

- Stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru na tému
„Návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady o plnení povinností vlajkových štátov“**
KOM(2005) 586, konečné znenie – 2005/0236 (COD),
- „Návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady o spoločných pravidlách a normách pre organizácie vykonávajúce inšpekcie a prehliadky lodí a pre príslušné činnosti námorných úradov“**
KOM(2005) 587, konečné znenie – 2005/237 (COD),
- „Návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady o štátnom prístavnom dozore“**
KOM(2005) 588, konečné znenie – 2005/0238 (COD),
- „Návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa mení a dopĺňa smernica 2002/59/ES, ktorou sa zriaďuje monitorovací a informačný systém Spoločenstva pre lodnú dopravu“**
KOM(2005) 589, konečné znenie – 2005/0239 (COD),
- „Návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa ustanovujú základné zásady upravujúce vyšetrovanie nehôd v sektore námornej dopravy a ktorou sa menia a dopĺňajú smernice 1999/35/ES a 2002/59/ES“**
KOM(2005) 590, konečné znenie – 2005/240 (COD),
- „Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o zodpovednosti osobných dopravcov v lodnej preprave po mori a vnútrozemských vodných cestách v prípade nehôd“**
KOM(2005) 592, konečné znenie – 2005/0241 (COD),
- „Návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady o občianskoprávnej zodpovednosti a finančných zárukách vlastníkov lodí“**
KOM(2005) 593, konečné znenie – 2005/0242 (COD)

(2006/C 318/32)

Rada sa 25. januára (TEN/236), 8. februára (TEN/235), 14. februára (TEN/234 a 239), 28. februára (TEN/237) a 15. marca 2006 rozhodla podľa článku 71.1 a 80.2 Zmluvy o založení Európskeho spoločenstva prekonzultovať s Európskym hospodárskym a sociálnym výborom stanovisko k danej téme.

Odborná sekcia pre dopravu, energetiku, infraštruktúru a informačnú spoločnosť, ktorá bola poverená prípravou návrhu stanoviska výboru v danej veci, prijala svoje stanovisko 18. júla 2006. Spravodajcom bol pán RETUREAU. Pomocnou spravodajkyňou bola Dr. BREDIMA-SAVOPOULOU.

Európsky hospodársky a sociálny výbor prijal na svojom 429. plenárnom zasadnutí 13. a 14. septembra 2006 (schôdza z 13. septembra 2006) 198 hlasmi za, 2 hlasmi proti, pričom 5 členovia sa hlasovania zdržali, nasledujúce stanovisko:

1. Závěry a odporúčania

1.1 Výbor prijal v celku priaznivo tretí balík opatrení zameraných na bezpečnosť námornej dopravy, ktorý predstavuje ďalší konštruktívny a aktívny krok smerom k zvýšeniu bezpečnosti námornej dopravy, pretože umožňuje obmedziť nehody v námornej doprave a znečisťovanie morí a lepšie zvládať ich dôsledky. EHSV vo veľkej miere súhlasí s návrhmi týkajúcich sa činnosti vlajkových štátov, štátneho prístavného dozoru, monitorovania vykonávaného auditorskými spoločnosťami, vyšetrovania nehôd ako aj návrhu informačného a monitorovacieho systému námornej dopravy (VTM a plavidlá v ohrození a miesta, kam sa môže plavidlo v ohrození uchýliť). Návrhy odrážajú základné postoje, ktoré výbor vyjadril v stanoviskách k „balíkom“ ERIKA I a ERIKA II. Tieto návrhy zlepšujú rôzne aspekty dopravného reťazca a svedčia o tom, že Európska únia sa angažuje v prospech námornej dopravy.

1.2 Výbor vyjadruje isté znepokojenie v súvislosti s návrhmi týkajúcimi sa zodpovednosti za plavidlá osobnej dopravy, ktorá

vychádza z aténskeho dohovoru Medzinárodnej námornej organizácie a z občianskoprávnej zodpovednosti. Dôkladnejšie preskúmanie by si zaslužilo hlavne návrh o občianskoprávnej zodpovednosti.

1.3 Európsky hospodársky a sociálny výbor pokladá za pozitívny prvok skutočnosť, že v tomto texte je uznaná úloha, ktorú zohráva Medzinárodná námorná organizácia (IMO). Plne to zodpovedá duchu stanovísk (ktoré výbor zverejnil od roku 1993) o bezpečnosti v námornej doprave a prevencii znečisťovania, kde uznal, že je nutné vytvoriť medzinárodný právny rámec pre bezpečnosť v námornej doprave a pre prevenciu znečisťovania.

1.4 EHSV doporučuje Komisii, aby urobila všetky potrebné opatrenia, aby členské štáty urýchlili ratifikovali existujúce

dohovory IMO, predovšetkým Dohovor o obmedzení zodpovednosti za námorné pohľadávky (dohovor LLMC z roku 1996). Ratifikácia týchto právnych nástrojov bude mať priamy dosah na bezpečnosť v námornej doprave, na globálne životné prostredie, zodpovednosť a odškodnenie za škody spôsobené znečisťovaním na celosvetovej úrovni.

