

EVROPSKÝ PARLAMENT

2004



2009

Dokument ze zasedání

A6-0102/2009

25. 2. 2009

*****III ZPRÁVA**

o společném návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady o odpovědnosti dopravců k cestujícím po moři v případě nehod, který schválil dohodovací výbor
(PE-CONS 3724/2008 – C6-0047/2009 – 2005/0241(COD))

Delegace Evropského parlamentu v dohodovacím výboru

Předsedkyně delegace: Rodi Kratsa-Tsagaropoulou
Zpravodaj: Paolo Costa

Vysvětlivky k označení legislativních postupů

- * Postup konzultace
většina odevzdaných hlasů
- ***I Postup spolupráce (první čtení)
většina odevzdaných hlasů
- **II Postup spolupráce (druhé čtení)
*většina odevzdaných hlasů pro schválení společného postoje
většina poslanců Parlamentu pro zamítnutí nebo změnu
společného postoje*
- *** Postup souhlasu
*většina poslanců Parlamentu s výjimkou případů zmíněných v
článcích 105, 107, 161 a 300 Smlouvy o ES a článku 7 Smlouvy o
EU*
- ***I Postup spolurozhodování (první čtení)
většina odevzdaných hlasů
- ***II Postup spolurozhodování (druhé čtení)
*většina odevzdaných hlasů pro schválení společného postoje
většina poslanců Parlamentu pro zamítnutí nebo změnu
společného postoje*
- ***III Postup spolurozhodování (třetí čtení)
většina odevzdaných hlasů pro schválení společného textu

(Druh postupu závisí na právním základu navrženém Komisí.)

OBSAH

	Strana
NÁVRH LEGISLATIVNÍHO USNESENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU	5
VYSVĚTLUJÍCÍ PROHLÁŠENÍ.....	6
POSTUP.....	11

NÁVRH LEGISLATIVNÍHO USNESENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU

o společném návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady o odpovědnosti dopravců k cestujícím po moři v případě nehod, který schválil dohodovací výbor (PE-CONS 3724/2008 – C6-0047/2009 – 2005/0241(COD))

(Postup spolurozhodování: třetí čtení)

Evropský parlament,

- s ohledem na společný návrh, který schválil dohodovací výbor (PE-CONS 3724/2008 – C6-0047/2009),
 - s ohledem na své stanovisko v prvním čtení¹ k návrhu Komise předloženému Parlamentu a Radě (KOM(2005)0592),
 - s ohledem na pozměněný návrh Komise (KOM(2007)0645),
 - s ohledem na svůj postoj ve druhém čtení² ke společnému postoji Rady³,
 - s ohledem na stanovisko Komise k pozměňovacím návrhům Parlamentu ke společnému postoji (KOM(2008)0831),
 - s ohledem na čl. 251 odst. 5 Smlouvy o ES,
 - s ohledem na článek 65 jednacího řádu,
 - s ohledem na zprávu své delegace v dohodovacím výboru (A6-0102/2009),
1. schvaluje společný návrh;
 2. pověřuje svého předsedu, aby spolu s předsedou Rady podepsal akt podle čl. 254 odst. 1 Smlouvy o ES;
 3. pověřuje generálního tajemníka, aby akt podepsal poté, co ověří, že všechny postupy byly řádně ukončeny, a aby společně s generálním tajemníkem Rady zajistil jeho zveřejnění v Úředním věstníku Evropské unie;
 4. pověřuje svého předsedu, aby předal toto legislativní usnesení Radě a Komisi.

¹ Úř. věst. C 74 E, 20.3.2008, s. 562.

² Texty přijaté dne 24.9.2008, P6_TA(2008)0445.

³ Úř. věst. C 190 E, 29.7.2008, s. 17.

VYSVĚTLUJÍCÍ PROHLÁŠENÍ

I. Obecné souvislosti návrhu

I.1 Třetí námořní balíček

Návrh třetího námořního balíčku (rovněž označovaného jako „balíček Erika III“) přijala Komise na konci roku 2005. Navazoval na balíčky Erika I a Erika II, které byly předloženy v reakci na ztroskotání ropného tankeru Erika u francouzského pobřeží v Atlantském oceánu v roce 1999. Vycházel rovněž z usnesení Parlamentu ze dne 21. dubna 2004 vypracovaného dočasným výborem pro zlepšení bezpečnosti na moři (MARE), který byl ustaven po ztroskotání tankeru Prestige v roce 2002.

