

EUROOPAN PARLAMENTTI

2004



2009

Istuntoasiakirja

LOPULLINEN
A6-0063/2007

8.3.2007

*****I**

MIETINTÖ

ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi merten ja sisävesien matkustajaliikenteen harjoittajien vastuusta onnettomuustapauksissa (KOM(2005)0592 – C6-0057/2006 – 2005/0241(COD))

Liikenne- ja matkailuvaliokunta

Esittelijä: Paolo Costa

Lainsäädäntömenettelyistä käytettävät symbolit

- * Kuulemismenettely
yksinkertainen enemmistö
- **I Yhteistoimintamenettely (ensimmäinen käsittely)
yksinkertainen enemmistö
- **II Yhteistoimintamenettely (toinen käsittely)
*yksinkertainen enemmistö yhteisen kannan hyväksymiseksi
parlamentin jäsenten enemmistö yhteisen kannan hylkäämiseksi tai
tarkistamiseksi*
- *** Hyväksyntämenettely
*parlamentin jäsenten enemmistö lukuun ottamatta EY-sopimuksen
105, 107, 161 ja 300 artiklassa ja EU-sopimuksen 7 artiklassa
tarkoitettuja tapauksia*
- ***I Yhteispäätösmenettely (ensimmäinen käsittely)
yksinkertainen enemmistö
- ***II Yhteispäätösmenettely (toinen käsittely)
*yksinkertainen enemmistö yhteisen kannan hyväksymiseksi
parlamentin jäsenten enemmistö yhteisen kannan hylkäämiseksi tai
tarkistamiseksi*
- ***III Yhteispäätösmenettely (kolmas käsittely)
yksinkertainen enemmistö yhteisen tekstin hyväksymiseksi

(Ilmoitettu menettely perustuu komission esittämään oikeusperustaan.)

Tarkistukset säädösehdotukseen

Parlamentin tarkistukset merkitään ***lihavoidulla kursiivilla***. Pelkkää *kursivointia* käytetään kiinnittämään asiasta vastaavien yksiköiden huomio sellaisiin säädösehdotuksen osiin, jotka ehdotetaan korjattavaksi lopullisessa tekstissä (esimerkiksi selvästi virheelliset tai kyseisestä kieliversiosta pois jääneet kohdat). Korjausehdotusten hyväksymisestä päättävät asiasta vastaavat yksiköt.

SISÄLTÖ

	Sivu
LUONNOS EUROOPAN PARLAMENTIN LAINSÄÄDÄNTÖPÄÄTÖSLAUSELMAKSI ...	5
PERUSTELUT	14
OIKEUDELLISTEN ASIOIDEN VALIOKUNNAN LAUSUNTO	20
ASIAN KÄSITTELY	25

LUONNOS EUROOPAN PARLAMENTIN LAINSÄÄDÄNTÖPÄÄTÖSLAUSELMAKSI

ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi merten ja sisävesien matkustajaliikenteen harjoittajien vastuusta onnettomuustapauksissa (KOM(2005)0592 – C6-0057/2006 – 2005/0241(COD))

(Yhteispäätösmenettely: ensimmäinen käsittely)

Euroopan parlamentti, joka

- ottaa huomioon komission ehdotuksen Euroopan parlamentille ja neuvostolle (KOM(2005)0592)¹,
 - ottaa huomioon EY:n perustamissopimuksen 251 artiklan 2 kohdan ja 80 artiklan 2 kohdan, joiden mukaisesti komissio on antanut ehdotuksen Euroopan parlamentille (C6-0057/2006),
 - ottaa huomioon työjärjestyksen 51 artiklan,
 - ottaa huomioon liikenne- ja matkailuvaliokunnan mietinnön ja oikeudellisten asioiden valiokunnan lausunnon (A6-0063/2007),
1. hyväksyy komission ehdotuksen sellaisena kuin se on tarkistettuna;
 2. pyytää komissiota antamaan asian uudelleen Euroopan parlamentin käsiteltäväksi, jos se aikoo tehdä tähän ehdotukseen huomattavia muutoksia tai korvata sen toisella ehdotuksella;
 3. kehottaa puhemiestä välittämään parlamentin kannan neuvostolle ja komissiolle.