1.5 EHSV navrhuje Komisii, aby zo svojho návrhu týkajúceho sa zodpovednosti pri preprave cestujúcich po vnútrozemských vodných cestách vyňala vnútrozemskú loďnú dopravu a aby vypracovala osobitný návrh (v rámci programu NAIADES).

1.6 EHSV znovu vyslovuje želanie, ktoré už vyjadril, keď reagoval na „balíky“ opatrení ERIKA I a II, aby bol vypracovaný ďalší „balík“ opatrení v oblasti bezpečnosti námornej dopravy zameraný viac na ľudský rozmer, a vyjadruje ľútosť nad tým, že v tomto treťom balíku opatrení pre bezpečnosť námornej dopravy nie je na úrovni Spoločenstva venovaná dostatočná pozornosť ľudskému faktoru. Navrhuje, aby sa pri vypracovaní vhodných ustanovení vychádzalo z dohovoru o zákonníku práce v námornej doprave, ktorý schválila v roku 2005 konferencia ILO o bezpečnosti v námornej doprave. Do úvahy by bolo potrebné vziať aj časť „odporúčania“ (soft law) uvedeného zákonníka, aby mohli vzniknúť lepšie európske predpisy.

1.7 Podľa názoru EHSV je zlepšenie legislatívneho procesu podmienené lepším uplatňovaním právnych predpisov. V tejto súvislosti upozorňuje na nutnosť lepšieho uplatňovania právnych predpisov. Okrem toho vyzýva všetky zainteresované strany, aby zabezpečili uplatňovanie ustanovení nového balíka opatrení zameraných na bezpečnosť v námornej doprave.

1.8 EHSV upozorňuje na nutnosť zvýšenia objemu finančných prostriedkov uvoľnených na kontrolu stavu prístavov členskými štátmi. Zároveň žiada zvýšiť počet inšpektorov v prístavoch, aby sa zabezpečilo efektívne uplatnenie celej škály balíkov opatrení zameraných na bezpečnosť v námornej doprave. EHSV vyzýva Komisiu, aby v spolupráci s členskými štátmi uvoľnila finančné prostriedky potrebné na prilákanie a zamestnanie nových kvalifikovaných pracovníkov na postoch inšpektorov.

2. Úvod

2.1 Po škodách, ktoré spôsobil tanker Erika (1999) na francúzskom a tanker Prestige (2002) na španielskom pobreží, kde sa ukázala zraniteľnosť európskych brehov, Európska únia urýchlene prijala opatrenia na vytvorenie obranného mechanizmu na ochranu pobrežia Európy proti riziku nehôd a kontaminácie morských vôd pri námornej doprave a na zvýšenie bezpečnosti plavidiel, ktoré využívajú európske

prístavy. Boli prijaté dva legislatívne balíky: „ERIKA I“⁽¹⁾ v roku 2001 a „ERIKA II“⁽²⁾ v roku 2002. Obsahujú šesť právnych nástrojov (tri smernice a tri nariadenia). Komisia uverejnila 23. novembra 2005 svoj tretí balík opatrení zameraných na bezpečnosť v námornej doprave s cieľom posilniť právne predpisy Spoločenstva v oblasti bezpečnosti námornej dopravy a zlepšiť účinnosť existujúcich opatrení.

3. Návrhy Komisie

3.1 Od rozšírenia EÚ predstavuje loďstvo Spoločenstva 25 % celosvetového loďstva. Cieľom Komisie je vytvoriť príkladné loďstvo schopné zabezpečiť bezpečné, konkurencieschopné a ekologicky vhodné služby v oblasti námornej dopravy.

3.2 Tretí balík opatrení v oblasti námornej dopravy zvýši záruku bezpečnosti námornej dopravy Spoločenstva. Navrhuje proaktívnejší prístup s cieľom znovu nastoliť zdravú a udržateľnú konkurencieschopnosť medzi prevádzkovateľmi, ktorí dodržiavajú medzinárodné normy. Tento balík obsahuje sedem návrhov, ktoré vychádzajú zo skúseností v uplatňovaní právnych predpisov Spoločenstva v oblasti bezpečnosti námornej dopravy a prevencie znečisťovania. Tieto návrhy súvisia s dvoma najdôležitejšími oblasťami činnosti:

— zlepšovanie prevencie nehôd a znečisťovania a

— manažment následkov nehôd.

3.3 Návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady o plnení povinností vlajkových štátov

3.3.1 Cieľom tohto návrhu je dosiahnuť, aby členské štáty zabezpečili účinnú kontrolu súladu s medzinárodnými pravidlami a normami v prípade lodí, ktoré sú oprávnené plaviť sa pod ich vlajkou. Preto musia mať námorné správne orgány, ktorých činnosť spĺňa vysoké kvalitatívne kritéria. Cieľom tohto návrhu je zabezpečiť, aby si členské štáty plnili svoje medzinárodné povinnosti konkrétnym a koordinovaným spôsobom.

(¹) Smernica Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa mení a dopĺňa smernica 95/21/ES Rady týkajúca sa presadzovania medzinárodných štandardov pre bezpečnosť lodí, ochranu proti znečisteniu a životné a pracovné podmienky na lodiach (prístavná štátna kontrola) vzhľadom k lodnej preprave, ktorá využíva prístavy spoločenstva a plaví sa vo vodách pod jurisdikciou členských štátov. Smernica Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 94/57/CE o spoločných pravidlách a normách pre organizácie vykonávajúce inšpekcie a prehliadky lodí a pre príslušné činnosti námorných úradov.

Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady o urýchlennom zavedení konštrukčných požiadaviek na dvojité alebo ekvivalentný trup pre topné tankery s jednoduchým trupom (stanovisko EHSV: Ú. v. ES C 14, 16.01.2001).

(²) Smernica Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa zriaďuje monitorovací a informačný systém Spoločenstva pre loďnú dopravu. Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa vytvára fond na odškodnenie za škody spôsobené znečistením európskych vôd ropnými látkami a prijímajú iné doplnujúce opatrenia. Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa ustanovuje Európska námorná bezpečnostná agentúra (stanovisko EHSV: Ú. v. ES C 221, 07.08.2001).

3.4 *Návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady o spoločných pravidlách a normách pre organizácie vykonávajúce inšpekcie a prehliadky lodí a pre príslušné činnosti námorných úradov*

3.4.1 Cieľom tohto návrhu je skvalitniť prácu klasifikačných spoločností (ktoré vykonávajú inšpekciu a certifikáciu lodí), reformovať systém sankcií voči podnikom, ktoré si neplnia povinnosti, zavedením lepšie odstupňovaných a úmernejších finančných postihov a posilniť právomoci Komisie tak, aby inšpektori mali prístup na všetky lode bez ohľadu na to, pod vlajkou akého štátu sa plavia. Práca klasifikačných spoločností by sa mala skvalitniť zavedením systému kontroly kvality.

3.5 *Návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady o štátnom prístavnom dozore*

3.5.1 Tento návrh zavádza princíp dôkladnej reformy súčasného systému (Parížske memorandum o porozumení – MOU), na základe ktorého každý členský štát musí vykonať inšpekciu minimálne 25 % všetkých plavidiel, ktoré sa zastavia v jeho prístavoch, a nahrádza ho cieľom Spoločenstva, ktorý znamená systematickú kontrolu všetkých lodí pričom berie do úvahy potrebu odľahčiť bremeno, ktoré by tieto kontroly predstavovali pre kvalitné plavidlá.

3.5.2 Budú prijaté ďalšie opatrenia zamerané na zvýšenie účinnosti a kvality kontrol vykonaných na plavidlách nachádzajúcich sa v prístavoch Spoločenstva (vrátane kontrol pracovných podmienok posádok). Tento nový systém inšpekcií sa sústreďí hlavne na plavidlá s vysokým rizikovým profilom. Prísnejšie opatrenia budú prijaté voči plavidlám nespĺňajúcim normy, kde sa posilnia ustanovenia zamerané na zákaz plavby vo vodách Spoločenstva pre tieto plavidlá.

3.6 *Návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa mení a dopĺňa smernica 2002/59/ES, ktorou sa zriaďuje monitorovacia a informačný systém Spoločenstva pre lodnú dopravu*

3.6.1 Medzi sledované ciele patrí aj zlepšenie právneho rámca týkajúceho sa miest, kam sa môžu uchýliť plavidlá v núdzi. Stanovenie všetkých potencionálnych miest, do ktorých by sa mohli plavidlá uchýliť, by bolo treba urýchliť, čím by sa zefektívnil rozhodovací proces v prípade nehôd v námornej doprave. Komisia okrem toho navrhuje vybaviť rybárske lode systémom automatickej identifikácie a lokalizácie (AIS) s cieľom znížiť riziko zrážky s veľkými plavidlami.

3.6.2 Rozšírenie systému výmeny informácií Spoločenstva SafeSeaNet na celé územie Európskej únie umožní monitorovať pohyb lodí a ich nákladu. Lode budú informované o nebezpečí vytvárania ľadovcov v určitých námorných zónach.

3.7 *Návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa ustanovujú základné zásady upravujúce vyšetrovanie nehôd v sektore námornej dopravy a ktorou sa menia a dopĺňajú smernice 1999/35/ES a 2002/59/ES*

3.7.1 Kvalita noriem v oblasti námornej dopravy závisí od schopnosti analyzovať príčiny nehôd a vyvodiť z nich všetky ponaučenia. Cieľom tohto návrhu je vytvoriť harmonizovaný rámec Spoločenstva umožňujúci vykonať vyšetrovanie nehôd. Toto vyšetrovanie budú vykonávať náležite splnomocnené nezávislé špecializované orgány. Návrh jasne definuje hlavné usmerenia na úrovni Spoločenstva a podporuje spoluprácu v oblasti vyšetrovania nehôd v námornej doprave.

3.8 *Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o zodpovednosti osobných dopravcov v lodnej preprave po mori a vnútrozemských vodných cestách v prípade nehôd*

3.8.1 Cieľom tohto návrhu je integrovať do súboru právnych predpisov Spoločenstva ustanovenia Aténskeho dohovoru z roku 2002 (ktoré sú aplikovateľné len na medzinárodné trasy ale ešte nenadobudli platnosť) a ochranu zaručenú touto konvenciou rozšíriť na všetkých cestujúcich, ktorí cestujú na lodiach v EÚ po národných námorných cestách alebo iných vnútrozemských vodných cestách.

