



NÁMORNÁ DOPRAVA: DOPRAVNÉ A BEZPEČNOSTNÉ PRAVIDLÁ

V uplynulých rokoch boli výrazne zdokonalené viaceré smernice a nariadenia EÚ týkajúce sa bezpečnostných noriem v námornej doprave. Išlo najmä o tri legislatívne balíky prijaté po haváriách ropných tankerov Erika a Prestige.

PRÁVNY ZÁKLAD A CIELE

Právnym základom je hlava VI, najmä článok 91 ods. 1 písm. c) a článok 100 ods. 2 Zmluvy o fungovaní Európskej únie. Základným prvkom politiky námornej dopravy je bezpečnosť na mori zameraná na ochranu cestujúcich, členov posádky, morského prostredia a pobrežných oblastí. Vzhľadom na globálny charakter námornej dopravy vytvára Medzinárodná námorná organizácia (IMO) jednotné medzinárodné normy. Medzi hlavné medzinárodné dohody patrí Medzinárodný dohovor o zabránení znečisťovaniu z lodí (MARPOL), Medzinárodný dohovor o bezpečnosti ľudského života na mori (SOLAS) a Medzinárodný dohovor o normách výcviku, kvalifikácie a strážnej služby námorníkov (STCW). Hoci je hlavným cieľom politiky EÚ v oblasti námornej dopravy urýchlená zmena právnych predpisov EÚ, aby zohľadňovali tieto medzinárodnoprávne dohody, na úrovni EÚ sa prijímajú aj ďalšie opatrenia.

DOSIAHNUTÉ VÝSLEDKY

A. Odborná príprava a kvalifikácie

Na základe [smernice 94/58/ES](#) z 22. novembra 1994 o minimálnej úrovni prípravy námorníkov nadobudol Dohovor o normách výcviku, kvalifikácie a strážnej služby námorníkov (STCW) z roku 1978 účinok právneho predpisu EÚ. Dohovor bol v roku 1995 a znova v roku 2010 predmetom dôkladnej revízie, z čoho vyplynuli príslušné revízie smernice EÚ, ktorej posledná verzia je [smernica 2012/35/EÚ](#) z 21. novembra 2012. V smernici sú stanovené pravidlá výcviku a normy spôsobilosti požadované na získanie osvedčenia spôsobilosti námorníka, ako aj pravidlá výcviku špecialistov. Smernica sa tiež zaoberá požiadavkami členských štátov na výcvik námorníkov, komunikáciou medzi členmi posádky a overovaním osvedčení spôsobilosti členov posádky (štátna prístavná kontrola). Taktiež zahŕňa pevnejšie opatrenia na boj proti získaným osvedčeniam spôsobilosti, prísnejšie normy fyzickej spôsobilosti a aktualizované ustanovenia o bezpečnostnom výcviku.

Návrhom Komisie [COM\(2016\)0082](#) sa ruší [smernica Rady 96/50/ES](#) a [smernica Rady 91/672/EHS](#) a poskytne sa postupné zrušenie prechodných opatrení na rozšírenie odborných kvalifikácií nad úroveň kapitána na celú posádku v oblasti vnútrozemskej plavby v EÚ. Aktualizovaná smernica ustanoví, že palubná posádka a osoby poverené núdzovými postupmi musia mať osvedčenia o kvalifikáciách. Kapitáni plaviaci sa za nebezpečných podmienok by mali mať osobitné povolenie na takúto plavbu a malo by sa vyžadovať, aby preukázali ďalšie

kompetencie. O tomto návrhu sa hlasovalo vo výbore TRAN 10. novembra 2016 a o zmluve, ktorá je výsledkom medziinštitucionálnych rokovaní sa má hlasovať v pléne v novembri 2017.