Komission teksti

Parlamentin tarkistukset

Tarkistus 1

Johdanto-osan 3 a kappale (uusi)

(3 a) Vuonna 2002 tehdyn Ateenan yleissopimuksen mukaisten vakuutusjärjestelyiden on oltava asianmukaisia laivanomistajien ja vakuutuslaitosten kapasiteetin kannalta. Laivanomistajien on pystyttävä hoitamaan vakuutusjärjestelynsä taloudellisesti

¹ Ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä.

hyväksyttävällä tavalla ja erityisesti pienten, kansallisia kuljetuspalveluita hoitavien laivanomistajien tapauksessa on otettava huomioon heidän toimintansa kausiluonteisuus. Tämän asetuksen soveltamiseksi säädetyn siirtymäajan on oltava riittävän pitkä, jotta mahdollistetaan asetuksessa säädettyjen pakollisten vakuutusten ottaminen voimassaoleviin vakuutusjärjestelyihin vaikuttamatta.

Perustelu

Jos korvausjärjestelmän halutaan toimivan realistisesti ja tehokkaasti, vakuutuslaitosten on pystyttävä noudattamaan yleissopimuksen määräyksiä, ja on pystyttävä varmistamaan kuljetusyritysten elinkelpoisuus ja kilpailukyky erityisesti pienissä ja keskikokoisissa yrityksissä.

Tarkistus 2

Johdanto-osan 4 kappale

(4) Rahdinkuljettaja olisi velvoitettava suorittamaan ennakkomaksu matkustajan kuoleman tai henkilövahingon tapauksessa.

(4) Rahdinkuljettaja olisi velvoitettava suorittamaan ennakkomaksu matkustajan kuoleman tai henkilövahingon tapauksessa **siten, että ennakkomaksu ei merkitse syyllisyyden tunnustamista.**

Perustelu

On tärkeää selventää, että mahdolliset ennakkomaksut matkustajalle eivät voi syyllisyyden ja/tai vastuukysymysten selvittämisprosessien aikana merkitä juridisesti vastuun tunnustamista.

Tarkistus 3

Johdanto-osan 5 kappale

(5) Matkustajille on annettava ennen matkaa asianmukaista tietoa heille kuuluvista uusista oikeuksista.

(5) Matkustajille on annettava ennen matkaa asianmukaista, **täydellistä ja ymmärrettävää** tietoa heille kuuluvista uusista oikeuksista.

Perustelu

Tarkistuksella pyritään varmistamaan korkeatasoinen tiedottaminen matkustajille heidän uusista oikeuksistaan.

Tarkistus 4

Johdanto-osan 7 a kappale (uusi)

(7 a) Koska jäsenvaltioiden meriturvallisuuskysymykset on sovitettava yhteen entistä paremmin, on olennaista arvioida EMSA:n toimivaltuuksia ja harkita sen valtuuksien mahdollista laajentamista.

Perustelu

Euroopan lentoturvallisuusviraston esimerkin mukaisesti on olennaista pohtia, onko tarpeellista mahdollisesti laajentaa meriturvallisuusviraston toimivaltuuksia ja, jos kyseisiä valtuuksia todella laajennetaan, paransiko EU:n toimintakyky toimia merionnettomuustilanteissa.

Tarkistus 5

Johdanto-osan 7 b kappale (uusi)

(7 b) Kansallisilla viranomaisilla, etenkin satamaviranomaisilla on perustavaa laatua oleva elintärkeä meriturvallisuuden erilaisten riskien tunnistamiseen ja hallintaan liittyvä rooli.

Perustelu

On tärkeää muistaa, että kansallisilla viranomaisilla, etenkin satamaviranomaisilla on ensisijaisen tärkeä meriturvallisuuden erilaisten riskien ajoissa tapahtuvaan tunnistamiseen liittyvä rooli.

