



EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 22. 6. 2015
COM(2015) 304 final

2015/0135 (NLE)

Návrh

ROZHODNUTIE RADY

o ratifikácii zo strany členských štátov Protokolu z roku 2010 k Medzinárodnému dohovoru o zodpovednosti a náhrade škody pri preprave nebezpečných a škodlivých látok na mori a o ich pristúpení k nemu v mene Únie s výnimkou aspektov týkajúcich sa justičnej spolupráce v občianskych veciach

DÔVODOVÁ SPRÁVA

1. KONTEXT NÁVRHU

1.1. Úvod

Zodpovednosť a náhrada za škody vyplývajúce z osobitných druhov činností v rámci lodnej prepravy sú regulované na medzinárodnej úrovni sériou dohovorov Medzinárodnej námornej organizácie (ďalej len „IMO“), ktoré vychádzajú z tých istých hlavných zásad. Medzi tieto zásady patrí: objektívna zodpovednosť majiteľa lode, povinné poistenie na pokrytie škôd spôsobených tretím stranám, nárok uplatniť svoje práva priamo proti poisťovateľovi v prípade osôb, ktoré utrpeli škody, obmedzenie zodpovednosti a v prípade ropy a nebezpečných a škodlivých látok („HNS“) osobitný kompenzačný fond, ktorý zaplatí za škody, pokiaľ presahujú hranice zodpovednosti vlastníka lode.

Medzinárodný dohovor o zodpovednosti a náhrade škody pri preprave nebezpečných a škodlivých látok na mori z roku 1996 (ďalej len „Dohovor HNS z roku 1996“) je posledným z dohovorov IMO zaoberajúcich sa zodpovednosťou, ktorý štáty stále neratifikovali a teda nemohol nadobudnúť platnosť. Je dôležitou súčasťou medzinárodného režimu námornej zodpovednosti najmä vzhľadom na to, že preprava nebezpečných a škodlivých látok na mori, vrátane skvapalneného zemného plynu („LNG“) a skvapalneného ropného plynu („LPG“), je prosperujúcim obchodom, ktorý predstavuje významnú časť sektora námornej dopravy.

V protokole z roku 2010 (ďalej len „protokol z roku 2010“) k Dohovoru HNS z roku 1996 sa uviedli potrebné zmeny, aby sa vyriešili problémy zistené v Dohovore HNS z roku 1996. Protokol z roku 2010 a ustanovenia dohovoru v znení zmien vnesených protokolom sa majú chápať, vykladať a uplatňovať spolu ako jedna jediná listina, ako sa stanovuje v článkoch 2 a 18 protokolu. Konsolidované znenie protokolu vypracoval sekretariát organizácie IMO a bolo schválené na úrovni IMO v roku 2011 na 98. zasadnutí jej právneho výboru a uvádza sa ako „Dohovor HNS z roku 2010“. Dohovor HNS z roku 2010, ako jediná konsolidovaná listina dohovoru, nadobudne platnosť potom, čo nadobudne platnosť protokol z roku 2010.

Podpis, ratifikácia protokolu z roku 2010 zo strany štátu alebo jeho pristúpenie k nemu rušia akýkoľvek predchádzajúci podpis alebo ratifikáciu Dohovoru HNS z roku 1996 zo strany uvedeného štátu v súlade s článkom 20 ods. 8 protokolu (článok 45 ods. 8 Dohovoru HNS z roku 2010).

Ani Dohovor HNS z roku 1996, ani protokol z roku 2010 k dohovoru HNS nenadobudli platnosť. K tomuto dňu nemá Protokol z roku 2010 k dohovoru HNS žiadne zmluvné strany.

Je dôležité poznamenať, že spolu so súhlasom s viazanosťou protokolom z roku 2010 sa musia v súlade s jeho článkom 20 ods. 4 (článok 45 ods. 4 Dohovoru HNS z roku 2010) predložiť údaje o celkových množstvách nákladu podliehajúceho príspevku, ktoré boli prijaté počas predchádzajúceho kalendárneho roka. Tento predpoklad je hlavným dôvodom, prečo žiadny štát doteraz neratifikoval dohovor.

Po prijatí protokolu z roku 2010 k dohovoru HNS na úrovni IMO vypracovala skupina štátov s pomocou sekretariátu medzinárodných fondov na kompenzáciu škôd vzniknutých v dôsledku znečistenia ropnými látkami (ďalej len „fondy IOPC“) súbor usmernení v súvislosti s predkladaním správ o náklade nebezpečných a škodlivých látok, ktorý podlieha príspevku. Tieto usmernenia boli schválené právnym výborom

IMO na jeho 100. zasadnutí 19. apríla 2013¹, čím sa vyriešil hlavný praktický problém súvisiaci s ratifikáciou dohovoru.

Korešpondenčná skupina pre nebezpečné a škodlivé látky bola vytvorená na 101. zasadnutí právneho výboru IMO s cieľom pomôcť štátom pri zavádzaní postupov na vykonávanie dohovoru, najmä na predkladanie správ o náklade nebezpečných a škodlivých látok, ktorý podlieha príspevku, aby sa pripravila cesta pre ratifikáciu. Viaceré členské štáty EÚ a Európska komisia sú členmi tejto skupiny.

1.2. Právomoc EÚ a jej dôsledky

V súlade s pravidlami o vonkajšej právomoci Únie stanovenými v článku 3 ods. 2 Zmluvy o fungovaní Európskej únie („ZFEÚ“) patrí protokol z roku 2010 a v budúcnosti Dohovor HNS z roku 2010 do výlučnej právomoci Únie, pretože má vplyv na spoločné pravidlá Únie a mení ich rozsah pôsobnosti.

Ako sa uvádza v bode 1.4 tejto dôvodovej správy, uzavretie protokolu z roku 2010 k dohovoru by malo vplyv na rozsah pôsobnosti a pravidlá smernice 2004/35/ES o environmentálnej zodpovednosti pri prevencii a odstraňovaní environmentálnych škôd². Okrem toho z dôvodov uvedených ďalej v bode 1.5 by malo uzavretie protokolu z roku 2010 vplyv na pravidlá stanovené v nariadení (EÚ) č. 1215/2012 o právomoci a o uznávaní a výkone rozsudkov v občianskych a obchodných veciach (prepracované znenie nariadenia Brusel I)³.

Toto prekryvanie medzi pravidlami dohovoru, v znení zmien, a pravidlami stanovenými v Únii, pokiaľ ide o justičnú spoluprácu v občianskych a obchodných veciach, takisto predstavovalo právny základ pre rozhodnutie Rady 2002/971/ES, ktorým sa členské štáty v záujme Spoločenstva splnomocňujú k ratifikácii alebo pristúpeniu k dohovoru HNS z roku 1996⁴. Ako je však stanovené v úvode, protokol z roku 2010 zmenil Dohovor HNS z roku 1996 a Dohovor HNS z roku 2010 je konsolidovanou listinou vyplývajúcou z tejto zmeny. Preto sa vplyv Dohovoru HNS z roku 2010 na pravidlá EÚ musí posudzovať vzhľadom na vývoj v právnom poriadku Únie, keďže rozhodnutie Rady 2002/971/ES bolo prijaté.

