

EURÓPAI PARLAMENT

2004



2009

Plenárisülés-dokumentum

VÉGLEGES
A6-0063/2007

8.3.2007

*****I**

JELENTÉS

a tengeri és belvízi utasszállítók baleseti felelősségéről szóló európai
parlamenti és tanácsi rendeletre irányuló javaslatról
(COM(2005)0592 – C6-0057/2006 – 2005/0241(COD))

Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság

Előadó: Paolo Costa

Eljárások jelölései

- * Konzultációs eljárás
leadott szavazatok többsége
- **I Együttműködési eljárás (első olvasat)
leadott szavazatok többsége
- **II Együttműködési eljárás (második olvasat)
leadott szavazatok többsége a közös álláspont jóváhagyásához; a Parlament összes képviselőjének többsége a közös álláspont elutasításához vagy módosításához
- *** Hozzájárulási eljárás
a Parlament összes képviselőjének többsége, kivéve az EK-Szerződés 105., 107., 161. és 300., valamint az EU-Szerződés 7. cikke alá tartozó esetekben
- ***I Együttdöntési eljárás (első olvasat)
leadott szavazatok többsége
- ***II Együttdöntési eljárás (második olvasat)
leadott szavazatok többsége a közös álláspont jóváhagyásához; a Parlament összes képviselőjének többsége a közös álláspont elutasításához vagy módosításához
- ***III Együttdöntési eljárás (harmadik olvasat)
leadott szavazatok többsége a közös szövegtervezet jóváhagyásához

(Az eljárás típusa a Bizottság által javasolt jogalaptól függ.)

Módosító javaslatok jogalkotási szöveghez

A Parlament módosító javaslataiban a módosított szöveg ***félkövér dőlt betűkkel*** van kiemelve. A *normál dőlt betűs* kiemelés jelzi az illetékes osztályoknak, hogy a jogalkotási szöveg mely részeiben javasolnak javításokat a végleges szöveg kidolgozásának elősegítése érdekében (például nyilvánvaló hibák vagy kihagyások egy adott nyelvi változatban). Az ilyen jellegű javasolt módosításokat egyeztetni kell az érintett osztályokkal.

TARTALOMJEGYZÉK

	Oldal
AZ EURÓPAI PARLAMENT JOGALKOTÁSI ÁLLÁSFOGLALÁS-TERVEZETE	5
INDOKOLÁS	14
VÉLEMÉNY A JOGI BIZOTTSÁG RÉSZÉRŐL.....	22

AZ EURÓPAI PARLAMENT JOGALKOTÁSI ÁLLÁSFOGLALÁS-TERVEZETE

a tengeri és belvízi utasszállítók baleseti felelősségéről szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre irányuló javaslatról
(COM(2005)0592 – C6–0057/2006 – 2005/0241(COD))

(Együttdöntési eljárás: első olvasat)

Az Európai Parlament,

- tekintettel a Bizottságnak az Európai Parlamenthez és a Tanácshoz intézett javaslatára (COM(2005)0592)¹
 - tekintettel az EK-Szerződés 251. cikkének (2) bekezdésére és az EK-Szerződés 80. cikkének (2) bekezdésére, amely alapján a Bizottság benyújtotta javaslatát a Parlamenthez (C6-0057/2006),
 - tekintettel eljárási szabályzata 51. cikkére,
 - tekintettel a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság jelentésére és a Jogi Bizottság véleményére (A6–0063/2007),
1. jóváhagyja a Bizottság javaslatát, annak módosított formájában;
 2. felhívja a Bizottságot, hogy utalja az ügyet újból a Parlamenthez, ha lényegesen módosítani szándékozik a javaslatot vagy a helyébe másik szöveget kíván léptetni;
 3. utasítja elnökét, hogy továbbítsa a Parlament álláspontját a Tanácsnak és a Bizottságnak.

A Bizottság által javasolt szöveg

A Parlament módosításai

Módosítás: 1
(3a) preambulumbekkezdés (új)

(3a) Az athéni egyezmény 2002 által megállapított biztosítási előírásoknak a hajótulajdonosok és a biztosítótársaságok kapacitásához illőnek kell lennie. A hajótulajdonosoknak képesnek kell lenniük a biztosítási előírások gazdasági szempontból elfogadható kezelésére, és – különösen a nemzeti szállítási szolgáltatásokat működtető kisebb

¹ A Hivatalos Lapban még nem tették közzé

hajótulajdonosok esetében – figyelembe kell venni működésük szezonális jellegét. A rendelet alkalmazásához biztosított átmeneti időszaknak elegendően hosszúnak kell lennie ahhoz, hogy a rendeletben rendelkezett kötelező biztosítást a meglevő biztosítási rendszerek befolyásolása nélkül végre lehessen hajtani.

Indokolás

Ha a cél a kártérítési rendszer valószerű és hatékony működése, a biztosítótársaságoknak képesnek kell lenniük az egyezmény rendelkezéseinek teljesítésére, és a hajózási társaságok, különösen a kis- és közepes méretű társaságok élet- és versenyképességének biztosítását is lehetővé kell tenni.

Módosítás: 2

(4) preambulumbekkezdés

(4) Indokolt a szállítókat előlegfizetésre kötelezni az utas halála vagy személyi sérülése esetén.

(4) Indokolt a szállítókat előlegfizetésre kötelezni az utas halála vagy személyi sérülése esetén, **és ez esetben az előlegfizetés nem jelenti a hiba elismerését.**

Indokolás

Tisztázni kell, hogy az utasoknak teljesített előlegfizetés, amíg a hiba és/vagy a felelősség megállapítása folyamatban van, nem jelenti a felelősség jogi értelemben vett elismerését.

Módosítás: 3

(5) preambulumbekkezdés

(5) Az utazás előtt az utasokat megfelelően tájékoztatni kell az új jogaikról.

(5) Az utazás előtt az utasokat megfelelően, **teljes körűen és érthetően** tájékoztatni kell az új jogaikról.

Indokolás

Az utasoknak az új jogaikkal kapcsolatban nyújtott magas színvonalú tájékoztatás érdekében.