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

3.9.1 Ide o to, aby vlastníci lodí prevzali väčšiu zodpovednosť a aby mali povinnosť uzatvoriť poistenie či poskytnúť inú finančnú záruku týkajúcu sa škôd spôsobených tretím osobám, vzťahujúcu sa aj na náklady na repatriáciu námorníkov v prípade, že ich vlastník lode zanechá bez finančných prostriedkov a nezabezpečí im náležitú starostlivosť.

3.9.2 V prvej fáze by členské štáty mali urýchlene ratifikovať všetky existujúce dohovory IMO, predovšetkým Dohovor o obmedzení zodpovednosti za námorné pohľadávky z roku 1996 (dohovor LLMC). Text dohovoru z roku 1996 bude začlenený do právnych predpisov Spoločenstva s cieľom zaručiť úplné a jednotné uplatňovanie týchto ustanovení v celej Európskej únii. V druhej fáze Komisia bude žiadať mandát rokovať v OMI o revízii protokolu z roku 1996 s cieľom prehodnotiť úroveň, od ktorej majiteľ stráca právo obmedziť svoju zodpovednosť. Na lode plávajúce pod vlajkou štátu, ktorý neratifikoval dohovor z roku 1996, bude uplatnený prísnejší režim zodpovednosti v prípade hrubej nedbanlivosti.

3.9.3 Členské štáty musia zabezpečiť, aby vlastníci lodí plaviacich sa po vodách Spoločenstva bez ohľadu na to, pod vlajkou ktorého štátu sa plavia, mali finančnú záruku pre občianskoprávnu zodpovednosť vo výške dvojnásobku hornej hranice, ktorú stanovuje uvedený dohovor z roku 1996. Vlastníci lodí musia mať aj finančnú záruku pre prípad zanechania námorníkov bez finančných prostriedkov a náležitej starostlivosti. Finančná záruka musí byť preukázaná potvrdeniami, ktoré musia byť uložené na palube lodí.

4. Všeobecné pripomienky

4.1 *Návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady o plnení povinností vlajkových štátov*

4.1.1 EHSV plne podporuje tento návrh, pretože členské štáty si musia v plnom rozsahu plniť svoje povinnosti a musia sa prispôsobiť nástrojom IMO vrátane ustanovení kódexu na uplatňovanie povinných nástrojov IMO vzťahujúcich sa na vlajkové štáty a jej schémy auditu vlajkových štátov.

4.1.2 EHSV má pochybnosti o relevantnosti článku 9 „Získavanie informácií o vlajkovom štáte“, nakoľko tento článok sa týka vyšetovania nehôd a táto téma je dostatočne riešená v rámci piateho nástroja, ktorý je navrhnutý v treťom balíku opatrení pre bezpečnosť námornej dopravy. Avšak uvedené potvrdzuje potrebu vyšetovania a je potrebné žiadať členské štáty, aby poskytli zodpovedajúce zdroje. Ich povinnosťou musí byť tieto zdroje poskytnúť.

4.1.3 Výbor uznáva, že cieľom článku 10 „Bezpečné obsadzovanie lode posádkou“ je zabezpečiť, aby lode plaviace sa pod vlajkou členských štátov mali vhodnú posádku v súlade s rezolúciou A.890 (21) zhromaždenia IMO o zásadách bezpečného obsadzovania lode posádkou (Principles on Safe Manning). EHSV je však presvedčený, že „level playing field“ (teda spravodlivé konkurenčné podmienky medzi vlajkovými štátmi) je niečo podstatné a preto by sa čo najskôr mal zrealizovať návrh, podľa ktorého by Komisia mala vypracovať správu uvedenú v článku 15 „Dohody o spolupráci“.

4.2 *Návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady o spoločných pravidlách a normách pre organizácie vykonávajúce inšpekcie a prehliadky lodí a pre príslušné činnosti námorných úradov*

4.2.1 Zodpovednosť klasifikačných spoločností je stále väčšia. Klasifikačné spoločnosti majú stále väčšiu zodpovednosť voči úradom vlajkových štátov pokiaľ ide o bezpečnosť námornej dopravy a životné prostredie. EHSV preto súhlasí s navrhovanými opatreniami, ktorých cieľom je skvalitnenie práce orgánov oprávnených konať v mene členských štátov

a posilnenie kontroly a sankcií zavedením systému odstupňovaných postihov, ktorý bude účinnejší než súčasný systém.

4.2.2 Vzhľadom na to, že v súčasnom období sa tieto funkcie prekrývajú, EHSV zastáva názor, že by bolo potrebné lepšie odlíšiť štatutárne funkcie od klasifikačných napríklad tak, že by boli nimi poverení rôzni inšpektori tej istej uznanej organizácie alebo dve rôzne organizácie. Pre vypracovanie zoznamu „osvedčených postupov“ zameraných na predchádzanie konfliktu záujmov bude určite nutné prechodné obdobie, počas ktorého sa dostane stálej podpory „osvedčeným postupom“ prostredníctvom rokovaní členských štátov s príslušnými spoločnosťami a medzi klasifikačnými spoločnosťami.