V prípade, keď v znení dohovoru alebo protokolu chýba ustanovenie o organizácii regionálnej ekonomickej integrácie („REIO“), nemôže výlučnú právomoc Únie na uzatvorenie protokolu z roku 2010 vykonávať samotná Únia ako samostatný právny subjekt. Je na členských štátoch, ktoré podliehajú tejto povinnosti, aby uzavreli túto medzinárodnú dohodu v mene Únie. Keďže sa protokol z roku 2010 týka záležitostí patriacich do výlučnej právomoci EÚ, členské štáty nemôžu samostatne rozhodovať o podpise a ratifikácii tohto protokolu. Môžu tak urobiť len v mene Únie po splnomocnení Radou a súhlase Európskeho parlamentu na základe návrhu Komisie v súlade s článkom 218 ods. 6 písm. a) ZFEÚ.

¹ IIMO LEG 100th Session, LEG 100/14, „Report of the Legal Committee on the work of its one hundredth session“ (Správa právneho výboru o činnosti na jeho stom zasadnutí), s. 5 – 6; LEG 100/3, dokument predložený Kanadou „Monitoring the Implementation of the HNS Protocol, 2010“ (Monitorovanie vykonávania protokolu HNS z roku 2010), príloha 2 „Reporting guidelines on the submission of HNS contributing cargo“ (Usmernenia na podávanie správ o predkladaní údajov o náklade nebezpečných a škodlivých látok, ktorý podlieha príspevku).

² Ú. v. EÚ L 143, 30.4.2004, s. 56.

³ Ú. v. EÚ L 351, 20.12.2012, s. 1.

⁴ Rozhodnutie 2002/971/ES z 18. novembra 2002, ktorým sa členské štáty v záujme Spoločenstva splnomocňujú k ratifikácii alebo pristúpeniu k Medzinárodnému dohovoru o ručení a náhrade škody pri preprave nebezpečných a škodlivých látok na mori z roku 1996 (dohovor HNS), (Ú. v. ES L 337, 13.12.2002, s.55).

1.3. Podrobnosti dohovoru

Protokol z roku 2010, a tým aj konsolidovaný Dohovor HNS z roku 2010, nadobudne platnosť 18 mesiacov po dni, keď ho ratifikuje aspoň 12 štátov, vrátane 4, z ktorých každý má aspoň 2 milióny jednotiek hrubej priestornosti, a potom, čo boli generálnemu tajomníkovi IMO predložené príslušné údaje o náklade, ktorý podlieha príspevku, čím sa preukáže, že v priebehu predchádzajúceho kalendárneho roka bolo v týchto štátoch prijaté celkové množstvo minimálne 40 miliónov ton nákladu, ktorý podlieha príspevku v prospech všeobecného účtu HNS. Podmienky nadobudnutia platnosti boli rovnaké aj pri Dohovore HNS z roku 1996.

Hlavné zmeny medzi Dohovorom HNS z roku 1996 a Dohovorom HNS z roku 2010 sú:

- a) vyňatie balených HNS z vymedzenia nákladu, ktorý podlieha príspevku do fondu HNS, pričom škody spôsobené balenými HNS naďalej pokrýva dvojstupňový systém kompenzácie stanovený v dohovore (článok 1 ods. 10 Dohovoru HNS z roku 2010);
- b) zvýšenie hraníc zodpovednosti majiteľa lode v prípade lodí prepravujúcich balené HNS s cieľom lepšie zohľadniť vylúčenie balených HNS z nákladu, ktorý podlieha príspevku do fondu HNS (článok 9 ods. 1 písm. b) Dohovoru HNS z roku 2010);
- c) stanovenie fyzického prijímateľa LNG za stranu zodpovednú za platbu príslušných príspevkov do fondu HNS, pokiaľ neexistuje iná dohoda medzi držiteľom oprávnenia a príjemcom (článok 19 ods. 1a Dohovoru HNS z roku 2010);
- d) podmienenie platby náhrady z fondu HNS v prípade krytých udalostí tým, že dotknutý štát splní svoju povinnosť predkladať správy o náklade, ktorý podlieha príspevku, za všetky roky pred udalosťou (článok 21a ods. 2 Dohovoru HNS z roku 2010).

Týmito zmenami sa odstraňujú hlavné prekážky, ktoré bránili procesu ratifikácie Dohovoru HNS z roku 1996.

Rozsah pôsobnosti: Dohovor HNS z roku 2010 sa uplatňuje na nároky na náhradu škody spôsobenej prepravou nebezpečných a škodlivých látok po mori s výnimkou nárokov vzniknutých na základe zmluvy o preprave tovaru alebo cestujúcich. Škody, na ktoré sa vzťahuje dohovor, zahŕňajú akékoľvek poškodenie územia – vrátane teritoriálnych vôd – zmluvného štátu, environmentálne škody vo výhradnej hospodárskej zóne („VHZ“) zmluvného štátu, akékoľvek škody – iné než environmentálne škody – mimo územia a teritoriálnych vôd zmluvného štátu spôsobené loďou zaregistrovanou v zmluvnom štáte, ako aj akékoľvek preventívne opatrenia prijaté na minimalizáciu uvedených typov škôd. Vojnové lode alebo iné lode patriace štátu alebo lode prevádzkované štátom používané na nekomerčné účely sú vylúčené z rozsahu pôsobnosti dohovoru, pokiaľ príslušný členský štát nerozhodne inak. Okrem toho môže štát vylúčiť z rozsahu pôsobnosti tohto dohovoru lode menšie ako 200 ton hrubej priestornosti, ktoré prepravujú HNS výlučne v balenej forme, keď vykonávajú plavby medzi prístavmi alebo zariadeniami uvedeného štátu. Táto výnimka sa môže uplatňovať aj medzi dvoma susednými štátmi po výslovnej dohode oboch štátov. Takéto výnimky týkajúce sa jedného alebo dvoch susedných štátov sa musia podľa potreby oznámiť organizácii IMO.

Hlavné aspekty zodpovednosti a náhrady: Dohovorom HNS z roku 2010 sa zavádza objektívna zodpovednosť vlastníka lode, ktorá prepravuje HNS, za akúkoľvek škodu v dôsledku udalosti súvisiacej s prepravou HNS po mori na palube uvedenej lode. Existujú obmedzené výnimky z objektívnej zodpovednosti vlastníka, pričom pri ich uplatnení nesie dôkazné bremeno vlastník.