B. Vybavenie námorných lodí

Cieľom [smernice 96/98/ES](#) z 20. decembra 1996 o vybavení námorných lodí bolo zabezpečiť jednotné uplatňovanie dohovoru SOLAS o vybavení komerčných plavidiel a stanoviť povinnosť dodržiavať rezolúcie IMO, ktoré z neho vyplývajú. [Smernicou 2012/32/EÚ](#) sa upravila [smernica 96/98/ES](#) tým, že sa nahradila príloha A tak, aby sa prispôsobila najnovším zmenám medzinárodných dohovorov a uplatniteľných testovacích noriem. [Smernicou 2014/90/EÚ](#) z 23. júla 2014 o vybavení námorných lodí sa posilňuje vykonávanie príslušných predpisov a monitorovanie ich dodržiavania.

C. Bezpečnosť na lodiach a v prístavných zariadeniach

Na konferencii IMO bol v roku 2002 prijatý kódex ISPS (Medzinárodný kódex bezpečnosti lodí a prístavných zariadení), ako aj viaceré zmeny iných medzinárodných dohôd. Cieľom kódexu je zlepšiť ochranu lodí a prístavných zariadení. [Nariadenie \(ES\) č. 725/2004](#) z 31. marca 2004 malo zabezpečiť jednotný výklad a vykonávanie rozhodnutí prijatých IMO. Stratégia námornej bezpečnosti Európskej únie sa začala prijatím strategického politického aktu Radou 24. júna 2014, ktorý umožňuje účinné riešenie výziev v oblasti námornej bezpečnosti využitím všetkých príslušných nástrojov na medzinárodnej úrovni a úrovni EÚ a členských štátov.

D. Bezpečnosť cestujúcich na lodiach a inšpekcie lodí

Spoločné pravidlá a normy pre organizácie vykonávajúce inšpekcie a prehliadky lodí a príslušné činnosti námorných úradov (klasifikačné spoločnosti) boli stanovené v [smernici 94/57/ES](#) z 22. novembra 1994. Bezpečnosť lodí, ktoré poskytujú služby pravidelnej osobnej dopravy medzi dvoma prístavmi EÚ, upravuje [smernica 2009/45/ES](#) zo 6. mája 2009, ktorou boli konsolidované a prepracované bezpečnostné pravidlá a normy pre osobné lode, ktoré stanovila [smernica 98/18/ES](#), ktorá tým bola zrušená. Na základe [smernice 98/41/ES](#) z 18. júna 1998 o registrácii osôb na palubách osobných lodí je možné sledovať počet cestujúcich, a zvýšiť tak rýchlosť a účinnosť záchranných operácií v prípade nehody.

V roku 2016 Komisia predložila tri legislatívne návrhy a výbor TRAN o všetkých hlasoval 11. apríla 2017. Hlasovanie v pléne prebehlo 4. októbra 2017. Cieľom prvého návrhu [COM\(2016\)0369](#), ktorým sa mení [smernica 2009/45/ES](#), je objasniť a zjednodušiť bezpečnostné pravidlá a normy pre osobné lode, aby ich bolo možné jednoduchšie aktualizovať, monitorovať a presadzovať. Medzi zmeny patrí odstránenie rozporných a nesprávnych odkazov, ktoré poskytujú nové vymedzenia rozličných typov lodí, objasnenie vymedzenia rovnocenného materiálu, vylúčenie lodí kratších ako 24 metrov a zjednodušenie vymedzenia morských oblastí. Komisia ustanoví databázu s cieľom zvýšiť transparentnosť a uľahčiť notifikáciu výnimiek, rovnocenností a dodatočných bezpečnostných opatrení. Druhým návrhom [COM\(2016\)0370](#) sa zmení [smernica 98/41/ES](#) s cieľom aktualizovať a objasniť požiadavky na sčítanie a registráciu cestujúcich a posádky na palube osobných lodí. Medzi zmeny patrí aktualizácia vymedzenia pojmu „oblasti prístavov“ s cieľom zaviesť informácie o štátnej príslušnosti osôb na palube a nahradiť požiadavku určenú podnikom na uchovávanie zoznamov cestujúcich a posádky tým, aby sa radšej uchovali na vnútroštátnom kontaktnom mieste. Tretím návrhom [COM\(2016\)0371](#) sa má zjednodušiť existujúca regulácia EÚ v oblasti bezpečnosti osobných lodí tým, že sa zmení [smernica 2009/16/ES](#) a zruší [smernica 1999/35/ES](#). Návrhom sa aktualizujú a objasnia existujúce požiadavky na prehliadky v prípade prevozných lodí ro-ro a vysokorýchlostných plavidiel. Medzi pripomienky uvedené v návrhu patrí zosúladenie ustanovení týkajúcich sa správ o inšpekcii, zákazu vyplávať, odvolaní, nákladov, inšpekčných databáz a sankcií. Návrh ustanoví systém inšpekcií lodí pred začiatkom ich pravidelnej prepravy, ktorá môže byť spojená