Módosítás: 4
(7a) preambulumbekkezdés (új)

***(7a) A tengeri közlekedés biztonságát
illetően a tagállamokkal folytatott
fokozottabb konzultáció szükségessége
miatt elengedhetetlen az EMSA
illetékességi területének ártértékelése és
esetleg hatásköre kiterjesztésének
mérlegelése.***

Indokolás

Mint az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség esetében, itt is nélkülözhetetlennek tűnik annak mérlegelése, hogy szükséges-e az EMSA hatáskörének kiterjesztése, és – amennyiben hatásköre valóban bővíti – ez fokozná-e az EU tengeri balesetekkel kapcsolatos reagálási képességét.

Módosítás: 5
(7b) preambulumbekkezdés (új)

***(7b) A nemzeti hatóságok, különösen a
kikötői hatóságok alapvető és
nélkülözhetetlen szerepet játszanak a
tengeri közlekedés biztonságával
kapcsolatos különböző kockázatok
azonosítása és kezelése terén.***

Indokolás

Említést kell tenni a nemzeti hatóságok és különösen a kikötői hatóságok által a tengeri közlekedés biztonságával kapcsolatos különböző kockázatok időben történő azonosítása és kezelése terén betöltött alapvető szerepre.

Módosítás: 6
3. cikk (1) bekezdés

A szállítónak vagy a teljesítő szállítónak az utasok és poggyászaik tekintetében fennálló felelősségére a 2002. évi athéni egyezmény ilyen felelősségre vonatkozó összes

A szállítónak vagy a teljesítő szállítónak az utasok és poggyászaik tekintetében fennálló felelősségére a 2002. évi athéni egyezmény ilyen felelősségre vonatkozó összes

rendelkezése vonatkozik.

rendelkezése vonatkozik, **beleértve az IMO jogi bizottsága által 2006. október 19-én elfogadott, az egyezmény végrehajtására vonatkozó iránymutatások (1) bekezdésének fenntartását; mindkét említett dokumentum megtalálható e rendelet mellékletében.**

Indokolás

Fenn kell tartani az IMO jogi bizottsága által a terrorizmus kockázatával kapcsolatos felelősségre vonatkozóan kidolgozott külön rendszert, annak érdekében, hogy a biztosítási piacon keresztül pénzügyi szempontból fenntartható fedezetet lehessen elérni.

Módosítás: 7 4. cikk (1) bekezdés

A 2002. évi athéni egyezmény 7. cikkének (2) bekezdése **csak akkor** vonatkozik az e rendelet hatálya alá tartozó utasszállításra, ha ezzel az összes tagállam egyetért a rendelet módosításakor.

A 2002. évi athéni egyezmény 7. cikkének (2) bekezdése **nem** vonatkozik az e rendelet hatálya alá tartozó utasszállításra, **kivéve, ha az Európai Parlament és a Tanács a Szerződés 251. cikkében említett eljárásnak megfelelően eljárva e célból módosítja e rendeletet.**

Indokolás

Mivel az athéni egyezmény 7. cikkének (2) bekezdése a halál és személyi sérülés esetén fennálló felelősséget korlátozza, biztosabb annak egyértelmű kifejezése, hogy e rendelkezés alkalmazása kizárólag együttdöntési eljárás során módosítható.

Ez a technikai módosítás a Bizottság és a JURI jogszabályellenes fogalmazását korrigálja, mivel sem az egyhangú döntéshozatal nem lehetséges egy együttdöntéssel (Bizottság és JURI) hozott rendelet módosításának elfogadásakor, sem pedig a Parlament hatáskörének figyelmen kívül hagyása az együttdöntési folyamatban (JURI).

Módosítás: 8 4. cikk (1a) bekezdés (új)

Az Athéni Egyezmény 2002 19. cikke nem vonatkozik az e rendelet hatálya alá tartozó személyszállításra.

Indokolás

Az Athéni Egyezmény 2002 kimondja: „Ez az egyezmény nem módosítja a szállító, a teljesítő szállító és azok alkalmazottjainak vagy megbízottjainak azon jogait vagy kötelességeit, amelyeket a tengerjáró hajók tulajdonosainak felelősségkorlátozására vonatkozó nemzetközi egyezmények írnak elő.”

A jelenlegi állás szerint a 19. cikk megengedné az utasok haláláért vagy sérüléséért felelős szállítónak, hogy az Athéni Egyezmény 2002 alapján korlátozza felelősségét azáltal, hogy más nemzetközi egyezmények által megállapított globális felelősségi plafonokra hivatkozik¹.

Bizonyos esetekben a globális felelősségi plafonok miatt az utasok nem kaphatják meg az Athéni Egyezmény alapján fennálló követelésük jelentős részét, amely feljogosítja az utasokat, hogy minimum 250 000 SDR-t kaphassanak globális plafon nélkül (a globális plafon az adott esemény/baleset esetére a követelések összköltségének szab globális plafonértéket).

E módosítás következménye az lesz, hogy ne lehessen más nemzetközi egyezményt az utasokra vonatkoztatni a haláleset vagy sérülés esetén fennálló követelések korlátozására az Athéni Egyezmény 3.1. és 7. cikke alapján.

Módosítás: 9

5. cikk

Az utas halála vagy személyi sérülése esetén a kártérítésre jogosult személy azonosításától számított 15 napon belül a szállító olyan mértékű előleget fizet, amely elegendő az azonnali gazdasági szükségletek fedezésére. Halál esetén az előleg nem lehet kevesebb mint 21 000 EUR.

Az utas **hajózási esemény vagy esemény miatt bekövetkezett** halála vagy személyi sérülése esetén a kártérítésre jogosult személy azonosításától számított 15 napon belül a szállító **vagy a teljesítő szállító** olyan mértékű előleget fizet, amely elegendő az azonnali gazdasági szükségletek fedezésére. **Az utas halálának, vagy teljes, illetve maradandó rokkantságának vagy testének 75%-át vagy nagyobb részét érintő, klinikailag igen súlyosnak minősülő sérülések** esetén az előleg nem lehet kevesebb mint 21 000 EUR.