4.2.3 Na základe článku 19 ods. 3 členské štáty musia spolupracovať s klasifikačnými spoločnosťami na rozvoji pravidiel a/alebo predpisov týchto uznaných organizácií. Napriek ustanoveniam článkov 16 a 17 EHSV zastáva názor, že podobné opatrenie vzájomnej povinnosti by sa malo uplatniť na klasifikačné spoločnosti.

4.2.4 EHSV prijíma pozitívne ustanovenia článku 20 pokiaľ ide o požiadavku, aby uznané organizácie medzi sebou konzultovali a spolupracovali s cieľom zabezpečiť rovnocenné a solídne uplatňovanie medzinárodných dohovorov.

4.3 *Návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady o štátnom prístavnom dozore*

4.3.1 EHSV schvaľuje prepracovanie smernice v záujme zreteľnosti, čo zvýšiť a zlepšiť účinnosť štátneho prístavného dozoru. Pripomína, že za posledných šesť rokov sa počet lodí, na ktorých bola vykonaná rozšírená povinná inšpekcia, zvýšil zo 700 na 4 000.

4.4 EHSV oceňuje vôľu zvýhodniť lode dodržiajúce kvalitatívne normy tým, že by sa na nich vykonávalo menej inšpekcií, a úsilie sústrediť sa na inšpekcie lodí s vysokým stupňom rizika a zákazom vstupu do európskych prístavov odradzovať od používania lodí, ktoré nespĺňajú dané predpisy. Nakoľko ustanovenia nového systému budú vychádzať zo zásad uvedených v prílohe II, prepracovanie smernice je jedinečnou príležitosťou na okamžité zavedenie a uplatnenie nového systému.

4.4.1 EHSV konštatuje s uspokojením, že bude posilnená úloha lodivodov pri včasnom odhaľovaní prípadných nedostatkov, ale vyjadruje znepokojenie nad tým, že splývanie obchodných funkcií s kontrolnými funkciami prácu lodivodov neulahčí, pretože lodivodi pre širšie more závisia od spoločnosti poskytujúcej nezáväznú navigačnú službu.

4.4.2 Rovnako víta, že toto nariadenie zavádza inšpekciu pracovných podmienok na lodiach, pretože ľudský faktor často zohráva dôležitú úlohu pri nehodách v námornej doprave. Inšpekcia životných a pracovných podmienok námorníkov na lodiach a ich kvalifikácie si vyžaduje zvýšenie počtu inšpektorov s osobitnými právomocami v danej oblasti. Len jeden inšpektor by ťažko vykonal dvojité hĺbkové inšpekcie v lehotách, ktoré sú často veľmi krátke, tak z hľadiska technického ako aj spoločenského.

4.4.3 Výbor pozitívne hodnotí aj požiadavku článku 20, podľa ktorého má Komisia každý rok zostaviť „čiernu listinu“, kde budú uvedené parametre námorných dopravcov a spoločností.

4.5 *Návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa mení a dopĺňa smernica 2002/59/ES, ktorou sa zriaďuje monitorovací a informačný systém Spoločenstva pre lodnú dopravu*

4.5.1 EHSV s upokojením konštatuje, že jeho obnovené výzvy zriadiť systém pre lode nachádzajúce sa v stave núdze našli odozvu (článok 20). EHSV teda podporuje návrh zameraný na posilnenie smernice zvýšením a harmonizovaním požiadaviek týkajúcich sa miest, kam sa môže uchýliť loď v stave núdze⁽³⁾. Postačujúcou finančnou zárukou pre prijatie lode do miesta, kam sa uchýľujú lode v prípade núdze, by malo byť osvedčenie o členstve v klube Club P&I (klub „ochrana a náhrada škody“). Absencia takéhoto dokladu by však nemala byť zámkou k tomu, aby lodi v núdzi nebolo dovolené vplávať do útočiska pre lode v núdzi.

4.5.2 Výbor zastáva názor, že nezávislý kompetentný orgán pre riešenie nehôd a nasmerovanie lodí v núdzi do útočísk by mal mať všetky potrebné právomoci, nezávisle od povinnosti konzultovať zainteresované strany, a mal by mať možnosť prijímať rozhodnutia a vykonávať všetky nevyhnutné úlohy vyplývajúce z jeho právomocí, vrátane možných finančných dôsledkov neodkladne prijatých rozhodnutí.

4.5.3 EHSV konštatuje, že rybolov patrí stále medzi najzraniteľnejšie odvetvia, a vyjadruje potešenie nad tým, že rybárske lode musia byť vybavené systémom automatickej identifikácie a lokalizácie AIS. Malým a stredným podnikom, vrátane podnikov zaoberajúcich sa pobrežným rybolovom, by mala byť poskytnutá finančná alebo iný druh pomoci, ktorá im umožní zabezpečiť predmetné vybavenie svojich lodí⁽⁴⁾.

4.5.4 Rovnako podporuje ustanovenia umožňujúce pobrežným štátom prijímať vhodné opatrenia na obmedzenie rizík, ktoré môžu pre námornú dopravu predstavovať ľadovce vytvárajúce sa v niektorých oblastiach na severe Európskej únie. Ide to o veľmi dôležitú otázku, pretože riziko je mimoriadne vysoké v Baltickom mori, kde sa preváža veľké množstvo ropných produktov. Aby sa však predišlo prípadným

problémom súvisiacich s normami niektorých klasifikačných spoločností týkajúcich sa plavby v oblastiach tvorby ľadových kryh, bolo by vhodné, aby členské štáty zjednotili vlastné normy v tejto oblasti.