s ročnou prehliadkou vlajkového štátu. Rada schválila 23. októbra 2017 hlasovanie Parlamentu o všetkých troch legislatívnych návrhoch.

E. Vývoj po haváriách tankerov Erika a Prestige

Po haváriách tankerov Erika (1999) a Prestige (2002) došlo k ďalšiemu značnému sprísneniu námorných bezpečnostných noriem EÚ.

1. Balík Erika I

[Smernicou 2001/105/ES](#) z 19. decembra 2001 sa sprísnili a zjednodušili pravidlá a normy EÚ stanovené v [smernici 94/57/ES](#) týkajúcej sa organizácií vykonávajúcich inšpekcie a prehliadky lodí (pozri predchádzajúcu časť). Vytvoril sa ňou najmä systém zodpovednosti v prípadoch nedbanlivosti. Podľa [smernice 2001/106/ES](#) z 19. decembra 2001 je štátna prístavná kontrola povinná v prípade potenciálne nebezpečných plavidiel a zaviedol sa ňou tzv. čierny zoznam lodí, ktorým môže byť zamietnutý prístup do prístavov EÚ.

[Nariadenie \(ES\) č. 417/2002](#) z 18. februára 2002 stanovilo pevný harmonogram sťahovania ropných tankerov s jednoduchým trupom z prevádzky a ich nahrádzania bezpečnejšími plavidlami s dvojítm trupom. Po havárii ropného tankera Prestige bol v [nariadení \(ES\) č. 1726/2003](#) z 22. júla 2003 stanovený prísnejší harmonogram. [Nariadením \(EÚ\) č. 530/2012](#) z 13. júna 2012 o urýchlennom zavedení konštrukčných požiadaviek na dvojíty alebo ekvivalentný trup pre ropné tankery s jednoduchým trupom bolo neskôr zrušené [nariadenie \(ES\) č. 417/2002](#) a boli stanovené niektoré možné výnimky v súlade s pravidlami IMO. Nariadenie (EÚ) č. 530/2012 spresňuje, že pod vlajkou členského štátu budú môcť prepravovať ťažké ropné produkty len tankery s dvojítm trupom, a stanovuje, že ropné tankery s jednoduchým trupom, bez ohľadu na vlajku, pod ktorou plávajú, nesmú vplávať do prístavov alebo príbrežných terminálov ani ich opustiť alebo kotviť v oblastiach, na ktoré sa vzťahuje právomoc členského štátu.

