

EURÓPSKY PARLAMENT

2004



2009

Dokument na schôdzu

A6-0102/2009

25.2.2009

*****III SPRÁVA**

o spoločnom texte nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o zodpovednosti osobných dopravcov v lodnej preprave po mori v prípade nehôd, ktorý schválil Zmierovací výbor
(PE-CONS 3724/2008 – C6-0047/2009 – 2005/0241(COD))

Delegácia Európskeho parlamentu v Zmierovacom výbore

Predsedníčka delegácie: Rodi Kratsa-Tsagaropoulou
Spravodajca: Paolo Costa

Označenie postupov

- * Konzultačný postup
väčšina odovzdaných hlasov
- **I Postup spolupráce (prvé čítanie)
väčšina odovzdaných hlasov
- **II Postup spolupráce (druhé čítanie)
väčšina odovzdaných hlasov za schválenie spoločnej pozície
väčšina všetkých poslancov Parlamentu za zamietnutie alebo
zmenu a doplnenie spoločnej pozície
- *** Postup súhlasu
väčšina všetkých poslancov Parlamentu, okrem prípadov
upravených článkami 105, 107, 161 a 300 Zmluvy o ES
a článkom 7 Zmluvy o EÚ
- ***I Spolurozhodovací postup (prvé čítanie)
väčšina odovzdaných hlasov
- ***II Spolurozhodovací postup (druhé čítanie)
väčšina odovzdaných hlasov za schválenie spoločnej pozície
väčšina všetkých poslancov Parlamentu za zamietnutie alebo
zmenu a doplnenie spoločnej pozície
- ***III Spolurozhodovací postup (tretie čítanie)
väčšina odovzdaných hlasov za schválenie spoločného textu

(Typ postupu závisí od právneho základu navrhnutého Komisiou.)

OBSAH

	strana
NÁVRH LEGISLATÍVNEHO UZNESENIA EURÓPSKEHO PARLAMENTU.....	5
DÔVODOVÁ SPRÁVA.....	6
POSTUP.....	11

NÁVRH LEGISLATÍVNEHO UZNESENIA EURÓPSKEHO PARLAMENTU

o spoločnom texte nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o zodpovednosti osobných dopravcov v lodnej preprave po mori v prípade nehôd, ktorý schválil Zmierovací výbor (PE-CONS 3724/2008 – C6-0047/2009 – 2005/0241(COD))

(Spolurozhodovací postup: tretie čítanie)

Európsky parlament,

- so zreteľom na spoločný text, ktorý schválil Zmierovací výbor (PE-CONS 3724/2008 – C6-0047/2009),
 - so zreteľom na svoju pozíciu v prvom čítaní¹ k návrhu Komisie pre Európsky parlament a Radu (KOM(2005)0592),
 - so zreteľom na zmenený návrh Komisie (KOM(2007)0645),
 - so zreteľom na svoju pozíciu v druhom čítaní² k spoločnej pozícii Rady³,
 - so zreteľom na stanovisko Komisie k pozmeňujúcim a doplňujúcim návrhom Európskeho parlamentu k spoločnej pozícii (KOM(2008)0831),
 - so zreteľom na článok 251 ods. 5 Zmluvy o ES,
 - so zreteľom na článok 65 rokovacieho poriadku,
 - so zreteľom na správu svojej delegácie v Zmierovacom výbore (A6-0102/2009),
1. schvaľuje spoločný text;
 2. poveruje svojho predsedu, aby akt podpísal spoločne s predsedom Rady, v súlade s článkom 254 ods. 1 Zmluvy o ES;
 3. poveruje svojho generálneho tajomníka, aby akt podpísal hneď potom, čo sa overí, že všetky postupy boli náležite ukončené, a aby po dohode s generálnym tajomníkom Rady zabezpečil jeho uverejnenie v Úradnom vestníku Európskej únie;
 4. poveruje svojho predsedu, aby toto legislatívne uznesenie postúpil Rade a Komisii.

¹ Ú. v. EÚ C 74 E, 20.3.2008, s. 562.