Indokolás

Az igazságosság érdekében fontos biztosítani, hogy az utasok az említett esetekben a gazdasági szükségletek fedezésére előlegfizetést kaphassanak. Az igazságosság érdekében a

¹ Az utasok halálára vagy sebesülésére vonatkozó követelések esetére az LLMC (a tengerhajózási keresetekben a felelősség korlátozásáról szóló egyezmény – 7. cikk), 175 000 SDR-es globális plafont ír elő, amelyet az utasok számával kell megszorozni, a CLNI (a felelősségnek a belvízi hajózásban való korlátozásáról szóló egyezmény (Rajna és Mosel) – 7. cikk) pedig 60 000 SDR-es globális felelősségi plafont ír elő, amelyet az utasok számával kell megszorozni.

szállítóknak lehetőséget kell biztosítani, hogy a kifizetett előleget visszakaphassák, ha ténylegesen tisztázódott, hogy nem hibásak. Ez a rendelkezés összhangban áll a légi közlekedés terén alkalmazandó jogszabályokkal, azaz a 2027/97/EK rendelet módosításáról szóló 889/2002/EK rendelettel.

Szükséges korlátozni az előlegkifizetés lehetőségét hajózási események miatti követelések esetén, mivel ebben az esetben csak szigorú (automatikus) felelősségről van szó (utaskövetelésenként 300 000 euróig) és nem kellene a szállítóra hárítani semmilyen hibát előzetesen az előlegkifizetés érdekében. Az előlegkifizetés így gyorsabb lesz, mivel nem fog a hiba tényéről szóló vitákhoz vezetni. Végül is az is igazságos, hogy abban az esetben ne lehessen előzetes kifizetést eszközölni, ha az utas olyan eseményt követően sérült meg, amelyben az egész hajó nem érintett (például egy utas ittas állapotban a fedélzetre zuhan).

Az is szükséges, hogy a teljesítő szállítót is belevegyük, akinek a szigorú értelemben vett felelősségét is meg lehet állapítani az Athéni Egyezmény 2002-t követően (1.1. és 3. cikk).

Módosítás: 10

5. cikk (1a) és (1b) bekezdés (új)

Az előleg kifizetése nem jelenti a felelősség elismerését, és az e rendelet alapján kifizetett további összegekkel ellentételezhető és nem visszatérítendő, kivéve, ha az a személy, aki az előleget megkapta, nem a kártérítésre jogosult személy volt vagy ha megállapítást nyer, hogy a szállító nem hibás. Az előlegkifizetés megérkezése lehetővé teszi a szállító, a teljesítő szállító vagy az utas számára, hogy a felelősség és a hiba megállapítása érdekében bírósági eljárást indítson.

Indokolás

Hasonló rendelkezés szerepel a légifuvarozók balesetek esetén fennálló felelősségéről szóló 2027/97/EK tanácsi rendelet módosításáról szóló, 2002. május 13-i 889/2002/EK rendeletben.

Az igazságosság érdekében fontos biztosítani, hogy az utasok az említett esetekben a gazdasági szükségletek fedezésére előlegkifizetést kaphassanak. Az igazságosság érdekében a szállítóknak lehetőséget kell biztosítani, hogy a kifizetett előleget visszakaphassák, ha ténylegesen tisztázódott, hogy nem hibásak. Ez a rendelkezés összhangban áll a légi közlekedés terén alkalmazandó jogszabályokkal, azaz a 2027/97/EK rendelet módosításáról

szóló 889/2002/EK rendelettel.

Az igazságosság érdekében fontos biztosítani, hogy az utasok az említett esetekben a gazdasági szükségletek fedezésére előlegfizetést kaphassanak. Az igazságosság érdekében a szállítóknak lehetőséget kell biztosítani, hogy a kifizetett előleget visszakaphassák, ha ténylegesen tisztázódott, hogy nem hibásak. Ez a rendelkezés összhangban áll a légi közlekedés terén alkalmazandó jogszabályokkal, azaz a 2027/97/EK rendelet módosításáról szóló 889/2002/EK rendelettel.

Módosítás: 11
6. cikk (1) bekezdés

A szállító, a teljesítő szállító, illetve a túraszervező indulás előtt tájékoztatja az utasokat a rendelet szerint őket megillető jogokról, különösen a haláleset, sérülés és poggyászkár miatti kártérítés korlátjairól, arról a jogukról, hogy közvetlenül felléphetnek a biztosítóval vagy a pénzügyi biztosítékot nyújtó személlyel szemben, valamint az előlegfizetésre való jogosultságukról.

A szállító, a teljesítő szállító, illetve a túraszervező indulás előtt **megfelelően, teljes körűen és érthető módon** tájékoztatja az utasokat a rendelet szerint őket megillető jogokról, különösen a haláleset, sérülés és poggyászkár miatti kártérítés korlátjairól, arról a jogukról, hogy közvetlenül felléphetnek a biztosítóval vagy a pénzügyi biztosítékot nyújtó személlyel szemben, valamint az előlegfizetésre való jogosultságukról.

Indokolás

Jogi pontosítás a rendelet jogi bizonyosságának, valamint az utasok információhoz való hozzáféréseinek növelése érdekében.

Módosítás: 12
6. cikk (2) bekezdés

A tájékoztatásnak **a legmegfelelőbb** formában kell történnie.

A tájékoztatásnak **tökéletesen megfelelő, teljes körű és érthető** formában, és az **utazásszervezők esetében a szervezett utazási formákról szóló, 1990. június 13-i 90/314/EGK tanácsi irányelv¹ 4. cikkével összhangban** kell történnie.

Indokolás

Jogi pontosítás a rendelet jogi bizonyosságának, valamint az utasok információhoz való hozzáféréseinek növelése érdekében.

Módosítás: 13

8. cikk (2a) bekezdés (új)

A belföldi, menetrendszerű kompvonalon történő szállítás tekintetében két évvel [hatályba lépésének dátuma vagy az Athéni Egyezmény 2002 Közösség számára történő hatályba lépése dátuma, amelyik későbbi] után lép életbe.