Celkovým cílem třetího námořního balíčku je další posílení stávajících právních předpisů EU, jež upravují bezpečnost na moři, a provedení nejdůležitějších mezinárodních nástrojů v právu Společenství. Sedm návrhů obsažených v tomto balíčku má zabránit nehodám (zlepšením kvality evropských vlajek, revizí právních předpisů o státních kontrolách v přístavech a sledování lodní dopravy a zdokonalením pravidel pro klasifikační společnosti) a zajistit účinnou reakci v případě, že k nehodě dojde (vytvořením harmonizovaného rámce pro vyšetřování nehod, zavedením pravidel pro odškodnění cestujících v případě nehody a zavedením pravidel pro odpovědnost vlastníků plavidel ve spojení s povinným pojištěním).

I.2 Tento návrh

Návrh nařízení o odpovědnosti dopravců k cestujícím po moři a na vnitrozemských vodních cestách v případě nehod přijala Komise dne 23. listopadu 2005. Jeho cílem je konečně, po více než deseti letech od havárie lodi Estonia v Baltském moři, k níž došlo v roce 1994, zajistit v celé Evropě podobnou úroveň odpovědnosti a povinné pojištění dopravců vůči nárokům cestujících v případě nehody. Dosud byla výše odpovědnosti v jednotlivých členských státech stanovena různě, v závislosti na jejich vnitrostátních právních předpisech nebo mezinárodních závazcích, a v některých případech byla spíše nízká. Cílem tohoto návrhu je odstranit rozdíly panující mezi jednotlivými státy tím, že budou do evropských právních předpisů začleněna ustanovení Athénské úmluvy o přepravě cestujících a jejich zavazadel po moři z roku 1974 ve znění protokolu z roku 2002, která stanoví vyšší finanční odpovědnost. Návrh obsahuje také další ustanovení, která přizpůsobují Athénskou úmluvu evropským právním předpisům a režimům odpovědnosti, jež platí pro jiné způsoby přepravy.

II. Legislativní postup před dohodovacím řízením

II. Třetí námořní balíček v prvním a druhém čtení

Parlament k námořnímu balíčku vždy přistupoval jako k souboru vzájemně provázaných opatření, a jednotlivými dokumenty se proto zabýval pokaždé společně. První čtení k těmto sedmi návrhům se konalo na přelomu března a dubna roku 2007. Rada dospěla k politické dohodě o šesti z osmi návrhů (jeden z dokumentů byl rozdělen na směrnici a nařízení) na svých zasedáních v červnu a listopadu roku 2007. Dva dokumenty (o povinnostech vlajkových států a občanskoprávní odpovědnosti) však zůstaly zablokovány, neboť členské státy se zdráhaly přijmout v těchto věcech právní předpisy na úrovni EU. Pokus o jejich odblokování v dubnu roku 2008 byl neúspěšný.

Členské státy se předkládáním společných postojů snažily tlačit na Parlament, aby u těchto

šesti návrhů pokračoval v legislativním procesu. V zájmu dosažení pokroku s tímto přístupem Parlament nakonec souhlasil.

I po předložení společných postojů v červnu roku 2008 však Parlament dál vyvíjel tlak na Radu, aby pokročila se dvěma zbývajících dokumenty (označovanými jako „dva chybějící“). Činil tak zapracováním věcného obsahu těchto dokumentů do některých aktivních legislativních návrhů balíčku prostřednictvím pozměňovacích návrhů.

Jednání o těchto šesti dokumentech ve druhém čtení zatím pokračovala neúspěšně. Osud „dvou chybějících“ i problémy s některými z dokumentů vedly k rozhodnutí, že ve druhém čtení nebude přijata dohoda o žádném z návrhů. Na plenárním zasedání Parlament znovu předložil ke všem dokumentům své pozměňovací návrhy z prvního čtení a rovněž pozměňovací návrhy, do nichž byl zapracován věcný obsah „dvou chybějících“. Ve věci těchto šesti návrhů bylo následně zahájeno dohodovací řízení.

II.2. Tento návrh v prvním a druhém čtení

V prvním čtení se Parlament v zásadě držel návrhu Komise, až na jednu důležitou výjimku: po vyhrčené diskusi většina poslanců odmítla, aby byly do oblasti působnosti nařízení začleněny vnitrozemské vodní cesty. Byly přijaty další pozměňovací návrhy týkající se otázek, jako jsou platby obětem předem, informování cestujících, odpovědnost v případě terorismu, pravomoci Evropské agentury pro námořní bezpečnost (EMSA), vyloučení možnosti uplatňovat jiné mezinárodní úmluvy o odpovědnosti, schvalování vyšších limitů odpovědnosti pouze na základě nového postupu spolurozhodování a přechodná období pro trajekty.