² Prijaté texty, 24.9.2008, P6_TA(2008)0445.

³ Ú. v. EÚ C 190 E, 29.7.2008, s. 17.

DÔVODOVÁ SPRÁVA

I. Súvislosti

I.1 Tretí námorný balík

Komisia navrhla na konci roka 2005 tretí námorný balík (známy aj ako balík Erika III). Tento balík nadväzuje na balíky Erika I a II, ktoré boli predložené po havárii tankera Erika pri francúzskom pobreží Atlantického oceánu v roku 1999. Nadväzuje tiež na uznesenie Parlamentu z 21. apríla 2004, ktoré vypracoval Dočasný výbor pre zlepšenie bezpečnosti na mori (MARE), vytvorený po havárii tankera Prestige v roku 2002.

Celkovým zámerom tretieho námorného balíka je posilniť platné právne predpisy EÚ v oblasti bezpečnosti a transponovať hlavné medzinárodné nástroje do práva Spoločenstva. Cieľom siedmich návrhov, ktoré sú súčasťou balíka, je zabrániť nehodám (zlepšením kvality európskych vlajok, revíziou právnych predpisov o štátnej prístavnej kontrole a monitorovaní lodnej dopravy a zlepšením pravidiel týkajúcich sa klasifikačných spoločností) a zabezpečiť účinnú reakciu v prípade nehody (vytvorením harmonizovaného rámca pre vyšetrovanie nehôd, zavedením pravidiel odškodnenia cestujúcich v prípade nehody a zavedením predpisov o zodpovednosti majiteľov lodí spolu so systémom povinného poistenia).

I.2 Tento návrh

Komisia prijala 23. novembra 2005 návrh nariadenia o zodpovednosti osobných dopravcov v lodnej preprave po mori v prípade nehôd. Jeho cieľom je konečne po viac ako desaťročí od katastrofy trajektu Estónia v Baltskom mori, ku ktorej došlo v roku 1994, zaručiť na európskej úrovni podobnú úroveň zodpovednosti a povinné poistenie osobných dopravcov pre prípad nehody. Doteraz sa táto zodpovednosť určovala na rôznych, niekedy dosť nízkych úrovniach v jednotlivých členských štátoch v závislosti od ich vnútroštátnych predpisov alebo ich medzinárodných záväzkov. Tento návrh je zameraný na odstránenie týchto rozdielov v jednotlivých štátoch tým, že sa do európskych právnych predpisov začlenia ustanovenia Aténskeho dohovoru o preprave cestujúcich a ich batožiny po mori z roku 2002, ktorý ustanovuje väčšiu finančnú zodpovednosť. Návrh je doplnený aj o ďalšie ustanovenia prispôsobujúce Aténsky dohovor európskym právnym predpisom a režimom zodpovednosti v iných druhoch dopravy.

II. Legislatívny postup pred zmierovacím konaním

II.1 Tretí námorný balík v prvom a druhom čítaní

Parlament vždy vnímal námorný balík ako celok, a preto sa jeho jednotlivými časťami vždy zaoberal spoločne. Prvé čítanie o siedmich návrhoch balíka sa uskutočnilo v marci a apríli 2007. Rada dosiahla politickú dohodu o šiestich z ôsmich návrhov (jeden dokument sa rozdelil na smernicu a nariadenie) na schôdzkach v júni a novembri 2007. V prípade dvoch dokumentov (o povinnostiach vlajkových štátov a občianskoprávnej zodpovednosti) sa však nepodarilo dosiahnuť pokrok, lebo členské štáty nemali záujem prijať takéto právny predpis na úrovni EÚ. Pokus o odblokovanie týchto dvoch dokumentov v apríli 2008 bol neúspešný.

Členské štáty prostredníctvom spoločných pozícií vyvíjali tlak na Parlament, aby pokračoval v legislatívnom postupe v prípade šiestich ostatných dokumentov. Parlament s týmto prístupom napokon v záujme dosiahnutia pokroku súhlasil.

