

# EVROPSKÝ PARLAMENT

2004



2009

---

*Výbor pro právní záležitosti*

**2005/0242(COD)**

12. 12. 2006

## **STANOVISKO**

Výboru pro právní záležitosti

pro Výbor pro dopravu a cestovní ruch

k návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady o občanskoprávní  
odpovědnosti a finančních zárukách majitelů plavidel  
(KOM(2005)0593 – C6-0039/2006 – 2005/0242(COD))

Navrhovatel: Antonio López-Istúriz White

PA\_Legam

## STRUČNÉ ODŮVODNĚNÍ

Námořní katastrofy jsou jednou z oblastí, v nichž má činnost EU ve srovnání s činností jednotlivých členských států větší přínos. Je to také oblast, v níž evropští občané vložili do EU velké naděje doufaje, že se zabrání budoucím katastrofám a zamezí beztrestnosti osob, které jsou za tyto katastrofy odpovědné. Je proto nezbytné, aby orgány Společenství přijaly přísné a účinné právní normy, které budou vycházet ze **dvou základních zásad: ochrany životního prostředí a právní ochrany poškozených osob.**

Z právního hlediska **je třeba, aby byl návrh Evropské komise přijat příznivě**, neboť zavádí nové právní mechanismy, které mohou podstatným způsobem zlepšit bezpečnost pobřeží a usnadnit odškodnění osob poškozených námořními katastrofami. **Návrh je umírněný a realistický, ale není zlomový.** Naopak je v souladu s mezinárodním právem a zejména s úmluvami, které byly podepsány v rámci Mezinárodní námořní organizace.

Zvláštní zmínku si zaslouží:

- „začlenění“ **Protokolu z roku 1996 k Úmluvě o omezení odpovědnosti za námořní nároky (úmluva LLMC) „do práva Společenství“**, které až do dnešního dne většina členských států neprovedla;
- povinnost plavidel, která se plaví pod vlajkou členského státu EU nebo třetího státu, **poskytnout** základní **finanční záruku** pro případ opuštění námořníků na moři a pro případ nehody; a
- zavedení **přímé žaloby**, která poškozeným osobám umožní obrátit se přímo na poskytovatele finanční záruky s žádostí o odškodné a která usnadní a podstatně urychlí stávající právní mechanismy;

Povinnost poskytnout takovou záruku, jejíž výše nebude pod hranicí stanovenou v úmluvě LLMC je sama o sobě pozitivním prvkem, ačkoli návrh zdvojnásobit tuto částku se jeví jako svévolný. I přesto je třeba, aby byl přijat příznivě.

Je však třeba přistupovat s obezřetností k zavedení kritéria **vážného pochybení** jako hranice, po jejímž překročení by odpovědnost majitele plavidla, který pluje pod vlajkou státu, jenž není smluvní stranou úmluvy z roku 1996, již nebyla omezena. I když je záměr Komise zpochybnit právo majitelů plavidel na omezení odpovědnosti chvályhodný, jeví se jako málo realistický a zejména poněkud kontraproduktivní; **je pravděpodobné, že tato změna přinese více nevýhod než výhod, a proto by neměla být přijata příznivě.**

Na závěr se ve prospěch optimálního vykonávání přímého jednání doporučuje, aby příslušné orgány při udělování certifikátu finanční záruky zohledňovaly rovněž **obchodní činnost ručitelů na území EU.**

**Je třeba, aby byl návrh Komise ze všech uvedených důvodů přijat příznivě, neboť je krokem k dosažení bezpečných pobřeží a ostrovů.** Nicméně je nezbytné připomenout podřízenost tohoto návrhu směrnice a zdůraznit, že prioritou je, aby Mezinárodní úmluva o

občanskoprávní odpovědnosti za škodu způsobenou znečištěním ropnými látkami (CLC) a Mezinárodní úmluva o odpovědnosti a náhradě za škodu v souvislosti s přepravou nebezpečných a škodlivých látek po moři (HNS) vstoupily v platnost ve všech členských zemích, čímž se podpoří ochrana životního prostředí a poškozených osob.