Objektívna zodpovednosť je spojená s povinnosťou vlastníka uzavrieť poistenie alebo iné finančné zabezpečenie na krytie jeho zodpovednosti za škodu podľa dohovoru. Zmluvné štáty musia potvrdiť existenciu takéhoto poistenia alebo finančného zabezpečenia v súlade s dohovorom.

Na to, aby príslušné odvetvie podporilo požiadavky na objektívnu zodpovednosť a povinné poistenie, sa v dohovore stanovuje aj právo na obmedzenie zodpovednosti vlastníka do výšky 100 miliónov zúčtovacích jednotiek v prípade HNS prepravovaných ako voľne ložený náklad a do výšky 115 miliónov zúčtovacích jednotiek v prípade balených HNS. Okrem toho tak, ako je to v prípade všetkých dohovorov o námornej zodpovednosti, existuje ustanovenie o zákaze uplatňovať postih voči vlastníkovi lode za škody, na ktoré sa vzťahuje Dohovor HNS z roku 2010, „inak ako v súlade s týmto dohovorom“.

Najväčším príspevkom tohto dohovoru k medzinárodnému režimu, ktorý sa vzťahuje na zodpovednosť a náhradu škôd v prípade nehôd spôsobených lodnou dopravou, a najmä obchodom s HNS na mori, je vytvorenie osobitného kompenzačného fondu. Fond HNS je určený na vyplatenie náhrady akejkoľvek osobe, ktorá utrpela škodu v súvislosti s prepravou nebezpečných a škodlivých látok po mori a ktorá nemohla dostať plnú alebo primeranú náhradu škody od vlastníka lode ani jeho poisťovateľa. Tieto nedostatky môžu vzniknúť v dôsledku rôznych okolností, konkrétne absencia zodpovednosti zo strany vlastníka lode, finančná neschopnosť vlastníka lode a jeho poisťovateľa uspokojiť nárok v plnej miere, alebo škoda presahujúca hranice zodpovednosti vlastníka lode.

Celková výška náhrady, ktorá je k dispozícii v rámci tohto dvojstupňového systému, je 250 miliónov zúčtovacích jednotiek (približne 310 miliónov EUR pri súčasných výmenných kurzoch). Na to, aby bola táto suma k dispozícii, sa v rámci Dohovoru HNS z roku 2010 zriadil komplexný systém príspevkov, ktoré platia do fondu HNS osoby prijímajúce HNS v každom zmluvnom štáte. Zmluvné štáty sú zase zodpovedné za presnosť, aktuálnosť a pravidelnosť predkladania správ o náklade, ktorý podlieha príspevku do fondu HNS; pričom štát sa môže takisto rozhodnúť, že bude platiť splatné príspevky do fondu sám namiesto osoby prijímajúcej HNS.

Uplatnenie nárokov alebo podanie žalôb na súdoch zmluvného štátu: Dohovor HNS z roku 2010 obsahuje pravidlá týkajúce sa právomoci súdov zmluvných štátov, pokiaľ ide o nároky zo strany osôb, ktoré utrpeli škodu, na ktorú sa vzťahuje dohovor, voči vlastníkovi alebo jeho poisťovateľovi, alebo voči fondu HNS. Dohovor pokrýva aj uznávanie a výkon rozsudkov súdov v zmluvných štátoch. Tieto prvky, ktoré zostávajú nezmenené v porovnaní s Dohovorom HNS z roku 1996, majú za cieľ zabezpečiť, aby obeť nehôd, na ktoré sa vzťahuje dohovor, mohli využívať jasné procedurálne pravidlá a právne istoty na účinnejšie riešenie ich nárokov.

1.4. Dôsledky pre smernicu 2004/35/ES

Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2004/35/ES predstavuje od roku 2004 platné právne predpisy EÚ v súvislosti so zodpovednosťou prevádzkovateľov za pracovné

činnosti vrátane námornej dopravy pri prevencii a odstraňovaní environmentálnych škôd na území a vo vodách podliehajúcich jurisdikcii členských štátov.

Rozsah pôsobnosti oboch dohovorov HNS z roku 1996 aj z roku 2010 sa prekrýva s rozsahom pôsobnosti smernice, pokiaľ ide o i) environmentálne škody spôsobené na území a v morských vodách zmluvného štátu [článok 3 písm. a) Dohovoru HNS z roku 2010], ii) škody spôsobené kontamináciou životného prostredia vo VHZ alebo v ekvivalentnej zóne zmluvného štátu (do 200 námorných míľ od základných línií) [článok 3 písm. b) Dohovoru HNS z roku 2010] a iii) preventívne opatrenia – ak sa prijímú – na predchádzanie takýmto škodám alebo ich minimalizáciu [článok 3 písm. d) Dohovoru HNS z roku 2010]. Príslušnými ustanoveniami smernice sú článok 2 ods. 1 o vymedzení pojmu „environmentálna škoda“ a článok 2 ods. 10 o vymedzení pojmu „preventívne opatrenia“ v spojení s článkom 3 ods. 1 písm. a) smernice 2008/56/ES, ktorou sa ustanovuje rámec pre činnosť Spoločenstva v oblasti morskej environmentálnej politiky⁵, článok 1 ods. 1 smernice 79/409/EHS⁶ o vtáctve a článok 2 ods. 1 smernice 92/43/EHS⁷ o biotopoch, ako sa uvádza v „Usmernenia Komisie pre vytvorenie siete Natura 2000 v morskom prostredí – Uplatňovanie smerníc o biotopoch a vtáctve“⁸. Vymedzenie pojmu „environmentálna škoda“ sa síce prekrýva v dohovore a smernici 2004/35/ES vo veľkej miere, nie je však totožné. V praxi sa však očakáva, že dohovorom by sa mali stanovovať rovnako vysoké normy nápravy environmentálnych škôd ako smernicou.

Vzhľadom na prekrývanie v rozsahu pôsobnosti smernice 2004/35/ES a Dohovoru HNS z roku 2010 je jasné, že uzatvorenie protokolu z roku 2010, ktorým sa mení Dohovor HNS z roku 1996 a ktorý vyústil do nového právneho predpisu (t. j. Dohovoru HNS z roku 2010), má vplyv na existujúce predpisy Únie.

Presnejšie povedané smernica 2004/35/ES výslovne odkazuje na Dohovor HNS z roku 1996, pričom vylučuje z rozsahu svojej pôsobnosti akékoľvek škody spôsobené udalosťou, na ktorú sa vzťahuje uvedený dohovor vrátane jeho prípadných budúcich zmien, za predpokladu, že je tento dohovor platný v príslušnom členskom štáte (článok 4 ods. 2 smernice 2004/35/ES a príloha IV k nej). Cieľom je umožniť špecializovaným medzinárodným režimom, ktoré sa vzťahujú na občianskoprávnu zodpovednosť za osobitné pracovné činnosti, aby mali prednosť pred smernicou, keďže sa považujú za účinnejšie pri poskytovaní rýchlej a primeranej náhrady za environmentálne škody a lepšie vyhovujú charakteru takýchto pracovných činností. Na protokol z roku 2010, keďže ide o zmenu Dohovoru HNS z roku 1996, sa vzťahuje uvedená výnimka z pôsobnosti smernice 2004/35/ES; preto je jasné, že ratifikácia dohovoru alebo pristúpenie k nemu budú mať vplyv na rozsah pôsobnosti existujúcich predpisov EÚ.