Indokolás

A fuvarozóknak fel kell ajánlani más hatályba lépési dátumot a belföldi kompok számára a hatékony és pénzügyileg fenntartható polgári felelősség fedezésének biztosítása érdekében.

Módosítás: 14

8. cikk (2b) bekezdés (új)

A belföldi vízi útvonalon történő szállítás tekintetében négy évvel [hatályba lépésének dátuma vagy az Athéni Egyezmény 2002 Közösség számára történő hatályba lépése dátuma, amelyik későbbi] után lép életbe.

Indokolás

Lásd az 1. módosításhoz fűzött indokolást. A belföldi vízi úton történő szállításához hosszabb határidőre van szükség, mivel a fuvarozók nem tartoznak a kölcsönös biztosító (P&I) klubokba.

Módosítás: 15

8. cikk (2c) bekezdés (új)

Az EK-Szerződés 299. cikke (2) bekezdésének alkalmazási körébe tartozó

***régiókban üzemelő rendszeres
kompjáratokon végzett belföldi szállítással
kapcsolatban négy évvel [a hatálybalépés
időpontja vagy az athéni egyezménynek a
Közösségre vonatkozóan történő
hatálybalépésének időpontja közül az,
amelyik később következik be] után kell
alkalmazni.***

Indokolás

Az előadó álláspontjával összhangban a belföldi kompjáratokra eltérő végrehajtási határidőt kell felajánlani a szállítóknak a hatékony és pénzügyileg fenntartható polgári jogi felelősségi fedezet biztosítása érdekében.

Az EK-Szerződés 299. cikke (2) bekezdésében leírt régiókra vonatkozó rendelkezés lehetővé teszi, hogy az e régiókban üzemelő belföldi kompjáratokra eltérő végrehajtási határidőt állapítsanak meg az e régiókban fennálló állandó korlátokhoz igazodó, hatékony és pénzügyileg fenntartható polgári jogi felelősségi fedezet biztosítása érdekében.

INDOKOLÁS

Az uniós utasjogok a Bizottság Fehér Könyvének 2001-es kiadása óta¹ határozottan jelen vannak a közös közlekedési politika napirendjén. E napirend részeként az EU utasainak hatékony felelősségi rendszerben való védelmét a különböző közlekedési módok területén a Montreali Egyezmény² és más, a légi közlekedésre vonatkozó EK szabályok³ ratifikációja által, valamint a Bizottságnak a nemzetközi vasúti utasok jogaira és kötelezettségeire vonatkozó rendeletre irányuló javaslata által⁴ erősítették meg.

Ami a tengeri utasokat illeti, a felelősségi rendszer megvalósítása az Európai Közösségben még összetettebb.

A Bizottság 2003. június 23-án tanácsi határozatra irányuló javaslatot nyújtott be egy, az Európai Közösség által megkötendő, az Athéni Egyezményhez csatolt, az utasok és csomagjaik tengeri szállítására⁵ vonatkozó jegyzőkönyvről, amely javaslatban a Bizottság azt indítványozta, hogy a Közösség váljék a jegyzőkönyv szerződő felévé a lehető legkorábbi időpontban, és hogy a tagállamok cselekedjenek hasonlóképp 2005 vége előtt.

Mivel a Tanácson belül nem történt előrelépés a javaslattal kapcsolatban, a jelenleg vizsgált javaslatnak az a célja, hogy beillessze az Athéni Egyezményt az EK joganyagába és hozzáadjon néhány értelmezést, különösen a megvalósítási körét illetően.

A javaslat egyenlő feltételeket fog garantálni uniós szinten a hajón utazó utasoknak okozott, és tulajdonukban bekövetkezett károkkal kapcsolatos polgári felelősségnek.

A Bizottság által kitűzött általános célt támogatni kell. A javaslat foglalkozik a legfontosabb ügyek megoldásával, ugyanakkor átfogó felelősségi rendszert kell biztosítani a tengeri utasok számára, jó harmonizált alapot biztosítva a polgári felelősségnek.

1. Az Athéni Egyezmény

Bevezetés

Az 1974-es Athéni Egyezményhez csatolt, az utasok és csomagjaik tengeri szállítására

¹ „Európai közlekedéspolitika 2010: az elhatározás ideje”, Fehér Könyv, COM(2001)0370, 2001.9.12.

² A 2001. április 5-i, 2001/539/EK tanácsi határozat a nemzetközi légi szállítás egyes szabályainak egységesítéséről szóló egyezménynek (Montreali Egyezmény) az Európai Közösség részéről történő megkötéséről.

³ A 889/2002/EK rendelet által módosított 2027/1997 rendelet a légifuvarozók baleset esetén fennálló felelősségéről.

⁴ COM(2004)0143, a TRAN által módosítva (EP/TRAN jelentés (A6-0123/2005))

⁵ COM(2003)0375.

vonatkozó 2002-es jegyzőkönyvet 2002. november 1-jén fogadták el.

A 2002-es jegyzőkönyvnek 12 hónappal azután kellene hatályba lépnie, hogy 10 tagállam elfogadta azt, azonban ez még nem történt meg.

A 2002-es jegyzőkönyvet aláíró tagállamok a következők: FI, DE, ES, SE, UK.

A jegyzőkönyv bevezeti a hajón utazók kötelező biztosítását és kitolja a felelősség határait. Más mechanizmusokat is bevezet, amelyek széles körben elfogadott, a környezetszennyezéssel kapcsolatos létező felelősségi és kártérítési rendszerekben alkalmazott alapelvek mentén segítik az utasokat a kártérítés megszerzésében. Ezekbe beletartozik a hibaalapú felelősségi rendszer, amelynek szigorú a hajózással kapcsolatos eseményekre vonatkozó felelősségi rendszere, ami mögött ott áll az a követelmény, hogy a fuvarozó kötelező biztosítást váltson ki a potenciális igények kielégítésére.

A jegyzőkönyvben szereplő határok maximum határokat állítanak fel, felhatalmazván, de nem kötelezve a nemzeti bíróságokat a halál, sebesülés vagy kár kompenzálására e határokig.