Po predložení spoločných pozícií v júni 2008 však Parlament naďalej vyvíjal tlak na Radu, aby pokračovala v rokovaní o zostávajúcich tzv. dvoch chýbajúcich dokumentoch. Dosiahlo sa to začlenením obsahu týchto dvoch dokumentov do niektorých z aktívnych legislatívnych dokumentov balíka formou pozmeňujúcich a doplňujúcich návrhov.

V druhom čítaní sa zároveň rokovalo o šiestich návrhoch, ale neúspešne. Osud dvoch tzv. chýbajúcich dokumentov, ako aj ťažkosti s niektorými ďalšími návrhmi viedli k rozhodnutiu nedosiahnuť dohodu v druhom čítaní o žiadnom z nich. Parlament na plenárnej schôdzi obnovil svoje pozmeňujúce a doplňujúce návrhy z prvého čítania ku všetkým dokumentom, ako aj pozmeňujúce a doplňujúce návrhy, ktorými sa podstata dvoch tzv. chýbajúcich dokumentov začlenila do ostatných návrhov. Šesť návrhov bolo potom predmetom zmierovacieho konania.

II.2 Tento návrh v prvom a druhom čítaní

V prvom čítaní sa Parlament v zásade pridržal návrhu Komisie, až na jednu významnú výnimku: po kontroverznej diskusii väčšina zamietla zahrnutie vnútrozemských vodných ciest do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia. Boli prijaté ďalšie pozmeňujúce a doplňujúce návrhy, ktoré sa týkali otázok, ako sú preddavky pre obeť, informovanie cestujúcich, zodpovednosť v prípade teroristického útoku, právomoci agentúry EMSA, vylúčenie možnosti uplatňovať iné medzinárodné dohovory o zodpovednosti, prijatie vyšších limitov zodpovednosti len na základe nového postupu spolurozhodovania a prechodné obdobia pre trajekty.

Rada vo svojej spoločnej pozícii vyňala aj vnútrozemské vodné cesty a v mnohých ďalších aspektoch sa značne odklonila od pôvodného návrhu. Rada obmedzila rozsah pôsobnosti nariadenia v prípade vnútroštátnej námornej prepravy na tzv. lode triedy A, čím vylúčila väčšinu plavebných trás tried B, C a D, ako je vymedzené v smernici 98/18/ES. Takisto znížila pomerne priaznivú výšku odškodnenia za každú obeť v zmysle Aténskeho dohovoru stanovením celkovej hranice odškodnenia na základe limitov Dohovoru o obmedzení zodpovednosti za námorné pohľadávky, zmeneného a doplneného protokolom z roku 1996 (LLMC 96) (celkové obmedzenie zodpovednosti). Ďalšie zmeny sa týkali obmedzenia preddavkov a práva na informácie. Rada prijala pozíciu Parlamentu týkajúcu sa rizík v súvislosti s terorizmom.

Podobne ako v prípade ostatných dokumentov sa rokovania uskutočnili počas druhého čítania. Uskutočnilo sa niekoľko trialógov, no nenašlo sa žiadne riešenie hlavných otázok, ako sú rozsah pôsobnosti nariadenia a režim zodpovednosti.

Po neúspešných rokovaní Parlament opätovne predložil v druhom čítaní 24. septembra 2008 väčšinu svojich pozmeňujúcich a doplňujúcich návrhov z prvého čítania a zamietol obmedzenia, ktoré predložila Rada.

III. Zmierovacie konanie

III.1 Tretí námorný balík v zmierovacom konaní

Po hlasovaní v druhom čítaní, ktoré sa konalo 24. septembra 2008, a vzhľadom na politickú vôľu uzavrieť zmierovacie konanie počas francúzskeho predsedníctva bola veľmi rýchlo – 7. októbra 2008 – vytvorená delegácia Parlamentu v Zmierovacom výbore.

Zároveň sa začali ukazovať výsledky tlaku, ktorý Parlament vyvíjal na Radu v súvislosti s dosiahnutím dohody o tzv. dvoch chýbajúcich dokumentoch. Po neformálnom stretnutí Rady, na ktorom sa o tejto otázke rokovalo v prítomnosti predsedu výboru TRAN Paola

Costu, sa 9. októbra 2008 dospelo k politickej dohode o oboch dokumentoch.