Okrem výrazného prekrývania medzi pravidlami dohovoru a smernice existuje aj kľúčový konflikt, ktorý vymedzuje vplyv ustanovení dohovoru na predpisy Únie. V článku 7 ods. 4 dohovoru HNS (spoločný v oboch zneniach dohovorov z roku 1996 aj 2010) sa vylučujú akékoľvek nároky na náhradu škody voči vlastníkovi lode iným spôsobom – alebo na inom súde – ako je stanovené v rámci dohovoru. To znamená, že pokiaľ ide o zodpovednosť vlastníka lode za škody spôsobené nebezpečnými a škodlivými látkami, smernica sa nemôže uplatňovať spolu s dohovorom; preto je

⁵ Ú. v. EÚ L 164, 25.6.2008, s. 19.

⁶ Smernica Rady 79/409/EHS o ochrane voľne žijúceho vtáctva, Ú. v. ES L 103, 25.4.1979, s. 1.

⁷ Smernica Rady 92/43/EHS o ochrane prirodzených biotopov a voľne žijúcich živočíchov a rastlín (Ú. v. ES L 206, 22.7.1992, s. 7).

⁸ http://ec.europa.eu/environment/nature/natura2000/marine/docs/marine_guidelines.pdf

rozsah pôsobnosti smernice obmedzený dohovorom a to je relevantné na účel uzatvorenia protokolu z roku 2010 členskými štátmi.

1.5. Dôsledky pre nariadenie (EÚ) č. 1215/2012 [prepracované znenie nariadenia (ES) č. 44/2001 – „Brusel I“]

V kapitole IV Dohovoru HNS z roku 2010 sa stanovujú procedurálne pravidlá, ktoré sa vzťahujú na uplatnenie nárokov a podanie žalôb podľa dohovoru na súdoch zmluvných štátov. Najmä v článkoch 38, 39 a 40 dohovoru sa stanovujú pravidlá týkajúce sa právomoci súdov a uznávania a výkonu rozsudkov. Tieto články sú totožné s článkami 38, 39 a 40 Dohovoru HNS z roku 1996, ktoré predstavovali právny základ výlučnej právomoci Spoločenstva odôvodňujúcej rozhodnutie Rady 2002/971/ES.

V nariadení (EÚ) č. 1215/2012 sa stanovujú pravidlá týkajúce sa právomoci a uznávania a výkonu rozsudkov v občianskych a obchodných veciach medzi členskými štátmi EÚ a uvedené ustanovenia dohovoru – pokiaľ nadobudnú účinnosť – budú mať vplyv na pravidlá nariadenia. „Návrh rozhodnutia Rady, ktorým sa členské štáty splnomocňujú ratifikovať v záujme Európskeho spoločenstva Medzinárodný dohovor o zodpovednosti a náhrade škody pri preprave nebezpečných a škodlivých látok na mori z roku 1996 („dohovor HNS“)⁹, KOM (2001) 674 v konečnom znení⁹, obsahuje podrobný prehľad a vysvetlenia prekrývania medzi kapitolou IV dohovoru a nariadením Brusel I [nariadenie (ES) č. 44/2001¹⁰].

Okrem toho majú články 37, 41 a 42 v kapitole IV Dohovoru HNS z roku 2010 doplnkový charakter a teda sa nemôžu vykonávať samostatne ani uplatňovať oddelene od ostatných ustanovení dohovoru. Preto sa výlučná právomoc Únie vzťahuje na kapitolu IV dohovoru ako na celok.

Osobitné postavenie Dánska, pokiaľ ide o kapitolu IV dohovoru, sa musí riešiť samostatne v súlade s protokolom č. 22¹¹ o postavení Dánska, ktorý je pripojený k zmluvám. Dánsko je vyňaté z uplatňovania tretej časti hlavy V ZFEÚ a v dôsledku toho sa nepodieľa na prijímaní navrhnutého rozhodnutia Rady o ratifikácii zo strany členských štátov Protokolu z roku 2010 k Medzinárodnému dohovoru o zodpovednosti a náhrade škody pri preprave nebezpečných a škodlivých látok na mori a o ich prístupení k nemu v mene Únie so zreteľom na aspekty týkajúce sa justičnej spolupráce v občianskych veciach.

1.6. Záver

Prijatie a nadobudnutie platnosti medzinárodných pravidiel týkajúcich sa zodpovednosti za mimozmluvné škody vyplývajúce z prepravy nebezpečných a škodlivých látok po mori sú mimoriadne dôležité vzhľadom na významný podiel, ktorý náklad s HNS predstavuje v námornej nákladnej doprave na celom svete.

Po získaní skúseností s podobnými medzinárodnými režimami upravujúcimi zodpovednosť za škody spôsobené lodnou prepravou inou, ako je preprava ropy na cisternových lodiach, prijala organizácia IMO túto medzinárodnú dohodu, zmenenú protokolom HNS z roku 2010, aby doplnila systém dohovorov o námornej zodpovednosti špecializovaným nástrojom, prostredníctvom ktorého sa stanovil aj nový kompenzačný fond zameraný na škody spôsobené HNS.

⁹ Ú. v. ES C 51E, 26.2.2002, s. 370.

¹⁰ Ú. v. ES L 12, 16.1.2001, s. 1.

¹¹ Ú. v. ES C 326, 26.10.2002, s. 299.

Na základe rozhodnutia Rady 2002/971/ES boli členské štáty splnomocnené na ratifikáciu dohovoru HNS z roku 1996. Protokol z roku 2010, ktorým sa mení dohovor, musí byť tiež predmetom nového rozhodnutia Rady v súlade so zmluvami a s prihliadnutím na vývoj právnych predpisov Únie od roku 2002. Protokol z roku 2010 vedie k vypracovaniu novej medzinárodnej dohody (pozri najmä článok 45 ods. 8 v konsolidovanom znení Dohovoru HNS z roku 2010). V dôsledku toho ratifikáciou protokolu z roku 2010 alebo pristúpením k nemu Únia splnomocňuje svoje členské štáty, aby uplatňovali Dohovor HNS z roku 2010 nielen vo vzťahu k záležitostiam, na ktoré sa vzťahuje protokol, ale aj vo vzťahu ku všetkým ostatným záležitostiam, na ktoré sa vzťahuje zmenené znenie Dohovoru HNS z roku 2010.