Tarkistus 6
3 artiklan 1 kohta

Rahdinkuljettajan ja alirahdinkuljettajan korvausvastuusta matkustajia ja heidän matkatavaraansa kohtaan on voimassa, mitä tästä korvausvastuusta määrätään vuoden 2002 Ateenan yleissopimuksessa

Rahdinkuljettajan ja alirahdinkuljettajan korvausvastuusta matkustajia ja heidän matkatavaraansa kohtaan on voimassa, mitä tästä korvausvastuusta määrätään vuoden 2002 Ateenan yleissopimuksessa **sekä 19. lokakuuta 2006 IMO:n oikeudellisen komitean hyväksymien yleissopimuksen täytäntöönpanoa koskevien suuntaviivojen 1 kohdan mukaiset rajoitukset, jotka ovat kummatkin tämän asetuksen liitteinä.**

Perustelu

Vastuuta koskeva erityisjärjestely, joka koskee terrorismin riskiä ja jonka IMO:n oikeudellinen komitea on vahvistanut, olisi pidettävä voimassa, jotta näille riskeille saadaan taloudellisesti kestävä kattavuus vakuutusmarkkinoilla.

Tarkistus 7
4 artiklan 1 kohta

Vuoden 2002 Ateenan yleissopimuksen 7 artiklan 2 kohtaa ei sovelleta tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvaan matkustajaliikenteeseen, **jolleivät kaikki jäsenvaltiot suostu kyseisen kohdan soveltamiseen tätä asetusta muutettaessa.**

Vuoden 2002 Ateenan yleissopimuksen 7 artiklan 2 kohtaa ei sovelleta tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvaan matkustajaliikenteeseen, **elleivät Euroopan parlamentti ja neuvosto toimien perussopimuksen 251 artiklassa tarkoitetun menettelyn mukaisesti muuta tätä asetusta vastaavasti.**

Perustelu

Koska Ateenan yleissopimuksen 7 artiklan 2 kohta koskee vastuun rajoja matkustajan kuoleman tai henkilövahingon tapauksessa, on varmempaa täsmentää, että tämän säännöksen soveltamista voidaan muuttaa vain yhteispäätösmenettelyssä.

Tällä teknisellä tarkistuksella korjataan komission ja JURI-valiokunnan tekstien sääntöjenvastaisuus, sillä ei ole mahdollisesta sen enempää edellyttää yksimielisyyttä hyväksyttäessä tai muutettaessa yhteispäätösmenettelyä noudattaen annettua asetusta (komissio ja JURI) kuin olla ottamatta huomioon parlamentin toimivaltaa yhteispäätösmenettelyssä (JURI).

Tarkistus 8
4 artiklan 1 a kohta (uusi)

Vuoden 2002 Ateenan yleissopimuksen 19 artiklaa ei sovelleta tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvaan matkustajaliikenteeseen.

Perustelu

Vuoden 2002 Ateenan yleissopimuksen 19 artiklassa todetaan seuraavaa: "Tämä yleissopimus ei vaikuta rahdinkuljettajan, alirahdinkuljettajan tai heidän palveluksessaan olevien henkilöiden tai asiamiesten oikeuksiin tai velvoitteisiin, joista määrätään mertakulkevien alusten omistajien vastuun rajoittamista koskevissa kansainvälisissä yleissopimuksissa".

Nykyisessä muodossaan 19 artikla sallisi matkustajien kuolemasta tai loukkaantumisesta vastuussa olevan liikenteenharjoittajan rajoittaa vuoden 2002 Ateenan yleissopimuksen nojalla korvausvastuutaan viittaamalla muissa kansainvälisissä sopimuksissa asetettuihin yleisen korvausvastuun enimmäismääriin¹. Eräissä tapauksissa nämä yleisen korvausvastuun enimmäismäärät voivat estää matkustajia saamasta huomattavaa osaa heidän Ateenan yleissopimuksen mukaisesti jättämistään korvausvaatimuksista - kyseisen sopimuksen mukaan matkustajilla on oikeus saada vähintään 250 000 SDR:n suuruinen hyvitys, eikä yleistä enimmäismäärää ole asetettu (yleinen enimmäismäärä asettaa samaa tapahtumaa/onnettomuutta koskeville vaateille kokonaissumman, jota ei voi ylittää).

Tämän tarkistuksen seurauksena ei mitään muuta kansainvälistä sopimusta voida soveltaa uhreja vastaan heidän Ateenan yleissopimuksen 3 artiklan 1 kohdan ja 7 artiklan nojalla kuoleman tai loukkaantumisen vuoksi esittämiensä vahingonkorvausten rajoittamiseksi.

