

## SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY 2009/20/ES

z 23. apríla 2009

## o poistení vlastníkov lodí, ktoré sa vzťahuje na námorné pohľadávky

(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 Komisie,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru <sup>(1)</sup>,so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov <sup>(2)</sup>,konajúc v súlade s postupom ustanoveným v článku 251 zmluvy <sup>(3)</sup>,

keďže:

- (1) Jednou zo zložiek politiky Spoločenstva v oblasti námornej dopravy je zvýšenie kvality obchodnej lodnej dopravy na základe zodpovednejšieho konania všetkých hospodárskych subjektov.
- (2) Odrádzajúce opatrenia sa prijali už podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady 2005/35/ES zo 7. septembra 2005 o znečisťovaní mora z lodí a o zavedení sankcií za porušenia <sup>(4)</sup>.
- (3) Členské štáty prijali 9. októbra 2008 vyhlásenie, v ktorom jednomyseľne uznali význam uplatňovania protokolu z roku 1996 k Dohovoru z roku 1976 o obmedzení zodpovednosti za námorné pohľadávky všetkými členskými štátmi.
- (4) Povinné poistenie by malo umožniť zabezpečenie lepšej ochrany obetí. Zároveň by malo prispieť k odstráneniu lodí, ktoré nespĺňajú normy a umožniť obnovenie hospodárskej súťaže medzi prevádzkovateľmi. Okrem toho v uznesení A.898(21) Medzinárodná námorná organi-

zácia vyzvala štáty, aby naliehal na vlastníkov lodí, aby sa riadne poistili.

- (5) Nedodržiavanie ustanovení tejto smernice by sa malo odstrániť. Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/16/ES z 23. apríla 2009 o štátnej prístavnej kontrole (prepracované znenie) <sup>(5)</sup> už ustanovuje zadržanie lodí v prípade chýbajúceho osvedčenia, ktoré musí byť na palube. Je však vhodné ustanoviť možnosť vyhostiť loď, ktorá nemá osvedčenie o poistení. Podrobnosti o vyhostení by mali umožniť nápravu situácie v rozumnom čase.
- (6) Keďže ciele tejto smernice, a to zavedenie a vykonávanie vhodných opatrení v oblasti námornej dopravnej politiky, nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov, ale z dôvodov jej 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 táto smernica neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie týchto cieľov,

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

## Článok 1

**Predmet úpravy**

Táto smernica ustanovuje pravidlá, ktoré sa uplatňujú na určité aspekty povinností vlastníkov lodí, pokiaľ ide o ich poistenie, ktoré sa vzťahuje na námorné pohľadávky.

## Článok 2

**Rozsah pôsobnosti**

1. Táto smernica sa uplatňuje na lode s hrubou priestornosťou 300 alebo viac ton.
2. Táto smernica sa neuplatňuje na vojnové lode, pomocné vojnové lode ani iné lode, ktoré vlastní alebo prevádzkuje štát, ktoré sa používajú pre nekomerčnú verejnú službu.

3. Touto smernicou nie sú dotknuté režimy ustanovené nástrojmi, ktoré sú v platnosti v dotknutých členských štátoch a uvedené v prílohe.

<sup>(1)</sup> Ú. v. EÚ C 318, 23.12.2006, s. 195.

<sup>(2)</sup> Ú. v. EÚ C 229, 22.9.2006, s. 38.

<sup>(3)</sup> Stanovisko Európskeho parlamentu z 29. marca 2007 (Ú. v. EÚ C 27 E, 31.1.2008, s. 166), spoločná pozícia Rady z 9. decembra 2008 (Ú. v. EÚ C 330 E, 30.12.2008, s. 7) a pozícia Európskeho parlamentu z 11. marca 2009 (zatiaľ neuverejnená v úradnom vestníku).

<sup>(4)</sup> Ú. v. EÚ L 255, 30.9.2005, s. 11.

<sup>(5)</sup> Pozri stranu 57 tohto úradného vestníka.

### Článok 3

#### Vymedzenie pojmov

Na účely tejto smernice sa uplatňuje toto vymedzenie pojmov:

- a) „vlastník lode“ je registrovaný vlastník námornej lode alebo akákoľvek iná osoba ako napr. nájomca lode, ktorá je zodpovedná za prevádzku lode;
- b) „poistenie“ je poistenie so spoluúčasťou alebo bez nej a zahŕňa napríklad poistenie zodpovednosti za škodu, akú v súčasnosti ponúkajú členovia medzinárodnej skupiny P&I Clubs a iné účinné formy poistenia (vrátane preukázaného samopoistenia) a finančnej zábezpeky, ktoré poskytujú podobné podmienky krytia;
- c) „dohovor z roku 1996“ je konsolidované znenie Dohovoru z roku 1976 o obmedzení zodpovednosti za námorné pohľadávky, prijatého Medzinárodnou námornou organizáciou (IMO), v znení zmenenom a doplnenom protokolom z roku 1996.