Vzhľadom na uvedené skutočnosti Komisia navrhuje prijať dve samostatné rozhodnutia Rady o ratifikácii zo strany členských štátov protokolu z roku 2010 a o ich pristúpení k nemu v mene Únie, aby sa zabezpečilo dosiahnutie cieľov zmlúv zakotvených v smernici 2004/35/ES a nariadení (EÚ) č. 1215/2012 a súlad s ustanoveniami protokolu 22. V súvislosti s uvedeným nariadením, a najmä pokiaľ ide o pravidlá, ktoré sa týkajú uznávania a výkonu rozsudkov vydaných súdom členského štátu, musia členské štáty vydávať príslušné vyhlásenie, ako sa stanovuje v prílohe k navrhovanému rozhodnutiu Rady, pri ratifikácii protokolu z roku 2010 alebo pristúpení k nemu, ktorým sa zaručí pokračovanie v uplatňovaní pravidiel nariadenia (EÚ) č. 1215/2012 o uznávaní a výkone rozsudkov pri uznávaní a výkone rozsudkov, ktoré vydal súd členského štátu, v inom členskom štáte. Vyhlásenie by malo zahŕňať aj iné príslušné pravidlá Únie v tejto veci, konkrétne Lugánsky dohovor o právomoci a o uznávaní a výkone rozsudkov v občianskych a obchodných veciach z 30. októbra 2007¹².

2. VÝSLEDKY KONZULTÁCIÍ SO ZAJINTERESOVANÝMI STRANAMI A POSÚDENÍ VPLYVU

Žiadne formálne posúdenie vplyvu nie je potrebné v tejto fáze procesu, keďže rozsah pôsobnosti v prípade opatrení EÚ je už vymedzený uzatvorením rokovaní o medzinárodnom nástroji.

Avšak bolo preskúmaných a zvážených niekoľko možností:

1. Žiadne opatrenia

Keďže dohovor HNS doteraz nenadobudol platnosť, smernica 2004/35/ES sa uplatňuje na environmentálnu zodpovednosť, ktorá vzniká pri akejkoľvek nehode spôsobenej loďou prepravujúcou HNS po mori v EÚ. To znamená, že sa vymedzenie pojmu environmentálna škoda stanovené v smernici uplatňuje spolu s právom vlastníka lode obmedziť svoju zodpovednosť v súlade s Medzinárodným dohovorom o obmedzení zodpovednosti za námorné pohľadávky z roku 1976 v znení zmien (ďalej len „LLMC“) podľa článku 4 ods. 3 smernice. Toto právo vlastníka lode obmedziť svoju zodpovednosť do výšky všeobecných hraníc stanovených v LLMC má vymedzené výnimky, konkrétne úmysel spôsobiť takú škodu alebo nedbanlivosť. Hranice zodpovednosti podľa LLMC sú nižšie než hranice stanovené v článku 9 Dohovoru HNS z roku 2010. Vzhľadom na to, že neexistuje kompenzačný fond, ako je stanovené v kapitole III Dohovoru HNS z roku 2010, v súčasnosti neexistuje v rámci smernice žiadne ustanovenie na poskytnutie náhrady obetiam (napr. rybárom, miestnym komunitám) znečistenia nebezpečnými a škodlivými látkami na mori, ak

¹² Ú. v. EÚ L 339, 21.12.2007, s. 3.

škoda prekročí hranice zodpovednosti vlastníka lode. Okrem toho v existujúcom právnom rámci chýba požiadavka na povinné poistenie, pričom v článku 12 Dohovoru HNS z roku 2010 sa konkrétne stanovuje táto povinnosť vlastníkov lodí spolu s právom žiadateľov na priamu žalobu proti poisťovateľovi (článok 12 ods. 8). Spoluzákonodarcovia EÚ sa v smernici 2004/35/ES rozhodli stanoviť výnimku v prospech medzinárodného režimu zodpovednosti za činnosti lodnej prepravy vo všetkých príslušných dohovoroch, vrátane dohovoru HNS, a vyňať udalosti, na ktoré sa medzinárodné dohovory vzťahujú, z rozsahu pôsobnosti smernice. Pokiaľ by sa na úrovni EÚ neprijalo žiadne opatrenie, ktoré by členským štátom umožnilo ratifikovať Protokol HNS z roku 2010 alebo k nemu pristúpiť, aby mohol posledný dohovor IMO o zodpovednosti nadobudnúť platnosť, vykryštalizoval by sa nesúladi medzi medzinárodným režimom zodpovednosti za činnosti lodnej prepravy a takým režimom na úrovni EÚ na úkor právnej istoty a jednotnosti noriem uplatniteľných okrem iného na environmentálnu škodu spôsobenú prepravou nebezpečných a škodlivých látok po mori.

2. Zosúladienie dohovoru HNS s *acquis* Únie

Pokiaľ ide o vymedzenie pojmu environmentálna škoda, smernica 2004/35/ES sa úplne nezhoduje s Dohovorom HNS z roku 2010. Konkrétne ide o to, že vymedzenie pojmu v smernici je širšie a zahŕňa viacero druhov nápravy, vrátane primárnej obnovy poškodených prírodných zdrojov a ich vrátenia do pôvodného stavu, prípadného prijatia doplnkových a kompenzačných opatrení, pokiaľ nie je možné vrátiť zdroje do pôvodného stavu, a náhrady dočasných strát zdrojov (takéto opatrenia nikdy nepozostávajú z peňažnej náhrady, ale vždy ide o opatrenia na zlepšenie stavu prírodných zdrojov v poškodenej alebo príľahlej lokalite). Bolo by preto možné obhájiť možnosť zmeny dohovoru, aby bola v súlade s ustanoveniami smernice.

Je však veľmi nepravdepodobné, že by tento návrh získal dostatočnú podporu od zmluvných štátov IMO, najmä vzhľadom na ťažkosti, ktoré bolo treba vyriešiť predtým, než bolo možné schváliť súčasné znenie dohovoru. Aj vymedzenie pojmu škoda vzniknutá v dôsledku znečistenia podľa dohovoru bolo starostlivo stanovené v súlade s ostatnými existujúcimi režimami zodpovednosti za nehody na mori v prípade rôznych druhov činností lodnej prepravy (napr. Medzinárodný dohovor o občianskoprávnej zodpovednosti za škody vzniknuté v dôsledku ropného znečistenia z roku 1992, Medzinárodný dohovor o občianskoprávnej zodpovednosti za škody vzniknuté v dôsledku znečistenia olejom zo zásobníkov z roku 2001). Zmena uvedeného vymedzenia pojmu v Dohovore HNS z roku 2010 by vážne narušila rovnováhu medzi rôznymi sektormi lodnej prepravy a v IMO by narazila na všeobecný odpor.