4.5.5 EHSV sa stotožňuje s názorom, že zavedenie systému výmeny informácií o námornej doprave SafeSeaNet podstatne prispeje k zlepšeniu bezpečnosti v námornej doprave vo vodách Spoločenstva.

4.6 *Návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa ustanovujú základné zásady upravujúce vyšetrovanie nehôd v sektore námornej dopravy a ktorou sa menia a dopĺňajú smernice 1999/35/ES a 2002/59/ES*

4.6.1 EHSV podporuje tento návrh, pretože len na základe nezávislého vyšetrovania nehôd je možné prijať potrebné opatrenia na zníženie rizika opakovania takýchto nehôd. Výbor tiež súhlasí so zriadením nezávislých špecializovaných orgánov pre vedenie týchto vyšetrovaní a s tým, aby sa jasne odlišili od vyšetrovaní vedených za účelom presadzovania práva.

4.6.2 EHSV prijíma pozitívne ustanovenia článku 7 o spoločných bezpečnostných vyšetrovaniach.

4.6.3 EHSV sa nazdáva, že ustanovenie článku 9 o utajovaní informácií, ktoré nie sú určené pre bezpečnostné vyšetrovanie, je zásadné. Ustanovenie umožňujúce súdному orgánu povoliť zverejnenie informácií je znepokojujúce. EHSV sa preto nazdáva, že by bolo vhodné, aby osoby poskytujúce dôkazy v rámci týchto technických vyšetrovaní nehôd mali imunitu alebo dokonca zostali anonymné. Bolo by vhodné, aby zástupcovia odvetvia námornej dopravy a zástupcovia organizovanej občianskej spoločnosti podľa vzoru odvetvia leteckej dopravy mali možnosť zapojiť sa do procesu vyšetrovania v daných oblastiach, pretože takáto účasť by bola cenným zdrojom skúseností pre zlepšenie prevencie v budúcnosti a pre transparentnosť. Komisia veľmi vhodne plánuje organizovať výmenu informácií s cieľom zúžitkovať získané skúsenosti.

4.7 *Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o zodpovednosti osobných dopravcov v lodnej preprave po mori a vnútrozemských vodných cestách v prípade nehôd*

4.7.1 EHSV podporuje základný cieľ návrhu, ktorý je zameraný na to, aby všetci cestujúci na úrovni EÚ mali rovnakú úroveň ochrany v prípade nehody a ktorý obsahuje aktualizované ustanovenia o zodpovednosti dopravcov, systém povinného poistenia a hornú hranicu pre odškodnenie. Tieto normy ochrany sa vzťahujú na všetkých cestujúcich, ktorí si zakúpili lístok v Európe, aj keď cestujú mimo vôd Spoločenstva alebo na lodi plávajúcej sa pod vlajkou tretieho štátu.

⁽³⁾ Osvedčené postupy britského systému SOSREP sú dôležitým zdrojom inšpirácie v tejto oblasti.

⁽⁴⁾ Európsky fond pre rybolov, ktorý 16. júna tohto roku schválila Rada, otvára možnosti financovania do výšky 40 % nákladov na bezpečnostné zariadenia. Ďalšie opatrenia sú možné na úrovni členských štátov.

4.7.2 EHSV pripomína, že v súvislosti s návrhom rozhodnutia z roku 2003 boli členské štáty vyzvané, aby ratifikovali Aténsky protokol do konca roka 2005. Ratifikačný proces bol však zastavený. Tento návrh umožní jednotne uplatniť ustanovenia Aténskeho protokolu v Európskej únii. Začlenenie Aténskeho protokolu do právnych predpisov Spoločenstva nezabavuje členské štáty povinnosti ratifikovať protokol a tak zaručiť jeho uplatnenie na národnej úrovni.

4.7.3 Výbor upozorňuje na dva dôležité problémy, ktoré je potrebné vyriešiť v súvislosti s ratifikáciou Aténskeho protokolu z roku 2002 členskými štátmi a nadobudnutím jeho platnosti. V prvom rade ide o problém vojny a terorizmu. EHSV upozorňuje na rezolúciu IMO, ktorá dáva štátom možnosť formulovať vo svojej ratifikácii výhradu v tom zmysle, že môžu vystavovať všetky požadované poisťné certifikáty s výnimkou tých, ktoré sa týkajú vojny a terorizmu. V druhom rade, pokiaľ ide o horné hranice, Medzinárodná konfederácia klubov P&I vyhlásila, že horné hranice uvedené v protokole dokáže pokryť za podmienky, že sa vyrieši problém terorizmu. Alternatívne riešenia boli predložené na diskusiu a mohli by sa nájsť schodné riešenia na medzinárodnej a/alebo európskej úrovni. Prebiehajúca revízia fondu solidarity Spoločenstva (nariadenie 2012/2002), ktorá má vstúpiť do platnosti v roku 2007, počíta s poskytnutím núdzovej pomoci v prípade katastrofy vrátane následkov teroristických útokov, ale nemôže nahradiť negociované riešenie (ku ktorému je podľa názoru výboru potrebné dospieť urýchlene) poisťného krytia škôd spôsobených prípadným teroristickým útokom.

