článkom 226 Zmluvy.

6.1. Hodnotenie:

6.1.1. Hodnotenie ex-ante

Prípadné vplyvy identifikované v hodnotení vplyvov sú tieto:

- Nový systém bude výhodný pre zodpovedných vlastníkov, ak už uzatvorili poistnú zmluvu o občianskoprávnej zodpovednosti za škody tretím osobám spôsobené ich loďami a ak budú operovať na trhu, na ktorom nebude hospodárska súťaž ovplyvnená činnosťou niektorých nečestných operátorov, ktorí nemajú uzatvorenú poistku.
- Pokiaľ ide o zrušenie stropu, dotkne sa to iba vlastníkov, ktorí konajú so závažnou nedbanlivosťou, a zvýhodňuje zodpovedných vlastníkov, ktorí budú naďalej využívať ochranný režim obmedzenia zodpovednosti.
- Množstvo poistných zmlúv uzatvorených poisťovňami sa nevyhnutne nezvýši, ani nevzrastie riziko, ktorému sa vystavujú, pretože je ich povinnosťou zaručiť – ako je aj povinnosťou ostatných článkov reťaze námornej dopravy – že lode, ktoré poisťujú, dodržiavajú medzinárodné štandardy.
- Ostatní prevádzkovatelia siete námornej dopravy by boli postihnutí, ak by na nich boli prevedené prípadné zvýšené náklady vykázané vlastníkom. Práve sme však videli, že rozšírenie poistenia by nemalo spôsobiť zvýšenie nákladov. Z praktického hľadiska sa bude musieť posádka a agenti vlastníka lode riadiť ustanovenými postupmi v zmysle oznámenia prítomnosti osvedčení na palube. Posádke bude tiež poskytnutá ochrana vyplývajúca z finančnej záruky na repatriáciu námorníkov.

- Vlastníci majetkov na pobreží (každá osoba, ktorá by mohla utrpieť škodu spôsobenú loďou a požadovať jej náhradu od vlastníka tejto lode: súkromné osoby, odborníci, ale aj štátne orgány). Postavenie vlastníkov majetkov na pobreží sa má novým mechanizmom povinného poistenia zlepšiť. Zavedenie priamej akcie viac posilňuje ich postavenie. Práve vlastníci majetkov na pobreží ako prví pocítia výhody nového režimu povinného poistenia.
- Správ (štáty vlajky a prístavné štátne kontroly) sa to týka, ak musia vytvoriť systém udeľovania osvedčení o finančnej záruke a kontroly týchto osvedčení. Táto povinnosť už existuje v členských štátoch uplatňujúcich systém CLC, ale je obmedzená na cisternové lode. Tretie krajiny, ktoré prijali systém povinného poistenia pre všetky typy lodí, zostavili špecializované skupiny.

6.1.2. *Opatrenia prijaté v nadväznosti na predbežné hodnotenie/ex-post (ponaučenia z predchádzajúcich podobných skúseností).*

Neuplatňuje sa

6.1.3. *Podmienky a opakovanie ďalších hodnotení.*

Neuplatňuje sa

7. **OPATRENIA PROTI PODVODOM**

Neuplatňuje sa

8. PODROBNOSTI O ZDROJOCH

8.1. Ciele návrhu v hľadiska finančných nákladov: neuplatňuje sa

Viazané rozpočtové prostriedky v miliónoch eur (na tri desatinné miesta)

(Uviest' názvy cieľov, akcií a výkonov/výstupov)	Druh výkonu	Priemerné náklady	Rok n		Rok n+1		Rok n+2		Rok n+3		Rok n+4		Rok n+5 a ďalšie		SPOLU	
			Počet výkonov/výstupov	Celkové náklady	Počet výkonov/výstupov	Celkové náklady	Počet výkonov/výstupov	Celkové náklady	Počet výkonov/výstupov	Celkové náklady	Počet výkonov/výstupov	Celkové náklady	Počet výkonov/výstupov	Celkové náklady	Počet výkonov/výstupov	Celkové náklady
OPERATÍVNY CIEĽ Č. 1 ⁹ ...																
Akcia 1.....																
- Výkon 1																
- Výkon 2																
Akcia 2.....																
- Výkon 1																
Medzisúččet Cieľ 1																
OPERATÍVNY CIEĽ Č. 2...																
Výkon 1.....																
- Výkon 1																
Medzisúččet Cieľ 2																
OPERATÍVNY CIEĽ Č. n																
Medzisúččet Cieľ n																
CELKOVÉ NÁKLADY																

⁹ Ako je opísaný v časti 5.3.