### Článok 4

#### Poistenie na účely námorných pohľadávok

1. Každý členský štát od vlastníkov lodí plaviacich sa pod jeho vlajkou vyžaduje, aby mali poistenie, ktoré sa vzťahuje na tieto lode.
2. Každý členský štát vyžaduje od vlastníkov lodí plaviacich sa pod vlajkou iného štátu, aby mali platné poistenie, keď takéto lode vstupujú do prístavu v jeho jurisdikcii. Toto nebráni členským štátom, aby za predpokladu, že je to v súlade s medzinárodným právom, žiadali splnenie uvedenej povinnosti, ak sa takéto lode nachádzajú v ich teritoriálnych vodách.
3. Poistenie uvedené v odsekoch 1 a 2 sa vzťahuje na námorné pohľadávky, ktoré podliehajú obmedzeniu podľa dohovoru z roku 1996. Výška poistenia pre každú loď na jednu mimoriadnu udalosť sa rovná príslušnej maximálnej výške obmedzenia zodpovednosti, ako sa ustanovuje v dohovore z roku 1996.

### Článok 5

#### Inšpekcie, dodržiavanie, vyhostenie z prístavu a nevpustenie do prístavu

1. Každý členský štát zabezpečí, aby každá inšpekcia lode v prístave v jeho jurisdikcii v súlade so smernicou

2009/16/ES zahŕňala overenie skutočnosti, či sa na palube nachádza osvedčenie uvedené v článku 6.

2. Ak sa osvedčenie uvedené v článku 6 nenachádza na palube a bez toho, aby bola dotknutá smernica 2009/16/ES, ktorá ustanovuje zadržanie lodí, ak ide o otázky bezpečnosti, príslušný orgán môže vydať lodi príkaz na vyhostenie, o čom bude informovaná Komisia, ostatné členské štáty, a dotknutý vlajkový štát. Výsledkom vydania takéhoto príkazu na vyhostenie je, že každý členský štát odmietne vstup tejto lode do ktoréhokoľvek zo svojich prístavov, pokiaľ vlastník lode nepredloží osvedčenie uvedené v článku 6.

### Článok 6

#### Osvedčenia o poistení

1. Existencia poistenia uvedeného v článku 4 sa preukazuje jedným alebo viacerými osvedčeniami, ktoré vydal jeho poskytovateľ a ktoré sa nachádzajú na palube lode.
2. Osvedčenia vydané poskytovateľom poistenia obsahujú tieto informácie:
  - a) meno lode, jej číslo IMO a prístav, v ktorom je registrovaná;
  - b) meno vlastníka lode a hlavné miesto podnikania;
  - c) druh a doba trvania poistenia;
  - d) meno a hlavné miesto podnikania poskytovateľa poistenia a prípadne miesto podnikania, kde bolo poistenie uzavreté.
3. Ak jazykom použitým v osvedčeniach nie je angličtina, francúzština ani španielčina, text obsahuje preklad do jedného z týchto jazykov.

### Článok 7

#### Sankcie

Na účely článku 4 ods. 1 ustanovia členské štáty systém sankcií za porušovanie vnútroštátnych ustanovení prijatých podľa tejto smernice a prijmú všetky potrebné opatrenia na zabezpečenie uplatňovania týchto sankcií. Ustanovené sankcie sú účinné, primerané a odrádzajúce.

### Článok 8

#### Správy

Každé tri roky a po prvýkrát pred 1. januárom 2015 Komisia predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o uplatňovaní tejto smernice.

## Článok 9

**Transpozícia**

1. Členské štáty uvedú do účinnosti zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou pred 1. januárom 2012. Bezodkladne o tom informujú Komisiu.

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

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

## Článok 10

**Nadobudnutie účinnosti**

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

## Článok 11

**Adresáti**

Táto smernica je určená členským štátom.

V Štrasburgu 23. apríla 2009

Za Európsky parlament  
predseda  
H.-G. PÖTTERING

Za Radu  
predseda  
P. NEČAS

## PRÍLOHA

- Medzinárodný dohovor z roku 1992 o občianskoprávnej zodpovednosti za škody spôsobené znečistením ropnými látkami.
  - Medzinárodný dohovor z roku 1996 o zodpovednosti a náhrade škôd pri preprave nebezpečných a škodlivých látok po mori.
  - Medzinárodný dohovor z roku 2001 o občianskoprávnej zodpovednosti za škody spôsobené v dôsledku znečistenia ropnými látkami zo zásobníkov.
  - Medzinárodný dohovor z roku 2007 z Nairobi o odstraňovaní vrakov.
  - Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 392/2009 z 23. apríla 2009 o zodpovednosti osobných prepravcov v preprave po mori v prípade nehôd.
-