4.7.4 EHSV uznáva, že je dôležité priznať rovnaké náhrady škôd cestujúcim na lodiach na linkách v rámci Spoločenstva a na medzinárodných linkách. Toto opatrenie však môže spôsobiť nezanedbateľné ťažkosti niektorým malým spoločnostiam alebo v prípade poskytovania niektorých služieb.

4.7.5 Pokiaľ ide o vnútroštátnu prepravu cestujúcich po mori EHSV navrhuje adaptačné (prechodné) obdobie v uplatňovaní tohto návrhu, aby sa minimalizovali nepriaznivé dopady v tejto oblasti. Aby to nemalo veľký dopad na ekonomiku prevádzky miestnych trajektov, ktorý by sa museli výrazne obmedziť na úkor pravidelného spojenia s ostrovmi.

4.7.6 Pokiaľ ide o platby záloh obetiam nehôd alebo ich oprávneným osobám, EHSV návrh podporuje pokiaľ ide o nehody v lodnej doprave, pre ktoré Aténsky protokol počíta s prísnyim režimom zodpovednosti.

4.7.7 Ustanovenia o osobách so zdravotným postihnutím a informáciách pred cestou je treba chápať ako ustanovenia, ktoré sú doplnením Aténskeho protokolu a nie odbočením od neho. Podobné ustanovenia boli začlenené do nariadenia o právach cestujúcich v leteckej doprave s odvolaním sa na Montrealský protokol.

4.7.8 Pokiaľ ide o vnútrozemskú lodnú dopravu, EHSV zastáva názor, že tretí balík opatrení zameraných na bezpečnosť lodnej dopravy nezohľadňuje rozdiely medzi vnútrozemskou lodnou dopravou (rieky, veľtoky a ústia, kanály a jazerá) a námornou lodnou dopravou (spojenia medzi pevninou a ostrovom/ostrovmi, verejné služby zabezpečujúce kontinuitu dopravy na pevnine a medzinárodné spojenia). Tieto cesty sú odlišné tak charakterom ako aj využitím, čo je dôvodom na uplatnenie odlišného právneho režimu (pravidlá o plavbe, bezpečnosti, spoľahlivosti, zodpovednosti a povinnom poistení).

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

4.8.1 EHSV je za to, aby členské štáty ratifikovali Protokol LLMC z roku 1996, čím by sa horná hranica občianskoprávnej zodpovednosti vlastníkov lodí zdvojnásobila v porovnaní s ustanoveniami Protokolu z roku 1976. Text z roku 1976 je dohovorom s horizontálnym záberom pokrývajúci všetky pohľadávky v lodnej doprave. EHSV však berie na vedomie návrh, aby každá loď (bez ohľadu na to, pod vlajkou ktorého štátu sa plaví) prichádzajúca do vôd Spoločenstva musela mať certifikát finančnej zodpovednosti vystavený na dvojnásobok sumy uvedenej v protokole LLMC z roku 1996.

4.8.2 Na základe Dohovoru Organizácie Spojených národov o námornom práve (UNCLOS) môžu pobrežné štáty uplatniť normy, ktoré presahujú rámec uvedeného dohovoru, len na lode plaviace sa pod vlajkou tretej krajiny, ktoré prichádzajú do ich prístavov. Kluby P&I vyhlásili, že nebudú vystavovať certifikáty na čiastky vyššie než stanovuje protokol z roku 1996.

4.8.3 Poistka je lepšia než platobná neschopnosť. Poistka však závisí od jasných kritérií zodpovednosti. Upustenie od obmedzení zodpovednosti v prípade hrubej nedbanlivosti sa však môže prejaviť zmenšením poisťovacieho trhu a zvýšením počtu námorných dopravcov s jednou loďou, ktorí sa budú dovoliavať právneho režimu spoločností s ručením obmedzeným.

4.8.4 EHSV však konštatuje, že vnímanie a odhad rozsahu škôd a zodpovednosti prešlo v posledných rokoch veľkým vývojom. Vyplatené náhrady za škody sú už teraz vnímané ako oveľa nižšie než konštatované priame a predovšetkým nepriame škody. Zlepšenie tejto situácie by bolo určite vítané. Výbor navrhuje, aby Komisia vykonala ekonomickú analýzu svojho návrhu. Táto analýza by mala vyčísliť, aký ekonomický dosah spôsobí celkové zrušenie obmedzenia zodpovednosti a zistiť či je vhodné zvýšiť úroveň obmedzenia.

4.8.4.1 EHSV pripomína svoje predchádzajúce stanoviská k balíkom Erika I a II a opakuje, že cieľom má byť rýchla a garantovaná náhrada obetiam za vzniknuté škody a teda nepodnecovať k vedeniu nekonečne dlhých súdnych sporov. Ratifikácia všetkých platných dohovorov IMO by mala umožniť nastoliť vhodnejší režim občianskoprávnej zodpovednosti, povinného poistenia a priameho konania v záujme presne definovaných požiadaviek tak ako to je uvedené v návrhu smernice.