3. Vloženie „oddeľovacej doložky“ do dohovoru HNS a následná zmena smernice 2004/35/ES

Bolo by prípadne možné preskúmať aj možnosť zmeny dohovoru vložением „oddeľovacej“ doložky s cieľom zabezpečiť, že keď sa členské štáty stanú zmluvnou stranou dohovoru, bude sa osobitný vzťah medzi EÚ a jej členskými štátmi aj naďalej riadiť podľa pravidiel právnych predpisov Únie. Vo vzťahu k tretím štátom by povinnosti vyplývajúce z dohovoru zostali nezmenené.

Prijatím takejto „oddeľovacej doložky“ by všetky zmluvné strany dohovoru (vrátane štátov mimo EÚ) vyjadrili súhlas s tým, že EÚ a jej členské štáty budú vo svojich vzťahoch medzi sebou uplatňovať právne predpisy EÚ, pokiaľ sa nimi riadi aj predmet úpravy dohovoru. V prípade tejto možnosti sa však uplatňuje rovnaké odôvodnenie,

ako je uvedené vyššie, čo znamená, že členské štáty sa touto možnosťou v mene Únie nemôžu v rámci IMO realisticky zaoberať.

Okrem toho by takáto doložka vyžadovala zmenu smernice 2004/35/ES s cieľom odstrániť výnimku, ktorá sa uplatňuje na škody spôsobené udalosťami, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti dohovoru HNS, z rozsahu pôsobnosti smernice. Smernicou sa však rovnakým spôsobom upravujú všetky dohovory o námornej zodpovednosti uvedené v prílohe IV k nej. Zavedenie odlišného režimu pre jeden z dohovorov by teda bolo v rozpore s duchom samotnej smernice, najmä preto, že všetky dohovory IMO o zodpovednosti spočívajú na rovnakých zásadách, ktorých cieľom je stanoviť rámec objektívnej zodpovednosti vlastníka lode spolu s povinným poistením a dostupnosťou dostatočných finančných prostriedkov na náhradu škody vzniknutej znečistením v dôsledku udalosti súvisiacej s lodnou dopravou.

4. Ratifikácia Protokolu HNS z roku 2010

Uzatvorením protokolu z roku 2010 k dohovoru HNS sa zabezpečí jednotné uplatňovanie pravidiel o zodpovednosti a náhrade škody pri nehodách spôsobených loďami prepravujúcimi HNS po mori v celej EÚ. Okrem toho sa zabezpečí dostupnosť dostatočných finančných prostriedkov na poskytnutie náhrady obetiam takýchto nehôd. Použitie medzinárodného režimu namiesto regionálnych riešení je pre tieto účely vhodnejšie vzhľadom na charakter lodnej prepravy ako celosvetovej obchodnej činnosti a na pravdepodobný cezhraničný vplyv takýchto nehôd.

Dospelo sa preto k záveru, že najlepším postupom je tento návrh rozhodnutia, ktorým sa členské štáty splnomocňujú, aby ratifikovali Protokol HNS z roku 2010 a teda súhlasili s tým, že budú viazané konsolidovaným znením Dohovoru HNS z roku 2010.

3. PRÁVNE PRVKY NÁVRHU

Ako už bolo uvedené v úvode, podpis, ratifikácia protokolu z roku 2010 zo strany štátu alebo jeho pristúpenie k nemu rušia akýkoľvek predchádzajúci podpis alebo ratifikáciu Dohovoru HNS z roku 1996 zo strany uvedeného štátu. Štáty, ktoré ratifikujú protokol, vyjadrujú svoj súhlas s tým, že budú viazané konsolidovaným znením Dohovoru HNS z roku 2010 ako jedinou konsolidovanou listinou dohovoru, ktorá nadobudne platnosť potom, čo nadobudne platnosť protokol z roku 2010.

Navrhovanými rozhodnutiami Rady sa preto členské štáty splnomocnia, aby v mene Únie ratifikovali Protokol HNS z roku 2010 alebo k nemu pristúpili a v dôsledku toho boli viazané pravidlami Dohovoru HNS z roku 2010.

Navrhované rozhodnutia Rady vychádzajú z článku 218 ods. 6 ZFEÚ v spojení jednak s článkom 81 ZFEÚ, ktorým sa stanovuje hlavný právny základ pre právne predpisy EÚ v oblasti justičnej spolupráce v občianskych veciach príslušný pre procedurálne postupy, ktoré sa uplatňujú na nároky a žaloby podľa kapitoly IV Dohovoru HNS z roku 2010, jednak s článkom 192 ZFEÚ, ktorým sa stanovuje hlavný právny základ pre právne predpisy EÚ v oblasti ochrany životného prostredia.

Dohovor HNS z roku 2010 sleduje viaceré ciele, ktoré sú neoddeliteľne prepojené bez toho, aby jeden z nich bol druhoradý alebo nepriamy vo vzťahu k druhému. Kumulácia dvoch právnych základov v jedinom rozhodnutí však nie je možná, ak sú postupy stanovené jedným alebo druhým právnym základom vzájomne nezlučiteľné¹³. Platí to aj v tomto prípade vzhľadom na skutočnosť, že záležitosti týkajúce sa justičnej

¹³

Pozri nedávny rozsudok Súdneho dvora z 11. júna 2014 vo veci C-377/12, bod 34.

spolupráce v občianskych veciach nie sú záväzné pre Dánsko, čo vedie k rozdielnym hlasovacím právam v Rade. Preto sú potrebné dve samostatné rozhodnutia Rady.

Obe rozhodnutia majú podobnú štruktúru. Článkom 1 sa členské štáty splnomocňujú, aby v mene Únie ratifikovali Protokol z roku 2010 k dohovoru HNS alebo k nemu pristúpili, pretože EÚ sa nemôže stať zmluvnou stranou takéhoto dohovoru.

V spoločnom článku 2 sa od členských štátov vyžaduje, aby súhlasili s tým, že budú v lehote dvoch rokov od nadobudnutia účinnosti tohto rozhodnutia viazané protokolom z roku 2010. Skoré pristúpenie k protokolu z roku 2010 zo strany všetkých členských štátov EÚ umožní, aby sa dosiahol prah potrebný pre nadobudnutie platnosti, pokiaľ ide o požadovaný počet členských štátov IMO a zároveň aj o celkový počet plavidiel (12 štátov vrátane 4, z ktorých má každý minimálne 2 milióny jednotiek hrubej priestornosti). Ešte dôležitejšie je, že ratifikácia v stanovenej lehote zabráni, aby členské štáty, ktoré oneskorene pristúpia k protokolu z roku 2010 a teda aj k Dohovoru HNS z roku 2010, získali konkurenčné výhody na úkor rovnakých opravných prostriedkov, ktoré sú k dispozícii stranám, ktoré utrpeli škodu spôsobenú udalosťami súvisiacimi s prepravou nebezpečných a škodlivých látok po mori. Výmena informácií a osvedčených postupov bude veľkým prínosom v procese ratifikácie alebo pristúpenia, najmä pokiaľ ide o podávanie správ o náklade, ktorý podlieha príspevku v rámci dohovoru.