Rada ve svém společném postoji také vyloučila vnitrozemské vodní cesty z oblasti působnosti nařízení a v mnoha dalších aspektech se významně odchýlila od původního návrhu. V případě vnitrostátní námořní dopravy Rada oblast působnosti nařízení omezila pouze na lodě tzv. třídy A, čímž vyloučila většinu námořních cest třídy B, C a D ve smyslu směrnice 98/18/ES. Snížila také poměrně příznivou výši odškodného za každou jednotlivou oběť nehody, která vyplývala z Athénské úmluvy, tím, že uplatnila globální omezení na základě limitů stanovených v Mezinárodní úmluvě o omezení odpovědnosti v oblasti námořních pohledávek ve znění protokolu z roku 1996 (LLMC 96) (globální omezení občanskoprávní odpovědnosti). Další změny se týkaly omezení v oblasti plateb předem a práv na informace. Rada přijala postoj Parlamentu týkající se rizik v souvislosti s terorismem.

Tento návrh byl stejně jako ostatní projednáván během druhého čtení. Uskutečnilo se několik třístranných jednání, nepodařilo se však nalézt řešení hlavních otázek, jako je oblast působnosti nařízení a režim odpovědnosti.

Poté, co jednání ztroskotala, Parlament ve druhém čtení dne 24. září 2008 znovu předložil většinu pozměňovacích návrhů z prvního čtení a odmítl omezení, která zavedla Rada.

III. Dohodovací řízení

III.1 Třetí námořní balíček v dohodovacím řízení

Po hlasování ve druhém čtení dne 24. září 2008 a na základě politické vůle ukončit dohodovací řízení během francouzského předsednictví byla velmi rychle, dne 7. října 2008, vytvořena delegace Parlamentu v dohodovacím výboru.

Současně začal přinášet výsledky tlak Parlamentu na Radu, aby našla shodu ohledně „dvou chybějících návrhů“. Po neformálním zasedání, na němž Rada tuto otázku projednávala v

přítomnosti předsedy výboru TRANS Paola Costy, bylo dne 9. října 2008 dosaženo politické dohody o obou těchto návrzích.

Parlament a Rada uspořádaly dva trialogy (dne 4. listopadu a 2. prosince) a jednu neformální schůzku k nejproblematictějším návrhům v rámci přípravy na jednání dohodovacího výboru dne 8. prosince, která jednání uzavřela. Parlamentní delegace se kromě schůzí vyjednávacího týmu, jehož členy byli z důvodu rozsáhlosti balíčku výjimečně také koordinátoři z výboru TRAN, setkala dvakrát (5. listopadu a 3. prosince).

Dohody o posledních sporných otázkách z nejproblematictějšího dokumentu (p. Costy) bylo dosaženo dne 8. prosince. Ve večerních hodinách téhož dne Parlament rovněž předal předsednictví dopisy, v nichž potvrdil ochotu dospět ve druhém čtení v brzké době k dohodám o „dvou chybějících návrzích“, a umožnit tak Radě, aby přijala dva společné postoje na svém zasedání dne 9. prosince.

V dohodovacím výboru byla Rada zastoupena p. BUSSEREAUEM, úřadujícím předsedou Rady a státním tajemníkem Francie pro dopravu. Komisi zastupoval místopředseda TAJANI. Tak se znovu potvrdilo, že v případě velmi obtížných jednání může účast politických špiček a dynamika dohodovacího večera významně přispět k dosažení dohody.

Celkový výsledek dohodovacího řízení je pro Parlament velmi příznivý. Nejenže bylo dosaženo shody i v případě „dvou chybějících návrhů“, ale také byly v mnohých ohledech vylepšeny texty schválené v dohodovacím řízení. To lze přičítat zejména solidaritě mezi poslanci, kteří nedovolili, aby bylo jednání o jakémkoli dokumentu uzavřeno, aniž by bylo dosaženo celkové dohody o všech z nich.

Zvláštní okolnosti námořního balíčku však ukázaly, že není ideální, když za jednání ve druhém i třetím čtení zodpovídá stejné předsednictví. Ve výboru Coreper bylo pro předsednictví zjevně velmi obtížné přesvědčit členské státy, aby vyvinuly ještě další úsilí, neboť z psychologického hlediska se jednání táhla již příliš dlouho. Na druhou stranu, pro Parlament začala dohodovacím řízením zcela nová fáze, ačkoli Rada jej vzhledem ke stejnému předsednictví považovala za pokračování fáze stávající.