A jegyzőkönyv tartalmaz egy kívülmaradási záradékot, lehetővé téve az állami felek számára, hogy fenntartsák, vagy bevezessék a felelősség magasabb szintjét (vagy a korlátlan felelősséget) olyan fuvarozók esetében, amelyek bíróságaik ítélkezési hatályába tartoznak.

Kötelező biztosítás

Az egyezmény új, 4a. cikke előírja, hogy a fuvarozóknak biztosítást vagy más pénzügyi biztosítékot kell fenntartaniuk, pl. bank vagy hasonló pénzügyi intézet garanciáját az egyezménybe tartozó pontos felelősség határainak fedezése végett az utasok elhalálozása vagy sérülése esetére.

A kötelező biztosítás vagy más pénzügyi biztosíték határa nem lehet kevesebb, mint 250 000 különleges lehívási jog (SDR) (kb. 300 000 euró) utasonként minden egyes különálló esetben. A hajók számára a biztosítás vagy más pénzügyi biztosíték érvényességére vonatkozó igazolásokat állítanak ki, az igazolásmóddal pedig az egyik mellékletben csatolva van a jegyzőkönyvhöz.

A felelősség határai

A felelősség határait a jegyzőkönyv jelentősen felemeli, a ma érvényes feltételek tükrözése és a határok jövőbeni kitolásának mechanizmusa egyszerűsödött.

A fuvarozó felelős, kivéve, ha bizonyítja, hogy az esemény háborús cselekményből, hadiállapotból, polgárháborúból, felkelésből vagy kivételes, elkerülhetetlen és olyan jellegű természeti jelenségből eredt, amely ellen semmit sem tehetett; vagy pedig teljes mértékben harmadik fél által az esemény okozására irányuló szándékkal végrehajtott cselekmény vagy cselekvés hiánya okozta.

Amennyiben a veszteség meghaladja a határértéket, a továbbiakban a fuvarozó viseli a felelősséget – utasonként és alkalmanként 400 000 SDR (480 000 euró) értékhatárig – kivéve ha a fuvarozó bebizonyítja, hogy a veszteséget okozó esemény nem a fuvarozó hibájából vagy hanyagsága miatt következett be.

Az utas halála vagy személyi sérülése kapcsán nem a szállítás során keletkezett veszteség a fuvarozót terheli, ha a veszteséget okozó esemény a fuvarozó hibájából vagy hanyagsága miatt következett be. A hiba vagy hanyagság bizonyítási kötelezettsége a panasztevőt terheli. A fuvarozó felelőssége a szállítás során történő eseményekből származó veszteségekre terjed ki. Annak bizonyítási kötelezettsége, hogy a veszteség a szállítás során történő eseményekből származik, a panasztevőt terheli.

Poggyász vagy jármű eltűnése vagy megrongálódása:

- Kézipoggyász eltűnése vagy megrongálódása esetén utasonként és utanként a fuvarozót 2 250 SDR-ig terheli felelősség.
- Jármű elvesztése vagy megrongálódása esetén, beleértve minden, a járművön vagy abban szállított csomagot, utasonként és utanként a fuvarozót 12 700 SDR-ig terheli felelősség.
- Más csomag eltűnése vagy megrongálódása esetén utasonként és utanként 3 375 SDR-ig terheli a fuvarozót a felelősség.
- A fuvarozó és az utas a jármű megrongálódása esetén 330 SDR-t, más poggyász eltűnése vagy megrongálódása esetén a fuvarozó utasonként 149 SDR-t nem meghaladó levonható összegre rúgó felelősségéről egyezhet meg, amelyet az eltűnés vagy kár értékéből kell levonni.

Kimaradási záradék

A jegyzőkönyv lehetővé teszi az állami feleknek, hogy bizonyos nemzeti törvényi rendelkezések révén korlátozzák **személyi sérülés és halál** esetén a felelősséget, feltéve hogy az esetleges nemzeti felelősségvállalás nem alacsonyabb a jegyzőkönyvben előírtnál.

A határértékek módosítása

A 2002-es jegyzőkönyv tartalmaz egy új, a felelősségvállalás határának növelésére vonatkozó hallgatólagos elfogadási eljárást. A határértékek módosítására irányuló, legalább a jegyzőkönyvet aláíró felek legalább fele által indítványozott javaslatot minden IMO-tagállamhoz és minden állami aláíró félhez el kell juttatni, majd az IMO jogi bizottságában megtárgyalni. A módosításokat a jegyzőkönyv által bevezetett módosítások értelmében az egyezmény a jogi bizottságban jelen lévő és szavazó állami szerződő felei kétharmada fogadja el. A módosítások a jóváhagyás valószínű időpontjától számított 18 hónapot követően lépnek életbe. A jóváhagyás valószínű időpontja az elfogadás után 18 hónap, kivéve, ha ezen időszakon belül azon a módosítás elfogadásakor állami felekként szereplő államok legalább egynegyede az IMO főtitkárával közli, hogy nem fogadja el a javaslatot.

Regionális gazdasági integrációs szervezetek

Az IMO-egyezmények történetében először, egy regionális gazdasági integrációs szervezet is aláírhatja a dokumentumot. A jegyzőkönyv egyik cikke kimondja, hogy olyan szuverén államok által alkotott regionális gazdasági integrációs szervezet, amelyek a jegyzőkönyv által szabályozott bizonyos ügyekben hatáskörüket átruházták, aláírhatja, ratifikálhatja, jóváhagyhatja, elfogadhatja a jegyzőkönyvet, vagy csatlakozhat hozzá. A jegyzőkönyv egyik szerződő felét képező regionális gazdasági integrációs szervezet az állami felekre vonatkozó jogokkal és kötelezettségekkel rendelkezik, feltéve, hogy a jegyzőkönyv által szabályozott ügyekben illetékes.