2. Balík Erika II

[Smernicou 2002/59/ES](#) z 27. júna 2002 sa zriadil monitorovací a informačný systém Spoločenstva pre lodnú dopravu (SafeSeaNet). Prevádzkovateľ plavidla, ktorý chce zastaviť v prístave členského štátu, musí príslušnému prístavnému orgánu vopred poskytnúť rôzne informácie, najmä pokiaľ ide o nebezpečný alebo znečisťujúci náklad. Stanovené bolo povinné vybavenie plavidiel systémami automatickej identifikácie (AIS) a systémami zaznamenávania plavebných dát (systémy VDR) alebo tzv. čiernymi skrinkami. Členské štáty majú pritom právo uplatňovať v prípade zlých poveternostných podmienok zákaz vyplávať z prístavu. [Nariadením \(ES\) č. 1406/2002](#) z 27. júna 2002 sa ustanovila Európska námorná bezpečnostná agentúra (EMSA). Úlohou agentúry EMSA je poskytovať členským štátom a Komisii vedecké a technické poradenstvo a monitorovať vykonávanie právnych predpisov týkajúcich sa námornej bezpečnosti. Jej právomoci boli postupne značne rozšírené tak, aby zahŕňali oblasť kontroly znečisťovania (operačná pomoc na žiadosť členského štátu) a satelitných monitorovacích systémov. [Nariadením \(EÚ\) č. 100/2013](#) z 15. januára 2013 sa zmenilo nariadenie o agentúre EMSA, pričom sa objasnili jej hlavné a vedľajšie úlohy a zároveň sa spresnilo, akú úlohu by mala zohrávať pri uľahčovaní spolupráce medzi členskými štátmi a Komisiou, a to prostredníctvom:

- rozvoja a prevádzkovania Dátového strediska EÚ pre identifikáciu a sledovanie lodí na veľkú vzdialenosť (LRIT) a systému SafeSeaNet,
- poskytovania relevantných údajov o polohe plavidiel a údajov z pozorovania Zeme príslušným vnútroštátnym orgánom a orgánom Únie; ako aj

- poskytovania operačnej podpory členským štátom v súvislosti s vyšetrovaním závažných nehôd.

3. Tretí balík predpisov o námornej bezpečnosti a štátnej prístavnej kontrole

Po intenzívnych rokovaní dospeli Parlament a Rada v decembri 2008 k dohode o treťom legislatívnom balíku, ktorý zahŕňal dve nariadenia a šesť smerníc:

- prepracované znenie smernice o štátnej prístavnej kontrole ([smernica 2009/16/EC](#) z 23. apríla 2009), ktorej cieľom je zabezpečiť účinnejšie a častejšie inšpekcie v rámci nových monitorovacích opatrení prispôbených potenciálnemu rizikovému profilu; smernica 2009/16/ES zahŕňa aj postupy, nástroje a výsledky práce vychádzajúce z parížskeho memoranda o porozumení (ktoré existuje od roku 1982) v oblasti pôsobnosti práva EÚ,
- [smernica 2009/21/ES](#) z 23. apríla 2009 o povinnostiach vlajkového štátu s cieľom umožniť účinnejšie monitorovanie dodržiavania medzinárodných predpisov plavidlami plaviacimi sa pod vlajkou členského štátu,
- [smernica 2009/17/ES](#) z 23. apríla 2009 o zmene a doplnení smernice, ktorou sa zriaďuje monitorovací a informačný systém Spoločenstva pre lodnú dopravu (SafeSeaNet), ktorá sa zameriava na zlepšenie právneho rámca týkajúceho sa útočísk pre lode v núdzi a na ďalšie rozširovanie systému SafeSeaNet,
- [nariadenie \(ES\) č. 391/2009](#) a [smernica 2009/15/ES](#) z 23. apríla 2009, ktorými sa stanovujú spoločné pravidlá a normy pre organizácie vykonávajúce inšpekcie a prehliadky lodí a ktorých cieľom je zavedenie nezávislého systému kontroly kvality na odstránenie zostávajúcich nedostatkov pri postupoch inšpekcie a certifikácie, ktoré sa uplatňujú v prípade svetového loďstva,
- [smernica 2009/18/ES](#) z 23. apríla 2009, ktorou sa ustanovujú základné zásady upravujúce vyšetrovanie nehôd v námornej doprave a ktorá obsahuje základné zásady upravujúce vyšetrovanie na mori, pokiaľ ide o námorné nehody a mimoriadne udalosti, ktoré sa týkajú lodí plávajúcich pod vlajkou niektorého členského štátu Únie a stanú sa vo výsostných teritoriálnych vodách a vnútorných vodách členského štátu; vytvorila aj systém výmeny výsledkov, nazývaný rámec stálej spolupráce medzi EMSA, Komisiou a členskými štátmi,
- [nariadenie \(ES\) č. 392/2009](#) z 23. apríla 2009 o zodpovednosti osobných prepravcov v preprave po mori v prípade nehôd (Aténsky dohovor z roku 1974 o preprave cestujúcich a ich batožiny po mori v znení protokolu z roku 2002),
- [smernica 2009/20/ES](#) z 23. apríla 2009, ktorej cieľom bolo spresniť podmienky štátnej prístavnej kontroly, pokiaľ ide o osvedčenia o poistení vlastníkov lodí, ktoré sa vzťahujú na námorné pohľadávky, ktoré podliehajú obmedzeniu podľa dohovoru o obmedzení zodpovednosti za námorné pohľadávky (LLMC) z roku 1976, zmeneným protokolom z roku 1996).