Parlament a Rada zorganizovali dva trialógy (4. novembra a 2. decembra) a jedno neformálne stretnutie o najkomplikovanejších dokumentoch v rámci prípravy zasadnutia Zmierovacieho výboru 8. decembra, ktorým sa rokovania uzavreli. Delegácia Parlamentu sa okrem stretnutí rokovacej skupiny, ktorej členmi boli vzhľadom na rozsah balíka výnimočne aj koordinátori výboru TRAN, stretla ešte dvakrát (5. novembra. a 3. decembra).

Dohoda o posledných otvorených otázkach najkomplikovanejšieho dokumentu (pána Costu) sa dosiahla 8. decembra. V ten istý večer odovzdal Parlament predsedníctvu listy, v ktorých potvrdil svoju ochotu uzavrieť skorú dohodu v druhom čítaní o dvoch chýbajúcich dokumentoch, čím umožnil, aby Rada prijala svoje dve spoločné pozície na schôdzi 9. decembra.

Radu zastupoval v zmierovacom výbore úradujúci predseda Rady a francúzsky štátny tajomník pre dopravu pán BUSSEREAU. Komisiu zastupoval podpredseda TAJANI. Opäť sa tým dokázalo, že v prípade veľmi náročných rokovaní môže zapojenie najvyššej politickej úrovne a dynamika zmierovacieho večera rozhodujúcim spôsobom prispieť k dosiahnutiu dohody.

Celkový výsledok zmierovacieho konania je pre Parlament veľmi pozitívny. Dva chýbajúce dokumenty sa podarilo uzavrieť v rovnakom čase a okrem toho sa prijali mnohé zlepšenia textov dohodnutých v zmierovacom konaní. Je to predovšetkým výsledkom solidarity medzi poslancami, ktorí nedovolili, aby sa niektorý z dokumentov uzavrel bez celkovej dohody o všetkých z nich.

Osobitné okolnosti námorného balíka však ukázali, že nie je ideálne, aby bolo to isté predsedníctvo zodpovedné za rokovania v druhom aj treťom čítaní. Pre predsedníctvo bolo vo výbore Coreper veľmi ťažké presvedčiť členské štáty, aby sa návrhmi opäť zaoberali, lebo psychologicky už rokovania prebiehali príliš dlho. Pre Parlament sa však zmierovacím konaním začala úplne nová fáza, hoci v Rade sa za rovnakého predsedníctva vnímalo ako pokračovanie tej istej fázy.

III.1 Tento návrh v zmierovacom konaní

Diskusie týkajúce sa tohto dokumentu boli najnáročnejšie zo všetkých šiestich dokumentov v zmierovacom konaní, pričom ich bolo možné uzavrieť až počas zmierovacieho večera 8. decembra. Počas tohto večera boli potrebné dva trialógy a dve schôdze delegácie EP/výboru Coreper predtým, ako sa mohlo o 23.30 h začať zasadnutie celého zmierovacieho výboru.

IV. Hlavné body dosiahnutej dohody

Po veľmi náročných rokovaní sa delegácii Parlamentu podarilo dosiahnuť významný posun v pozícii Rady a preto mohla prijať dosiahnutý kompromis. Hlavné body možno zhrnúť takto:

- **Rozsah pôsobnosti v prípade vnútroštátnej prepravy:** Parlamentu sa podarilo zahrnúť do rozsahu pôsobnosti aj lode triedy B, a nie iba triedy A, ako sa uvádzalo

v spoločnej pozícii. Členským štátom sa však poskytla možnosť odložiť uplatňovanie nariadenia na lode triedy B do konca roku 2018 a na 4 roky po dátume začatia jeho uplatňovania na lode triedy A. Komisia musí do roku 2016 vypracovať návrh v rámci regulačného postupu s kontrolou o obmedzení zodpovednosti pre lode triedy B.