2. Mik a tengeri személyszállítással kapcsolatos felelősségvállalás jelenlegi szabályai az EU-ban?

Amíg az Athéni Egyezményt nem fogadják el és/vagy nem foglalják bele az uniós jogszabályokba, a tengeri utasszállítással kapcsolatos felelősségvállalást két jogszabálycsoport szabályozza: azon tagállamok saját jogszabályai, amelyek ratifikálták az **1976-os, a tengeri követelésekkel összefüggő felelősség korlátozásáról szóló egyezményt (LLMC)¹ vagy ennek 1996-os jegyzőkönyvét².**

Az LLMC két változatában eltérő felelősségvállalási plafonok szerepelnek. Az 1996-os jegyzőkönyv „nagyelkübb”, azonban alacsonyabb felelősségvállalási plafont irányoz elő, mint az Athéni Egyezmény. (lásd a táblázatot)

	A kártérítés maximális összege utasonként
Athéni Egyezmény (1974)	- 46 666 SDR ³
Athéni Egyezmény (2002-es módosítás)	- 250 000 SDR ⁴ (teljes körű felelősségvállalás tengeren bekövetkező esemény esetén) - 400 000 SDR ⁵ (felelősség vétség/mulasztás esetén)

¹ FR, LT, NL ratifikálta az 1976-os LLMC-t, de nem ratifikálta az Athéni Egyezményt.

² DK, FI, DE és MT ratifikálta az LLMC 1996-os jegyzőkönyvét, de nem ratifikálta az Athéni Egyezményt.

³56 000 euró.

⁴300 000 euró.

⁵480 000 euró.

LLMC 1976	46 666 SDR ¹ 25 millió SDR-ig terjedő globális korlátozással ²
LLMC 1996-os jegyzőkönyv	175 000 SDR ³

Következésképpen az Athéni Egyezmény belefoglalása az uniós jogszabályokba nagyobb védelmet biztosít az utasoknak uniós szinten, miközben némi nehézséget támaszt a jogszabálycsoportok koordinációja terén.

3. A javaslatban szereplő további, az Athéni Egyezményre vonatkozó rendelkezések

Az alkalmazási kör kiterjesztése a belföldi forgalomra (part menti hajózásra) és belvízi útvonalakra: A javasolt rendelet alkalmazási köre szélesebb a 2002-es Athéni Egyezmény alkalmazási körénél. Magába foglalja az Athéni Egyezmény alkalmazási körét (annak érdekében, hogy a teljes egyezmény teljes körűen alkalmazható legyen az EU-n belül), de ki is terjeszti az egyes tagállamokon belüli szállításra és a belvízi utak forgalmára.

A javasolt rendelet megvonja a tagállamoktól a 2002-es Athéni Egyezményben foglalt azon lehetőséget, hogy az egyezményben meghatározott felelősségvállalást meghaladó határt jelöljön ki. A Bizottság ezt az Unión belüli teljes egységesség célját hozza fel indokként.

A mozgásában korlátozott utas mozgását segítő eszköz/orvosi eszköz eltűnése vagy megrongálódása esetén a kártalanítás maximum a felszerelés csereértékének felel meg. Ez a rendelkezés összhangban van az együttdöntési eljárás alatt álló, a vasúti utasokra vonatkozó javaslattal.

A légi és vasúti ágazatra vonatkozó tervezett rendszerrel összhangban előleget biztosítanak.

Végül pedig az utazás előtt egy információs intézkedést irányoz elő, amely tájékoztatást nyújt a kártérítésről halál, személyi sérülés vagy poggyász eltűnése és megrongálódása esetén, a biztosítóval vagy a pénzügyi biztonságot biztosító személlyel szembeni közvetlen fellépés jogáról és az előleghez való jogról. A jegyzőkönyv nem határozza meg a tájékoztatás formáját (a légi szállítástól eltérően – lásd a légi fuvarozók feketelistájáról és az üzemeltető fuvarozó személyéről szóló rendeletet).

4. Az előadó álláspontja

¹56 000 euró.

²30 millió euró

³210 000 euró.

- **Az alkalmazási kör kiterjesztése a belföldi forgalomra (part menti hajózásra) és belvízi útvonalakra.** Felmerült, hogy a javaslat végrehajtása a part menti hajózás és a belvízi útvonalak vonatkozásában főleg terheket ró a ágazatban tevékenykedőkre. Még nem tettek le azonban olyan pontos adatokat az asztalra, amelyek azt mutatnák, hogy a rendszer ezen piacokra való kiterjesztése nem lenne megfelelő, főként a felelősségvállalási plafon tekintetében. Az előadónak az a véleménye, hogy a kiterjesztés megoldható, és a biztosítási piacnak meg lesz a kapacitása arra, hogy ésszerű többletkiadások fizetésével biztosítsa az ilyen típusú kockázatokat az utasok számára. Ugyanakkor, mivel a tengeri vagy belvízi utakon a belföldi forgalomban dolgozók nem ismerik a nemzetközi szinten alkalmazott rendszereket, és mivel a biztosítási piacot mobilizálni kell a kockázati garanciák és közvetlen lépések szervezése érdekében, ajánlatos, hogy az említett dolgozóknak és a biztosítási piac szereplőinek póthatáridőt adjanak a rendelet végrehajtására; két év a rendszeres belföldi tengeri kompjáratok és négy év a belvízi útvonalak esetén elegendő időkeret kell, hogy legyen e tekintetben.
- **Utazás előtti információ:** ezt a rendelkezést támogatni kell, de összhangban kell lennie a más közlekedési módokkal kapcsolatban elért dolgokkal (a légi közlekedési ágazatban, lásd az üzemeltető fuvarozó személyéről szóló rendeletet). A tájékoztatási kötelezettség tartalmát később pontosítani lehetne (a jegyhez csatolva (általános eladási feltételek) és/vagy a brosrákba helyezve).
- **Terrorizmussal kapcsolatos kockázatok**

A felelősségi rendszerben a terrorizmussal kapcsolatos kockázatnak az Athéni Egyezménybe történő belefoglalása, abból való kihagyása, illetve különleges módon való kezelése jelenleg épp tárgyalás alatt van az IMO-ban (Jogi Bizottság-LEG) E kockázatok úgynevezett biztosítási lehetetlenségéhez kapcsolódik (legalábbis a P&I szempontjából) tekintettel az Egyezmény 3.1. cikke b) pontjára, ami kimondja, hogy a fuvarozó nem felelős, kivéve, ha bizonyítja, hogy az eseményt „teljes mértékben egy harmadik fél által az esemény okozására irányuló szándékkal végrehajtott cselekmény vagy cselekvés hiánya okozta”. A kompromisszum a terrorista fenyegetés kockázatának különleges lefedéséből állna, úgy, hogy átszervezik a jelenleg létező háborús veszély kockázatára vonatkozó biztosítást, mégpedig oly módon, hogy létrehoznak egy, a P&I klubokhoz hasonló entitást, ami lehetne a biztosítási lefedettség szolgáltatója. Ez az entitás csak a háborús kockázat tekintetében nyújthatna pénzügyi garanciát és 100%-ban viszontbiztosítva lenne a háborús kockázati piacon. Az IMO-tól származó legfrissebb információ szerint egy londoni bróker kész lenne e kockázatok fedezésére.