III.1 Tento návrh v dohodovacím řízení

Jednání o tomto návrhu byla nejsložitější ze všech šesti dokumentů a podařilo se je uzavřít teprve po dohodovacím večeru, který se konal 8. prosince. Během tohoto večera se musely uskutečnit dvě trojstranná jednání a dvě setkání delegace EP s výborem Coreper, předtím, než bylo ve 23:30 možné zahájit jednání celého dohodovacího výboru.

IV Hlavní body dosažené dohody

Po velmi složitých jednáních se delegaci Parlamentu podařilo dosáhnout významného posunu v postoji Rady, a mohla tedy přistoupit na dosažený kompromis. Nejvýznamnější body lze shrnout takto:

- **Oblast působnosti v případě vnitrostátní přepravy:** Parlament dosáhl toho, aby byly do oblasti působnosti nařízení začleněny také lodě třídy B, a nejen lodě třídy A, jak bylo uvedeno ve společném postoji. Členským státům však byla poskytnuta

možnost odložit uplatňování nařízení v případě lodí třídy B až do konce roku 2018, čtyři roky poté, co se začne vztahovat na lodě třídy A. Do roku 2016 musí Komise předložit v rámci regulativního postupu s kontrolou návrh o limitech odpovědnosti pro lodě třídy B. Dále byla v jednom z bodů odůvodnění stanovena zásada postupného rozšiřování oblasti působnosti na všechny lodě a došlo k začlenění ustanovení, podle kterého Komise nejpozději do 30. června 2013 „předloží, pokud to bude vhodné, legislativní návrh s cílem, mimo jiné, rozšířit oblast působnosti tohoto nařízení na lodě třídy C a D.“ (článek 1)

- **Datum vstupu nařízení v platnost:** Právní nejistota ohledně data vstupu tohoto nařízení v platnost byla během dohodovacího řízení plně brána v potaz a tato otázka byla velmi důležitá také v rámci jednání o přechodných obdobích pro jednotlivé třídy lodí. Podle znění společného postoje by nařízení vstoupilo v platnost teprve poté, co v rámci Společenství vstoupí v platnost Athénská úmluva. To závisí na přijetí rozhodnutí Rady (v rámci postupu konzultace) ohledně uzavření Protokolu k Athénské úmluvě, přičemž v této věci nebyl v Radě od roku 2003 učiněn žádný pokrok. Z tohoto důvodu trvali vyjednávači Parlamentu na stanovení jasného a závazného data, kdy nařízení vstoupí v platnost. Bylo dohodnuto, že nařízení vstoupí v platnost poté, co v rámci Společenství vstoupí v platnost Athénská úmluva, ale nejpozději do 31. prosince 2012. To je uvedeno přímo v textu nařízení v článku 12, a nejen v prohlášení Rady a členských států, jak žádala Rada.
- **Omezení odpovědnosti:** Parlament v zásadě přijal koncept globálního omezení, který na základě úmluvy LLMC 96 navrhovala Rada, jež může snížit odškodné za každou jednotlivou oběť pod hranice stanovené v Athénské úmluvě. Přijal také návrh, aby členské státy měly možnost nedržet se horních hranic stanovených v úmluvě LLMC 96 a stanovit vyšší limity. Podařilo se mu však dosáhnout významných záruk, které zajistí, že členské státy, které neuplatňují úmluvu LLMC ve znění protokolu z roku 1996 (který stanoví vyšší odškodnění, než předcházející protokoly) ve svých vnitrostátních právních předpisech, musí plně uplatňovat Athénskou úmluvu. Byla také vyjasněna možnost omezit odpovědnost v případě teroristických činů.
- **Platby předem:** Parlamentu se podařilo přesvědčit Radu, aby otázku plateb předem přijala v rozsahu původně navrhovaném Komisí.
- **Informování cestujících:** Tato ustanovení byla v několika ohledech významně posílena. Pokud jde o stanovení časového okamžiku pro informování cestujících, společný postoj uváděl „nejpozději při odjezdu“. Parlament dosáhl významného posunu: v případě, že je smlouva uzavřena v některém členském státě, musí být informace poskytnuty v místě prodeje; v případě, že se místo odjezdu nachází v některém členském státě, musí být informace poskytnuty před odjezdem. Pouze ve všech ostatních případech budou informace poskytovány „nejpozději při odjezdu“. Dále byly lépe definovány minimální požadavky na informace a bylo vyjasněno uplatňování povinností provozovatelů plavby.