4.8.4.2 Podľa stanoviska EHSV musia pre občianskoprávnu zodpovednosť platiť jasné a transparentné pravidlá. V námornom práve je „hrubá nedbanlivosť“ právnym pojmom bežne používaným v právnych sporoch týkajúcich sa škôd spôsobených na náklade. Na medzinárodnej úrovni sa na vylúčenie objektívnej zodpovednosti používa pojem „nedbalosť, pri ktorej páchatel vie, že k škode môže dôjsť“. Toto riešenie podporilo aj EHSV v svojom stanovisku na tému Erika II, ale pre oblasť znečisťovania ropnými produktmi. EHSV preto navrhuje, aby do návrhu smernice bolo zapracovaných niekoľko objektívnych faktorov, ktoré by členskými štátom a ich súdom pomohli určiť, kedy došlo k naplneniu skutkovej podstaty pojmu „hrubá nedbanlivosť“. Bez tohto ustanovenia sa môže stať, že jednotlivé krajiny budú smernicu uplatňovať rôznym spôsobom.

4.8.4.3 EHSV aj naďalej zastáva názor, že platnosť osvedčenia o finančnej záruke by mala byť podmienená doložením potvrdenia o nadobudnutí členstva v klube P&I a nie potvrdenia, ktoré vystaví členský štát. Potvrdenie o nadobudnutí členstva v klube P&I by bolo v súlade s cieľmi navrhovaného nástroja. Toto potvrdenie by mohol vystaviť klub P&I.

4.8.5 EHSV zastáva názor, že návrh je v predkladanej podobe v rozpore s ustanoveniami smernice 2004/35/ES z 21. apríla 2004 o environmentálnej zodpovednosti v oblasti predchádzania a nápravy škôd na životnom prostredí, ktorá uznala primárne uplatňovanie dohovorov OMI vrátane LLMC. Mohli by tu vzniknúť problémy v oblasti medzinárodného zmluvného práva pre členské štáty, ktoré sú signatármi dohôd LLMC 1976 a 1996.

4.8.5.1 EHSV podporuje návrh zameraný na povinnosť lodí mať certifikáty o finančnej záruke pre prípad zanechania námorníkov bez prostriedkov a ochrany, pričom berie na vedomie, že pracovná skupina IMO-ILO pracuje na tejto téme, ktorá vyplýva z jej kompetencií na medzinárodnej úrovni.

4.8.5.2 Pre zodpovednosť a náhradu škôd v prípade úniku chemických látok a pohonných látok lodí platia dohovory o škodlivých a nebezpečných látkach a úniku uhlíkovdioxidu z lodí. Odrážajú kompromis, ku ktorému dospela medzinárodné spoločenstvo. EHSV dôrazne odporúča Komisii, aby vyvinula všetko úsilie potrebné k tomu, aby členské štáty EÚ urýchlili ratifikovali dohovor o toxických a nebezpečných látkach a uhlíkovdioxidu z lodí, aby mohli čo najskôr vstúpiť do platnosti.

5. Osobitné úvahy

5.1 Výbor berie so záujmom na vedomie nedávnu 94. medzinárodnú konferenciu o práci (na mori) ILO, ktorá prijala jednotný námorný dohovor. Uvedený dohovor obsahuje povinnú časť a časť s odporúčaniami. Súbor námorných dohovorov prijatých od dvadsiaty rokov minulého storočia, niekoľkokrát menených a doplnených, sú dnes sústredené a modernizované v jasnom a všeobecne platnom kódexe práce na mori. EHSV berie na vedomie aj zámer Komisie začleniť dohovor Medzinárodnej organizácie práce (námorný kódex) do právnych predpisov Spoločenstva a podporuje úsilie pracovnej skupiny sociálneho dialógu o uplatnenie dohovoru a uvoľnenie väčšieho objemu prostriedkov na riešenie otázky ich začlenenia do právnych predpisov Spoločenstva.

5.2 Majúc stále na zreteli ľudský faktor v námornej doprave, EHSV vyzýva predovšetkým Komisiu, aby si stanovila za svoju prioritu podnietiť všetky členské štáty čo najskôr ratifikovať tento dohovor s cieľom vytvorenia harmonizovanej legislatívnej základne. Na to, aby dohovor vstúpil do platnosti, je treba 30 ratifikácií, čo predstavuje jednu tretinu hrubej celosvetovej tonáže. EÚ tu môže výrazne pomôcť aj tým že podporí ratifikáciu dohovoru krajinami Európskeho hospodárskeho priestoru a tretími krajinami, s ktorými má podpísané dohody o hospodárskej spolupráci.

5.3 Celkový dosah navrhovaných opatrení na úrady prístavných štátov a vlajkových štátov (vydávanie osvedčení, sociálne inšpekcie, rozšírené inšpekcie, cieľ inšpekcií 100 % lodí, atď.) by mali príslušné úrady rýchlo zvážiť, aby včas mohli urobiť potrebné organizačné, finančné a personálne opatrenia.

5.4 Vzhľadom na význam povinností, ktoré má Európska námorná bezpečnostná agentúra, je dôležité, aby mala k dispozícii aj dostatočné prostriedky na ich splnenie.

V Bruseli 13. septembra 2006

Predsedníčka

Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru

Anne-Marie SIGMUND