V článku 3 navrhovaného rozhodnutia Rady, ktorým sa aspekty týkajúce sa justičnej spolupráce v občianskych veciach vynímajú z rozsahu pôsobnosti, sa od členských štátov vyžaduje, aby pri predkladaní svojej listiny o ratifikácii protokolu z roku 2010 alebo pristúpení k nemu spravili písomný odkaz na obe rozhodnutia Rady.

V článku 3 navrhovaného rozhodnutia Rady o aspektoch týkajúcich sa justičnej spolupráce v občianskych veciach sa odkazuje na vyhlásenia, ktoré musia členské štáty predložiť pri vyjadrovaní súhlasu s tým, že budú viazané protokolom z roku 2010, pokiaľ ide o uznávanie a výkon rozsudkov vzhľadom na výlučnú právomoc Únie v týchto veciach. Vyhlásenie má podobnú formu ako vyhlásenie uvedené v článku 2 rozhodnutia Rady 2002/971/ES.

V spoločnom článku 4 sa stanovuje deň nadobudnutia účinnosti navrhovaných rozhodnutí Rady.

Zo spoločného článku 5 jasne vyplýva, že rozhodnutia sú určené členským štátom v súlade so zmluvami, pretože ich účelom je splnomocniť členské štáty k tomu, aby boli v mene Únie viazané protokolom z roku 2010.

4. VPLYV NA ROZPOČET

Žiadny

Návrh

ROZHODNUTIE RADY

o ratifikácii zo strany členských štátov Protokolu z roku 2010 k Medzinárodnému dohovoru o zodpovednosti a náhrade škody pri preprave nebezpečných a škodlivých látok na mori a o ich pristúpení k nemu v mene Únie s výnimkou aspektov týkajúcich sa justičnej spolupráce v občianskych veciach

RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie („ZFEÚ“), a najmä na jej článok 192 v spojení s článkom 218 ods. 6 písm. a) bodom v),

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

so zreteľom na súhlas Európskeho parlamentu¹⁴,

keďže:

- (1) Medzinárodný dohovor o zodpovednosti a náhrade škody pri preprave nebezpečných a škodlivých látok na mori z roku 1996 (ďalej len „Dohovor HNS z roku 1996“) bol zameraný na zabezpečenie primeranej, okamžitej a účinnej náhrady za škodu osobám, ktoré boli poškodené uvoľnením nebezpečných a škodlivých látok pri preprave na mori. Dohovor HNS z roku 1996 vyplnil významnú medzeru v medzinárodnej regulácii zodpovednosti za znečisťovanie morí.
- (2) V roku 2002 Rada prijala rozhodnutie Rady 2002/971/ES¹⁵, ktorým sa členské štáty v záujme Spoločenstva splnomocňujú k ratifikácii alebo pristúpeniu k Dohovoru HNS z roku 1996. Rozhodnutie 2002/971/ES zaviazalo členské štáty, aby prijali potrebné kroky k ratifikácii alebo pristúpeniu k Dohovoru HNS z roku 1996 do 30. júna 2006. Štyri členské štáty následne ratifikovali tento dohovor. Dohovor HNS z roku 1996 nikdy nenadobudol platnosť.
- (3) Dohovor HNS z roku 1996 bol zmenený a protokolom z roku 2010. V súlade s článkom 2 a článkom 18 ods. 1 protokolu z roku 2010 zmluvné strany protokolu z roku 2010 chápu, vykladajú a uplatňujú protokol z roku 2010 a Dohovor HNS z roku 1996 spolu ako jednu jedinú listinu.
- (4) Konsolidované znenie protokolu z roku 2010 a Dohovoru HNS z roku 1996 vypracoval sekretariát Medzinárodnej námornej organizácie („IMO“) a schválil právny výbor IMO na svojom 98. zasadnutí (ďalej len „Dohovor HNS z roku 2010“). Dohovor HNS z roku 2010 nie je listina otvorená na podpis alebo ratifikáciu. Dohovor HNS z roku 2010 nadobudne platnosť potom, čo protokol z roku 2010 nadobudne platnosť v členských štátoch.

¹⁴ Ú.v. EÚ C 326, 26.10.2012, s. 47.

¹⁵ Rozhodnutie 2002/971/ES z 18. novembra 2002, ktorým sa členské štáty v záujme Spoločenstva splnomocňujú k ratifikácii alebo pristúpeniu k Medzinárodnému dohovoru o ručení a náhrade škody pri preprave nebezpečných a škodlivých látok na mori z roku 1996 (dohovor HNS), (Ú. v. ES L 337, 13.12.2002, s.55).