Így lehetne kompromisszumot találni az ügyben a LEG következő, októberi ülésén de ezek a viták valószínűleg nem zárulnak le e jelentés első olvasatban való elfogadása előtt. Az üggyel mindazonáltal foglalkozni lehetne a javaslatban eszközözendő módosításokon keresztül, ha a terrorizmussal kapcsolatos kockázatok különleges elbírálása szükségesnek tűnik és az Európai Parlament fent kívánja tartani magának az együttdöntés jogát ebben az ügyben és/vagy ha azt szeretné, hogy a terrorizmussal kapcsolatos kockázatok benne legyenek a rendelet hatályának körében.

22.11.2006

VÉLEMÉNY A JOGI BIZOTTSÁG RÉSZÉRŐL

a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság részére

az Európai Parlament és a Tanács tengeri és belvízi utasszállítók baleseti felelősségéről szóló rendeletre irányuló javaslatról
(COM(2005)0592 – C6-0057/2006 – 2005/0241(COD))

A vélemény előadója: Piia-Noora Kauppi

RÖVID INDOKOLÁS

Az Európai Parlament Jogi Bizottsága teljes mértékben támogatja a Bizottság azon célját, hogy a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) 2002-es athéni jegyzőkönyvét a közösségi joganyag részévé tegye. Ezenkívül az EU tengeri utasbiztosítási felelősségi rendszer (helyesen) magában foglalja mind a tengeri, mind a belföldi vízi utakat baleset esetén, ezzel növelve az utasok biztonságát.

Ugyanakkor még a 2002-es jegyzőkönyv közösségi joganyagba foglalása előtt globális megoldást kell találnia az IMO-nak a jegyzőkönyv által nyitva hagyott két kérdésre, nevezetesen arra, hogy milyen lehetőségük van a biztosítóknak a 2002-es jegyzőkönyv által előírt felelősséget is tartalmazó biztosítást kínálni az utasszállítóknak, illetve hogy méltányosak-e az utasszállítók számára az ilyen biztosítások biztosítási díjai, valamint mentesülnek-e az utasszállítók a felelősség alól terrorizmus okozta balesetek esetén. A hazai vizeket működő kis utasszállítókat illetően különös figyelmet kell fordítani tevékenységük ciklikus jellegére. Az előlegfizetés követelményét csak akkor kellene alkalmazni a hajóbalesetekre, amennyiben az utasszállítók felelőssége egyértelmű.

E rendeletnek lényegi részeit tekintve egyenrangúnak kell lennie a 2002-es jegyzőkönyvvel, és egyidejűleg kell őket végrehajtani.

MÓDOSÍTÁSOK

a Jogi Bizottság felhívja a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság mint illetékes bizottságot, hogy jelentésébe foglalja be a következő módosításokat:

Módosítás: 1

(3a) preambulumbekkezdés (új)

(3a) E rendeletnek azonos tartalommal kellene bírnia, mint a 2002-es athéni egyezménynek, az e rendeletben meghatározott kivételekkel. E rendelet és a 2002-es athéni egyezmény hatálybalépésének egyidejűleg kellene történnie.

Módosítás: 2

(3b) preambulumbekkezdés (új)

(3b) Az egyezményben előírt biztosítási rendszereknek méltányosnak kell lenniük a hajózási vállalkozások számára. A hajózási vállalkozásoknak lehetőséget kell biztosítani, hogy pénzügyi szempontból méltányosan tudjanak biztosítást kötni, különösen a hazai közlekedésben működő kisvállalkozások esetén kell figyelembe venni a tevékenység időszakos jellegét. A rendelet végrehajtása során megfelelően hosszú átmeneti időszakot kell megállapítani a rendeletben szereplő biztosítási követelmény végrehajtása során a jelenleg érvényes biztosítási rendszerek meglétének biztosítására.

Módosítás: 3

(4) preambulumbekkezdés

(4) Indokolt a szállítókat előlegfizetésre kötelezni az utas halála vagy személyi sérülése esetén.

(4) Indokolt a szállítókat előlegfizetésre kötelezni az utas halála vagy személyi sérülése esetén ***olyan tengeri balesetek során, amelyekből származó károkért a szállítóra súlyos felelősség hárul.***

Módosítás: 4
4. cikk első bekezdés

A 2002. évi athéni egyezmény 7. cikkének (2) bekezdése csak akkor vonatkozik az e rendelet hatálya alá tartozó utasszállításra, ha ezzel az összes tagállam egyetért a rendelet módosításakor.

A 2002. évi athéni egyezmény 7. cikkének (2) bekezdése csak akkor vonatkozik az e rendelet hatálya alá tartozó utasszállításra, ha ezzel az összes tagállam egyetért a rendelet módosításakor ***kivéve, ha a Tanács a Szerződés 251. cikkében említett eljárás során egyhangúlag eljárva módosítja e rendeletet.***

Indokolás

Mivel az athéni egyezmény 7. cikkének (2) bekezdése a halál és személyi sérülés esetén fennálló felelősséget korlátozza, biztosabb annak egyértelmű kifejezése, hogy e rendelkezés alkalmazása kizárólag együttdöntési eljárás során módosítható.