Okrem toho bola v odôvodnení ustanovená zásada postupného rozširovania rozsahu pôsobnosti na všetky lode a zaviedlo sa ustanovenie, podľa ktorého Komisia v prípade potreby najneskôr do 30. júna 2013 predloží legislatívny návrh s cieľom okrem iného rozšíriť rozsah pôsobnosti tohto nariadenia na lode triedy C a D (článok 1).

- **Dátum uplatňovania:** Účastníci zmierovacieho konania si v plnej miere uvedomili právnu neistotu týkajúcu sa dátumu uplatňovania a táto otázka sa stala veľmi dôležitou aj vzhľadom na diskusie o prechodných obdobiach pre rôzne triedy lodí. Podľa znenia spoločnej pozície by sa nariadenie stalo uplatniteľné len po nadobudnutí účinnosti Aténskeho dohovoru v rámci Spoločenstva. Závisí to od prijatia rozhodnutia Rady (v rámci konzultačného postupu) týkajúceho sa uzavretia protokolu k Aténskemu dohovoru, vo veci ktorého Rada nedosiahla od roku 2003 žiaden pokrok. Z tohto dôvodu vyjednávачi Parlamentu trvali na jasnom a záväznom dátume uplatňovania. Dohodlo sa, že nariadenie sa stane uplatniteľné potom, ako Aténsky dohovor nadobudne účinnosť v rámci Spoločenstva, najneskôr však 31. decembra 2012. Toto sa ustanovilo v znení nariadenia v článku 12, a nie iba vo vyhlásení Rady a členských štátov, ako žiadala Rada.
- **Obmedzenie zodpovednosti:** Parlament v zásade prijal myšlienku Rady týkajúcu sa celkovej hranice odškodnenia prostredníctvom využitia dohovoru LLMC 96, na základe ktorého možno výšku odškodného za každú obeť znížiť pod hranicu stanovenú Aténskym dohovorem. Prijal tiež návrh, aby členské štáty mali možnosť neuplatňovať horné hranice stanovené v dohovore LLMC 96 a mohli prijať vyššie limity. Podarilo sa mu však získať významné ochranné opatrenia, ktorými sa zabezpečuje, že tie členské štáty, v ktorých neexistujú žiadne vnútroštátne právne predpisy na vykonávanie dohovoru LLMC zmeneného a doplneného protokolom z roku 1996 (ktorým sa ustanovuje vyššie odškodnenie ako v predchádzajúcich protokoloch), musia v plnej miere uplatňovať Aténsky dohovor. Takisto sa objasnila možnosť obmedzenia zodpovednosti v prípade terorizmu.
- **Preddavky** Parlamentu sa podarilo presvedčiť Radu, aby súhlasila s rozsahom preddavkov podľa pôvodného návrhu Komisie.
- **Poskytovanie informácií cestujúcim:** Tieto ustanovenia sa značne posilnili niekoľkými spôsobmi. Pokiaľ ide o stanovenie okamihu informovania cestujúcich, spoločná pozícia uvádzala „najneskôr pri odchode“. Parlament dosiahol významné rozlíšenie: v prípade zmluvy uzavretej v členskom štáte sa informácie musia poskytnúť pri predaji; v prípade, že miesto odchodu sa nachádza v členskom štáte, informácie sa musia poskytnúť pred odchodom. Len vo všetkých ostatných prípadoch sa informácie podávajú „najneskôr pri odchode“. Okrem toho boli lepšie vymedzené minimálne požiadavky poskytovania informácií a objasnilo sa uplatňovanie povinností tour operátorov.

K významnému posunu v pozícii Rady došlo najmä počas večera zasadnutia Zmierovacieho výboru. Jej východiskovou pozíciou v otázke triedy B bolo prechodné obdobie 12 rokov, zatiaľ čo Parlament navrhoval 4 roky. Konečná dohoda stanovuje prechodné obdobie triedy B do konca roku 2018, čo by znamenalo prechodné obdobie 6 rokov, ak dátumom uplatňovania bude rok 2012.