## POZMĚŇOVACÍ NÁVRHY

Výbor pro právní záležitosti vyzývá Výbor pro dopravu a cestovní ruch jako příslušný výbor, aby do své zprávy začlenil tyto pozměňovací návrhy:

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrhy Parlamentu

Pozměňovací návrh 1  
Bod odůvodnění 1a (nový)

***1a) Ochrana evropských pobřeží a evropských občanů před ekologickými škodami jakéhokoli druhu, které jsou způsobeny nehodami plavidel, je pro EU úkolem prvořadého významu.***

Pozměňovací návrh 2  
Bod odůvodnění 1b (nový)

***1b) Ochrana evropských pobřeží má dvojitý povahu: předcházení nehodám tím, že se zajistí, aby k plavbě byla používána pouze bezpečná plavidla, a zavedení odpovídajících mechanismů k tomu, aby poškozené osoby v co nejkratší době obdržely odškodné, které by v plné výši pokrylo škody způsobené nehodou.***

Pozměňovací návrh 3  
Čl. 2 písm. 4a) (nové)

**4a „ručitelem“: jakýkoli subjekt, který majiteli poskytne záruku.**

Pozměňovací návrh 4  
Čl. 4 odst. 3

3. V souladu s článkem 15 úmluvy z roku 1996 se členské státy přesvědčí, že její článek 4 o zrušení omezení odpovědnosti se nepoužije na plavidla plující pod vlajkou členského státu, který není smluvní stranou uvedené úmluvy. V takových případech **musí režim občanskoprávní odpovědnosti zavedený členskými státy v souladu s touto směrnici stanovit, že majitel plavidla ztrácí právo na omezení své odpovědnosti, dokáže-li se, že škoda vznikla jeho osobním zaviněním nebo opomenutím, jehož se dopustil s úmyslem způsobit takovou škodu nebo je způsobil z hrubé nedbalosti.**

3. V souladu s článkem 15 úmluvy z roku 1996 se členské státy přesvědčí, že její článek 4 o zrušení omezení odpovědnosti se nepoužije na plavidla plující pod vlajkou členského státu, který není smluvní stranou uvedené úmluvy. V takových případech majitel plavidla **nemůže omezit svou odpovědnost na škody, za něž zcela nebo částečně odpovídá, neboť vznikly jeho zaviněním nebo opomenutím.**

*Odůvodnění*

*Zavedení pojmu vážného pochybení jako kritéria pro prohlášení odpovědnosti majitele za neomezenou by mohlo vést k právním nejasnostem, neboť tento pojem není vymezen, a hrozí proto nebezpečí odlišných výkladů v různých judikaturách, které by jej mohly zaměnit za pojem „nepřípustné jednání“. Uplatňování režimu občanskoprávní odpovědnosti na majitele plavidel států, které nepodepsaly úmluvu z roku 1996, podněcuje k podepsání a ratifikaci uvedené úmluvy, a navíc není zdrojem právní nejistoty.*

Pozměňovací návrh 5  
Čl. 7 odst. 2 pododstavec 1

2. Certifikáty vydávají příslušné úřady členských států poté, co se tyto úřady přesvědčí, že majitel lodi splňuje ustanovení této směrnice.

2. Certifikáty vydávají příslušné úřady členských států poté, co se tyto úřady přesvědčí, že majitel lodi splňuje ustanovení této směrnice. **Příslušné úřady by také měly při vydávání certifikátů zohledňovat skutečnost, zda ručitel provádí v EU**

## **obchodní činnost.**

### *Odůvodnění*

*Je třeba, aby obchodní činnost ručitelů v EU, vykonávaná buď prostřednictvím jednatele či pobočky, byla pro příslušné orgány při vydávání certifikátů finanční záruky jedním z hodnotících kritérií. Tímto způsobem se zamezí tomu, aby procesní důvody zmařily podání přímé žaloby například tím, že poškozené osoby nutí podat soudní žalobu v zemi, která nedodrží minimální požadavky právního státu.*

## POSTUP

<b>Název</b>	Návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady o občanskoprávní odpovědnosti a finančních zárukách majitelů plavidel
<b>Referenční údaje</b>	KOM(2005)0593 – C6-0039/2006 – 2005/0242(COD)
<b>Příslušný výbor</b>	TRAN
<b>Výbor, který zaujal stanovisko</b> Datum oznámení na zasedání	JURI 14.2.2006
<b>Užší spolupráce – datum oznámení na zasedání</b>	
<b>Navrhovatel</b> Datum jmenování	Antonio López-Istúriz White 23.2.2006
<b>Předchozí navrhovatel</b>	
<b>Projednání ve výboru</b>	3.10.2006      11.12.2006
<b>Datum přijetí</b>	11.12.2006
<b>Výsledek závěrečného hlasování</b>	+:                                 9 -:                                 0 0:                                 0
<b>Členové přítomní při závěrečném hlasování</b>	Maria Berger, Rosa Díez González, Giuseppe Gargani, Antonio López-Istúriz White, Aloyzas Sakalas, Gabriele Stauner, Rainer Wieland, Jaroslav Zvěřina
<b>Náhradník přítomný při závěrečném hlasování</b>	Kurt Lechner
<b>Náhradník(ci) (čl. 178 odst. 2) přítomný(i) při závěrečném hlasování</b>	
<b>Poznámky (údaje, které jsou k dispozici jen v jednom jazyce)</b>	...