ÚLOHA EURÓPSKEHO PARLAMENTU

Parlament podporuje iniciatívy v oblasti námornej bezpečnosti a usiluje sa o zavedenie pokroku v tejto oblasti. Oba balíky opatrení v oblasti námornej bezpečnosti, t. j. Erika I a Erika II, získali podporu Parlamentu a boli rýchlo dokončené, čo prinieslo zlepšenia. Parlament požadoval aj vytvorenie európskej pobrežnej stráže, poskytovanie služby lodivoda v morských oblastiach, ktoré sú citlivé z hľadiska životného prostredia a v ktorých je navigácia náročná, a jasnú

štruktúru rozhodovania a velenia v členských štátoch na riešenie núdzových námorných situácií (najmä pokiaľ ide o povinné určenie núdzového miesta alebo miesta útočiska).

Ako súčasť [preskúmania smernice](#), ktorou sa zriaďuje monitorovací a informačný systém Spoločenstva pre lodnú dopravu (SafeSeaNet), Parlament zabezpečil, aby členské štáty mali povinnosť určiť príslušný orgán, ktorý bude rozhodovať o tom, akým spôsobom možno predísť stroskotaniu a ktorý prístav má prijať loď, ktorá potrebuje pomoc.

Právny rámec pre miesta útočiska, na vypracovanie ktorého Parlament vyzýval pri viacerých príležitostiach, sa považuje za nevyhnutnú podmienku zvýšenia námornej bezpečnosti. V období od prijatia prvého balíka opatrení v oblasti námornej bezpečnosti až do prijatia tretieho balíka (najmä vďaka práci jeho Dočasného výboru pre zlepšenie námornej bezpečnosti (MARE) v roku 2004) bol teda Parlament hybnou silou významných zlepšení vedúcich k zvýšeniu námornej bezpečnosti.

Vo svojom [uznesení](#) o agentúre EMSA Parlament vyzval na rozšírenie jej činností. Predovšetkým odporučil, aby jej systémy monitorovania dopravy prispeli k európskemu námornému priestoru bez bariér, ktorý by umožnil prepravovať tovar a cestujúcich medzi členskými štátmi po mori bez toho, aby bolo potrebných viac formalít ako v prípade cestnej dopravy. Parlament prijal spolu s Radou [nariadenie \(EÚ\) č. 911/2014](#) z 23. júla 2014 o viacročnom financovaní Európskej agentúry pre námornú bezpečnosť v oblasti boja proti znečisťovaniu mora plavidlami a zariadeniami na ťažbu ropy a zemného plynu, a prispel tým k prideleniu finančného balíka agentúre vo výške 160,5 milióna EUR na obdobie od 1. januára 2014 do 31. decembra 2020.

[Christina Ratcliff](#)

[11/2017](#)