- (5) Vyjadrenie súhlasu štátu s tým, že bude viazaný protokolom z roku 2010 ruší všetky predchádzajúce vyjadrenia súhlasu uvedeného štátu v súvislosti s Dohovorom HNS z roku 1996 v súlade s článkom 20 ods. 8 protokolu (článok 45 ods. 8 Dohovoru HNS z roku 2010). Výsledkom je, že štáty, ktoré sú zmluvnými stranami Dohovoru HNS z roku 1996, nimi prestanú byť v okamihu, keď vyjadria súhlas s tým, že budú viazané protokolom z roku 2010 v súlade s článkom 20 protokolu, a najmä s jeho odsekmi 2, 3 a 4.
- (6) Od prijatia rozhodnutia 2002/971/ES sa právne predpisy Únie vyvíjali prostredníctvom prijímania nových sekundárnych právnych predpisov a zmenou zmlúv, ktorú priniesla Lisabonská zmluva. Dohovor HNS z roku 2010 teraz patrí v celom rozsahu do výlučnej právomoci Únie.
- (7) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2004/35/ES¹⁶ predstavuje platné právne predpisy Únie v súvislosti so zodpovednosťou prevádzkovateľov za pracovné činnosti vrátane námornej dopravy pri prevencii a odstraňovaní environmentálnych škôd na území a v morských vodách podliehajúcich jurisdikcii členských štátov. Rozsah pôsobnosti oboch dohovorov HNS z roku 1996 aj z roku 2010 sa prekrýva s rozsahom pôsobnosti smernice 2004/35/ES, pokiaľ ide o environmentálne škody spôsobené na území a v morských vodách podliehajúcich jurisdikcii zmluvného štátu [článok 3 písm. a) a b) Dohovoru HNS z roku 2010] a – ak sa prijímú – preventívne opatrenia na predchádzanie takýmto škodám alebo ich minimalizáciu [článok 3 písm. d) Dohovoru HNS z roku 2010].
- (8) Okrem prekrývania v rozsahu pôsobnosti Dohovoru HNS z roku 2010 a smernice 2004/35/ES existuje aj potenciálny konflikt medzi týmito dvomi listinami, ktorý sa predvída a rieši v článku 4 ods. 2 uvedenej smernice a v jej prílohe IV. V súlade s článkom 7 odsekmi 4 a 5 Dohovoru HNS z roku 2010 sa v dohovore stanovuje objektívna zodpovednosť vlastníka lode za akúkoľvek škodu vyplývajúcu z prepravy nebezpečných a škodlivých látok po mori, na ktorú sa dohovor vzťahuje, vychádzajúc z prenesenia zodpovednosti na vlastníka lode a zo zákazu vznášania akýchkoľvek iných nárokov voči vlastníkovi lode okrem tých, ktoré sú v súlade s uvedeným dohovorom. Preto výnimka, ktorá sa vzťahuje na škody pokryté dohovorom podľa článku 4 ods. 2 smernice 2004/35/ES a prílohy IV k nej, zabráňuje konfliktu medzi článkom 7 dohovoru a uvedenou smernicou.
- (9) Vzhľadom na prekrývanie rozsahu pôsobnosti smernice 2004/35/ES a Dohovoru HNS z roku 2010 a na výnimku, ktorá sa vzťahuje na dohovor v súlade so smernicou, je jasné, že uzatvorenie protokolu z roku 2010 má vplyv na existujúce predpisy Únie a že súhlas s viazanosťou protokolom z roku 2010 by mal patriť do výlučnej právomoci Únie.
- (10) Dohovor HNS z roku 2010 je, tak ako to bolo v prípade jeho predchodcu, obzvlášť dôležitý pre záujmy Únie a jej členských štátov, pretože zabezpečuje zlepšenú ochranu životného prostredia a obetí škôd spôsobených znečistením nebezpečnými a škodlivými látkami na mori na základe medzinárodných predpisov v súvislosti so zodpovednosťou za znečisťovanie morí v súlade s Dohovorom Organizácie Spojených národov o morskom práve z roku 1982.
- (11) Na to, aby sa štáty mohli stať zmluvnými stranami protokolu z roku 2010 a tým aj Dohovoru HNS z roku 2010, musia predložiť generálnemu tajomníkovi IMO, spolu so

¹⁶ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2004/35/ES z 21. apríla 2004 o environmentálnej zodpovednosti pri prevencii a odstraňovaní environmentálnych škôd (Ú. v. EÚ L 143, 30.4.2004, s. 56).

svojím súhlasom, príslušné údaje o celkových množstvách nákladu, ktorý podlieha príspevku podľa Dohovoru HNS z roku 2010, za predchádzajúci kalendárny rok v súlade s jeho článkom 20 ods. 4. Na tento účel sú štáty povinné zriadiť systém na predkladanie správ o náklade, ktorý podlieha príspevku, pred vyjadrením svojho súhlasu s tým, že budú viazané protokolom z roku 2010.

- (12) Výmena informácií a osvedčených postupov medzi členskými štátmi o postupoch, ktoré vedú k ratifikácii protokolu z roku 2010 alebo k pristúpeniu k nemu, môže uľahčiť úsilie členských štátov pri vytváraní funkčného systému predkladania správ v súvislosti s nákladom nebezpečných a škodlivých látok, ktorý podlieha príspevku podľa Dohovoru HNS z roku 2010.
- (13) Tak ako to bolo v prípade Dohovoru HNS z roku 1996, iba suverénne štáty môžu byť zmluvnou stranou protokolu z roku 2010 v prípade, keď chýba ustanovenie o organizácii regionálnej ekonomickej integrácie („REIO“). Preto Únia zatiaľ nemôže ratifikovať protokol z roku 2010 a tým ani Dohovor HNS z roku 2010 ani k nim pristúpiť. No zásada lojálnej spolupráce zaväzuje členské štáty a Úniu v rámci zmlúv k dosiahnutiu cieľov Únie v oblasti ochrany životného prostredia a justičnej spolupráce v občianskych veciach. V tomto prípade sa od členských štátov vyžaduje, aby sa snažili a vynaložili maximálne úsilie na dosiahnutie pristúpenia Únie k tomuto dohovoru.
- (14) Ratifikácia protokolu z roku 2010 všetkými členskými štátmi v stanovenej lehote by mala zabezpečiť rovnaké podmienky pre všetky subjekty, ktorých sa týka uplatňovanie Dohovoru HNS z roku 2010, a zabrániť konkurenčným výhodám získaným oddiaľovaním pristúpenia k nemu.
- (15) Členské štáty by preto mali byť oprávnené ratifikovať protokol z roku 2010 s výnimkou aspektov týkajúcich sa justičnej spolupráce v občianskych veciach. Ustanovenia dohovoru, ktoré patria do právomoci prenesenej na Úniu v rámci justičnej spolupráce v občianskych veciach, budú predmetom rozhodnutia prijatého súbežne s týmto rozhodnutím,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Členské štáty sa týmto splnomocňujú na ratifikáciu protokolu z roku 2010 v mene Únie alebo na pristúpenie k nemu s výnimkou aspektov týkajúcich sa justičnej spolupráce v občianskych veciach za podmienok stanovených v článkoch 2, 3 a 4 tohto rozhodnutia.

Článok 2

1. Členské štáty podniknú potrebné kroky, aby svoje ratifikačné alebo pristupové listiny k protokolu z roku 2010 uložili bezodkladne a v každom prípade najneskôr do dvoch rokov odo dňa nadobudnutia účinnosti tohto rozhodnutia.
2. Členské štáty oznámia Rade a Komisii do jedného roka odo dňa nadobudnutia účinnosti tohto rozhodnutia predpokladaný termín ukončenia svojich procesov ratifikácie alebo pristúpenia.
3. Členské štáty sa snažia o výmenu informácií o stave svojich procesov ratifikácie alebo pristúpenia, najmä vytvorením systému predkladania správ o náklade, ktorý podlieha príspevku podľa protokolu 2010.

Článok 3

Pri ratifikácii protokolu z roku 2010 alebo pristúpení k nemu členské štáty písomne informujú generálneho tajomníka Medzinárodnej námornej organizácie o tom, že sa taká ratifikácia alebo pristúpenie uskutočnili v súlade s týmto rozhodnutím a s rozhodnutím, ktoré sa prijalo súbežne s týmto rozhodnutím, pokiaľ ide o aspekty patriace do právomoci prenesenej na Úniu v oblasti justičnej spolupráce v občianskych veciach¹⁷.

Článok 4

Toto rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Článok 5

Toto rozhodnutie je určené členským štátom v súlade so zmluvami.

V Bruseli

*Za Radu
predseda*

¹⁷ Ú. v. EÚ.