Pokiaľ ide o triedy C a D, Rada navrhovala, aby Komisia po 15 rokoch od dátumu začatia uplatňovania nariadenia predložila správu, v ktorej zväži rozšírenie rozsahu pôsobnosti nariadenia na triedy C a D. Parlament požiadal, aby bol legislatívny návrh predložený najneskôr k dátumu začatia uplatňovania nariadenia. Podľa dosiahnutej konečnej dohody má Komisia predložiť legislatívny návrh na rozšírenie rozsahu pôsobnosti nariadenia na triedy C a D najneskôr do 6 mesiacov od dátumu začatia jeho uplatňovania (30. júna 2013).

Rada na večernom zasadnutí 8. decembra takisto súhlasila s tým, že v nariadení bude stanovený pevný dátum začatia jeho uplatňovania.

V. Záver

Keďže dosiahnutá dohoda značne presahuje rámec toho, čo bolo možné dosiahnuť v raných fázach postupu, delegácia odporúča, aby Parlament schválil spoločný text v treťom čítaní.

POSTUP

Názov	Spoločný text nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o zodpovednosti osobných dopravcov v lodnej preprave po mori v prípade nehôd, ktorý schválil Zmierovací výbor
Referenčné čísla	PE-CONS 3724/2008 – C6-0047 – 2005/0241(COD)
Predsedníčka delegácie:	Rodi Kratsa-Tsagaropoulou
Gestorský výbor Predseda:	TRAN Paolo Costa
Spravodajca	Paolo Costa
Návrh Komisie	KOM(2005)0592 – C6-0057/2006
Dátum prvého čítania v EP – Číslo P	25.4.2007 P6_TA(2007)0148
Zmenený a doplnený návrh Komisie	KOM(2007)0645
Spoločná pozícia Rady dátum oznámenia na schôdzi	6389/2/2008 – C6-0227/2008 19.6.2008
Stanovisko Komisie (Článok 251 ods. 2, pododsek 2, zarážka 3)	KOM(2008)0375
Dátum druhého čítania v EP – Číslo P	24.9.2008 P6_TA(2008)0445
Stanovisko Komisie (Článok 251 ods. 2, pododsek 3, písmeno c)	KOM(2008)0831
Dátum, kedy Rada dostala výsledky druhého čítania	10.10.2008
Dátum listu Rady s oznámením neprijatia pozmeňujúcich a doplňujúcich návrhov EP	27.11.2008
Schôdza Zmierovacieho výboru	8.12.2008
Dátum hlasovania delegácie EP	8.12.2008
Výsledok hlasovania	+: 14 -: 0 0: 0
Poslanci prítomní na hlasovaní	Paolo Costa, Emanuel Jardim Fernandes, Luis de Grandes Pascual, Georg Jarzembowski, Anne E. Jensen, Rodi Kratsa-Tsagaropoulou, Rosa Miguélez Ramos, Gilles Savary, Brian Simpson, Dirk Sterckx, Silvia-Adriana Țicău, Dominique Vlasto, Corien Wortmann-Kool
Náhradníci prítomní na hlasovaní	Inés Ayala Sender, Renate Sommer
Dátum prijatia v Zmierovacom výbore	8.12.2008
Dátum oznámenia predsedajúcich o schválení spoločného textu a jeho odovzdania EP a Rade	3.2.2009
Dátum predloženia	25.2.2009
Poznámky (údaje, ktoré sú k dispozícii iba v jednej jazykovej verzii)	...

PREDLŽENIE LEHÔT

Lehota pre druhé čítanie v Rade	0.0.0000
Lehota pre zvolanie výboru inštitúcia, ktorá žiada o predĺženie – dátum	0.0.0000 [Rada] – 0.0.0000
Lehota pre činnosť výboru inštitúcia, ktorá žiada o predĺženie – dátum	3.2.2009 [EP] – 19.1.2009
Lehota pre prijatie aktu inštitúcia, ktorá žiada o predĺženie – dátum	0.0.0000 [Rada] – 0.0.0000