Módosítás: 5
5. cikk

Az utas halála vagy személyi sérülése esetén a kártérítésre jogosult személy azonosításától számított 15 napon belül a szállító olyan mértékű előleget fizet, amely elegendő az azonnali gazdasági szükségletek fedezésére. Halál esetén az előleg nem lehet kevesebb mint 21 000 EUR.

Az utas halála vagy személyi sérülése esetén a kártérítésre jogosult személy azonosításától számított 15 napon belül a szállító olyan mértékű előleget fizet, amely elegendő az azonnali gazdasági szükségletek fedezésére. Halál esetén az előleg nem lehet kevesebb mint 21 000 EUR. ***Az előleg csak olyan hajózási káresemények esetén alkalmazandó, ahol a károkért a szigorú felelősség a szállítót terheli. Az előleg nem jelenti a felelősség elismerését, és abból az e rendelet értelmében kifizetett további összegek levonhatók.***

Módosítás: 6
6. cikk első bekezdés

A szállító, a teljesítő szállító, illetve a túraszervező indulás előtt tájékoztatja az utasokat a rendelet szerint őket megillető jogokról, különösen a haláleset, sérülés és poggyászkár miatti kártérítés korlátjairól, arról a jogokról, hogy közvetlenül fellephetnek a biztosítóval vagy a pénzügyi biztosítékot nyújtó személlyel szemben,

A szállító, a teljesítő szállító, illetve a túraszervező indulás előtt tájékoztatja az utasokat a rendelet szerint őket megillető jogokról, különösen a haláleset, sérülés és poggyászkár miatti kártérítés korlátjairól, arról a jogokról, hogy közvetlenül fellephetnek a biztosítóval vagy a pénzügyi biztosítékot nyújtó személlyel szemben,

valamint az előlegfizetésre való jogosultságukról.

valamint az előlegfizetésre való jogosultságukról *olyan tengeri balesetek során, amelyekből származó károkért a szállítóra súlyos felelősség hárul.*

Módosítás: 7

8. cikk második bekezdés

A rendeletet [*a hatálybalépés időpontja, vagy az athéni egyezménynek a Közösségre vonatkozóan történő hatálybalépésének időpontja közül az, amelyik később következik be*] *-tól/-től* kell alkalmazni.

A rendeletet az athéni egyezménynek a Közösségre vonatkozóan történő hatálybalépésének *időpontjától, és mindenképpen a szállítók számára méltányos biztosítási költségeket és terrorizmus okozta balesetek esetén a szállítók felelősség alóli mentesülését biztosító rendelkezések Nemzetközi Tengerészeti Szervezet általi elfogadásának időpontjától* kell alkalmazni, *a két időpont közül a később bekövetkezőtől.*

ELJÁRÁS

Cím	Az Európai Parlament és a Tanács tengeri és belvízi utasszállítók baleseti felelősségéről szóló rendeletre irányuló javaslatról		
Hivatkozások	COM(2005)0592 – C6 0057/2006 – 2005/0241(COD)		
Illetékes bizottság	TRAN		
Véleményt nyilvánított A plenáris ülésen való bejelentés dátuma	JURI 16.2.2006		
Megerősített együttműködés - a plenáris ülésen való bejelentés dátuma			
A vélemény előadója A kijelölés dátuma	Piia-Noora Kauppi 23.2.2006		
A vélemény korábbi előadója			
Vizsgálat a bizottságban	13.7.2006	3.10.2006	20.11.2006
Elfogadás dátuma	20.11.2006		
A zárószavazás eredménye	+: 13 -: 1 0: 0		
A zárószavazáson jelen lévő képviselők	Maria Berger, Carlo Casini, Rosa Díez González, Giuseppe Gargani, Lévai Katalin, Antonio López-Istúriz White, Achille Occhetto, Aloyzas Sakalas, Gabriele Stauner, Diana Wallis, Nicola Zingaretti, Jaroslav Zvěřina		
A zárószavazáson jelen lévő póttag(ok)	Nicole Fontaine, Eva Lichtenberger, Manuel Medina Ortega		
A zárószavazáson jelen lévő póttagok (178. cikk (2) bekezdés)			
Megjegyzések (egy nyelven állnak rendelkezésre)	...		

ELJÁRÁS

Cím	A tengeri és belvízi utasszállítók baleseti felelőssége		
Hivatkozások	COM(2005)0592 - C6-0057/2006 - 2005/0241(COD)		
Illetékes bizottság A plenáris ülésen való bejelentés dátuma	TRAN 16.2.2006		
Véleménynyilvánításra felkért bizottság(ok) A plenáris ülésen való bejelentés dátuma	JURI 16.2.2006		
Előadó(k) A kijelölés dátuma	Paolo Costa 21.3.2006		
Vizsgálat a bizottságban	19.4.2006	10.10.2006	23.11.2006
Az elfogadás dátuma	27.2.2007		
A zárószavazás eredménye	+: 45 -: 0 0: 1		
A zárószavazáson jelen lévő képviselők	Gabriele Albertini, Inés Ayala Sender, Etelka Barsi-Pataky, Paolo Costa, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Arūnas Degutis, Christine De Veyrac, Petr Duchoň, Saïd El Khadraoui, Robert Evans, Emanuel Jardim Fernandes, Mathieu Grosch, Georg Jarzembowski, Stanisław Jałowiecki, Timothy Kirkhope, Dieter-Lebrecht Koch, Jaromír Kohlíček, Sepp Kusstatscher, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Erik Meijer, Seán Ó Neachtain, Josu Ortuondo Larrea, Willi Piecyk, Luís Queiró, Luca Romagnoli, Gilles Savary, Brian Simpson, Renate Sommer, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Silvia-Adriana Țicău, Georgios Toussas, Yannick Vaugrenard, Marta Vincenzi, Lars Wohlin, Corien Wortmann-Kool, Roberts Zīle		
A zárószavazáson jelen lévő póttag(ok)	Zsolt László Becsey, Johannes Blokland, Philip Bradbourn, Jeanine Hennis-Plasschaert, Anne E. Jensen		
A zárószavazáson jelen lévő póttag(ok) (178. cikk (2) bekezdés)	Thijs Berman		