K výraznému posunu v postoji Rady došlo zejména během večerního setkání dohodovacího výboru. V případě třídy B Rada zpočátku požadovala přechodné období v délce 12 let, zatímco Parlament navrhoval 4 roky. Konečná dohoda stanovila přechodné období pro třídu B do konce roku 2018, což představuje šestileté přechodné období, pokud nařízení vstoupí v platnost v roce 2012.

V případě tříd C a D Rada navrhovala, aby Komise po 15 letech od data vstupu nařízení v

platnost předložila zprávu zvažující rozšíření oblasti působnosti na třídy Ca D. Parlament požadoval, aby byl legislativní návrh předložen nejpozději k datu, kdy nařízení vstoupí v platnost. Podle konečné dohody má Komise předložit legislativní návrh na rozšíření oblasti působnosti na třídy C a D nejpozději do šesti měsíců od data vstupu nařízení v platnosti (30. června 2013).

Na večerním setkání dne 8. prosince Rada také přijala návrh, že bude stanoveno pevné datum pro vstup nařízení v platnost.

V. Závěr

Vzhledem k tomu, že dosažená dohoda nabízí mnohem více, než bylo možné dosáhnout v počátečních fázích postupu, doporučuje delegace, aby Parlament společný návrh ve třetím čtení schválil.

POSTUP

Název	Společný návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o odpovědnosti dopravců k cestujícím po moři v případě nehod, který schválil dohodovací výbor
Referenční údaje	PE-CONS 3724/2008 – C6-0047 – 2005/0241(COD)
Předseda(předsedkyně) delegace : místopředseda(místopředsedkyně)	Rodi Kratsa-Tsagaropoulou
Příslušný výbor Předseda(předsedkyně)	TRAN Paolo Costa
Zpravodaj(ové)	Paolo Costa
Návrh Komise	KOM(2005)0592 – C6-0057/2006
Datum prvního čtení v EP – číslo P	25.4.2007 P6_TA(2007)0148
Pozměněný návrh Komise	KOM(2007)0645
Společný postoj Rady Datum oznámení na zasedání	6389/2/2008 – C6-0227/2008 19.6.2008
Postoj Komise (čl. 251 odst. 2 druhý pododstavec třetí odrážka)	KOM(2008)0375
Datum druhého čtení EP – číslo P	24.9.2008 P6_TA(2008)0445
Stanovisko Komise (čl. 251 odst. 2 třetí pododstavec písm. c))	KOM(2008)0831
Datum, kdy Rada obdržela znění z druhého čtení	10.10.2008
Datum dopisu Rady o neschválení pozměňovacích návrhů EP	27.11.2008
Schůze dohodovacího výboru	8.12.2008
Datum hlasování delegace EP	8.12.2008
Výsledek hlasování	+: 14 -: 0 0: 0
Přítomní členové	Paolo Costa, Emanuel Jardim Fernandes, Luis de Grandes Pascual, Georg Jarzemowski, Anne E. Jensen, Rodi Kratsa-Tsagaropoulou, Rosa Miguélez Ramos, Gilles Savary, Brian Simpson, Dirk Sterckx, Silvia-Adriana Țicău, Dominique Vlasto, Corien Wortmann-Kool
Přítomný(i) náhradník(ci)	Inés Ayala Sender, Renate Sommer
Přítomný(i) náhradník(ci) (čl. 178 odst. 2)	
Datum, kdy bylo dosaženo dohody v dohodovacím výboru	8.12.2008
Dohoda, které bylo dosaženo výměnou dopisů	
Datum, kdy spolupředsedové konstatovali, že společný návrh byl schválen a předán EP a Radě	3.2.2009
Datum předložení	25.2.2009
Poznámky (údaje, které jsou k dispozici	...

jen v jednom jazyce)

PRODLOUŽENÍ LHŮT

Lhůta pro druhé čtení v Radě	0.0.0000
Lhůta pro svolání dohodovacího výboru Orgán, který požádal o prodloužení – datum	0.0.0000 [Rada] – 0.0.0000
Lhůta pro práci ve výboru Orgán, který požádal o prodloužení – datum	3.2.2009 EP – 19.1.2009
Lhůta pro přijetí aktu Orgán, který požádal o prodloužení – datum	0.0.0000 [Rada] – 0.0.0000