8.2. Administratívne výdavky

8.2.1. Počet a druh ľudských zdrojov

Druhy pracovných miest		Zamestnanci, ktorí majú riadiť činnosť s použitím existujúcich a/alebo dodatočných zdrojov (počet pracovných miest/na plný úväzok)					
		Rok n	Rok n+1	Rok n+2	Rok n+3	Rok n+4	Rok n+5
Úradníci alebo dočasní zamestnanci ¹⁰ (06 01 01)	A*/AD	0	0	0	0	0	0
	B*, C*/ZTS	0	0	0	0	0	0
Zamestnanci financovaní ¹¹ na základe článku XX 01 02		0	0	0	0	0	0
Iní zamestnanci financovaní ¹² na základe článku XX 01 04/05		0	0	0	0	0	0
CELKOM		0	0	0	0	0	0

8.2.2. Opis úloh vyplývajúcich z akcie: úlohy

Neuplatňuje sa

8.2.3. Zdroje ľudských zdrojov (štatutárne)

- ☐ Pracovné miesta v súčasnosti pridelené na riadenie programu, ktorý sa má nahradiť alebo rozšíriť
- ☐ Pracovné miesta predbežne pridelené v rámci vykonávania PRS (ročná politická stratégia/PNR (predbežný návrh rozpočtu) na rok n
- ☐ Pracovné miesta, ktoré sa majú požadovať v ďalšom procese PRS/PNR
- ☐ Pracovné miesta, ktoré sa majú opätovne prideliť s použitím existujúcich zdrojov v rámci riadiaceho útvaru (vnútorná reorganizácia)
- ☐ Pracovné miesta potrebné na rok n, ktoré však nie sú plánované v rámci vykonávania PRS/PNR daného obdobia

¹⁰ Náklady na nich NIE SÚ POKRYTÉ referenčnou sumou.

¹¹ Náklady na nich NIE SÚ POKRYTÉ referenčnou sumou.

¹² Náklady na nich SÚ pokryté referenčnou sumou.

8.2.4. Iné administratívne výdavky zahrnuté v referenčnej sume

(XX 01 04/05 – Výdavky na administratívne riadenie)

milióny eur (na tri desatinné miesta)

Rozpočtová položka (číslo a nadpis)	Rok n	Rok n+1	Rok n+2	Rok n+3	Rok n+4	Rok n+5 a nasl.	CELKOM
1. Technická a administratívna pomoc (vrátane nákladov na príslušných pracovníkov)							0
Výkonné agentúry ¹³							0
Iná technická a administratívna pomoc							0
- intra muros							0
- extra muros							0
Technická a administratívna pomoc celkom							0

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

milióny eur (na tri desatinné miesta)

Druh ľudských zdrojov	Rok n	Rok n+1	Rok n+2	Rok n+3	Rok n+4	Rok n+5 a nasl.
Úradníci a dočasní zamestnanci (06 01 01)	0	0	0	0	0	0
Zamestnanci financovaní na základe článku XX 01 02 (pomocní zamestnanci, vyslaní národní experti, zmluvní zamestnanci atď.) (uviesť rozpočtovú položku)	0	0	0	0	0	0
Náklady na ľudské zdroje a súvisiace výdavky celkom (nezahrnuté v referenčnej sume)	0	0	0	0	0	0

Výpočet – *Úradníci a dočasní zamestnanci*

Neuplatňuje sa

Výpočet – *Zamestnanci financovaní na základe článku XX 01 02*

Neuplatňuje sa

¹³ Je potrebné uviesť legislatívny finančný výkaz, ktorý sa konkrétne vzťahuje na príslušnú(-é) výkonnú(-é) agentúru(-y).

8.2.6. Iné administratívne výdavky nezahrnuté v referenčnej sume

milióny eur (na tri desatinné miesta)

	Rok n	Rok n+1	Rok n+2	Rok n+3	Rok n+4	Rok n+5 a ďalšie	SPOLU
XX 01 02 11 01 – Misie	0	0	0	0	0	0	0*
XX 01 02 11 02 – Schôdze a konferencie	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 03 – Výbory ¹⁴	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 04 – Štúdie a poradenstvo	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 05 – Informačné systémy	0	0	0	0	0	0	0
2. Iné výdavky na riadenie celkom (XX 01 02 11)	0	0	0	0	0	0	0
3. Iné výdavky administratívnej povahy (upresniť uvedením rozpočtovej položky)	0	0	0	0	0	0	0
Administratívne výdavky okrem výdavkov na ľudské zdroje a súvisiace výdavky (nezahrnuté v referenčnej sume) celkom	0	0	0	0	0	0	0

* bez vplyvu na súčasný rozpočet misií

Výpočet – Iné administratívne výdavky nezahrnuté v referenčnej sume

Neuplatňuje sa

¹⁴ Uviesť typ výboru, ako aj skupinu, ku ktorej patrí.