Tarkistus 9
5 artikla

Matkustajan kuoleman tai henkilövahingon tapauksessa rahdinkuljettajan on suoritettava ennakkomaksu, joka riittää kattamaan välittömät taloudelliset tarpeet, 15 päivän kuluessa vahingonkorvauksiin oikeutetun henkilön yksilöinnistä.

Kuolemantapauksessa kyseisen maksun on

Merionnettomuudesta johtuvan matkustajan kuoleman tai henkilövahingon tapauksessa rahdinkuljettajan ***tai alirahdinkuljettajan*** on suoritettava ennakkomaksu, joka riittää kattamaan välittömät taloudelliset tarpeet, 15 päivän kuluessa vahingonkorvauksiin oikeutetun

¹ Vuoden 1976 yleissopimuksen merioikeudellisia vaateita koskevan vastuun rajoittamisesta on matkustajien kuolemaan tai loukkaantumiseen liittyville korvausvaatimuksille asetettu (7 artiklassa) yleisen korvausvastuun enimmäismäärä, joka on 175 000 SDR kerrottuna matkustajien lukumäärällä, ja CLNI-yleissopimuksessa (korvausvastuun rajoittamisesta sisävesiliikenteessä (Rein- ja Moselle-joella)) vastaava enimmäismäärä on asetettu 60 000 SDR:ään kerrottuna matkustajien lukumäärällä.

oltava vähintään 21 000 euroa.

henkilön yksilöinnistä. **Matkustajan kuolemantapauksessa tai täydellisen ja pysyvän invaliditeetin aiheuttavassa tapauksessa tai kliinisesti hyvin vakavana pidettävässä tapauksessa, jossa vammat kattavat vähintään 75 prosenttia matkustajan kehosta,** kyseisen maksun on oltava vähintään 21 000 euroa.

Perustelu

Oikeudellisesti selvistä syistä on tärkeätä varmistaa, että matkustajalla on säädetyissä tapauksissa mahdollisuus ennakkomaksuun taloudellisten tarpeiden kattamiseksi. Oikeudellisista syistä rahdinkuljettajan on voitava saada takaisin ennakkomaksu, jos hänet todetaan tosiasiallisesti syyttömäksi. Kyseinen määräys on yhdenmukainen lentoliikenteen alalla noudatettavan oikeuskäytännön kanssa eli asetuksella 889/2002 (EY) muutetun asetuksen 2027/97 (EY) kanssa.

On tarpeen rajoittaa mahdollisuutta saada ennakkomaksu merionnettomuuksiin liittyvien korvausvaatimusten yhteydessä, koska tässä tapauksessa vain ankara (automaattinen) vastuu on voimassa (enintään 300 000 euroa kutakin matkustajan esittämää korvausvaatimusta kohti) eikä rahdinkuljettajan virhettä ole tarpeen osoittaa etukäteen ennakkomaksun saamiseksi. Ennakkomaksu järjestyy siksi nopeammin, koska se ei aiheuta virheen esiintymistä koskevaa kiistelyä. On myös oikeudenmukaista olla sallimatta ennakkomaksua silloin, kun matkustaja on loukkaantunut tilanteessa, joka ei koske koko alusta (esimerkiksi kun matkustaja kaatuu kannella alkoholin liikakäytön seurauksena).

On myös syytä sisällyttää säännökseen alirahdinkuljettaja, johon myös voidaan soveltaa ankaraa vastuuta vuoden 2002 Ateenan yleissopimuksen nojalla (1 artiklan 1 kohta ja 3 artikla).

Tarkistus 10 5 artiklan 1 a ja b kohta (uusi)

Ennakkomaksu ei muodosta vastuun tunnustamista, ja se voidaan korvata muilla tämän asetuksen perusteella myöhemmin maksetuilla määrillä, eikä sitä voida palauttaa, paitsi jos ennakkomaksun saanut henkilö ei ole ollut korvaukseen oikeutettu tai rahdinkuljettaja katsotaan syyttömäksi.

Ennakkomaksun saaminen mahdollistaa sen, että rahdinkuljettaja tai alirahdinkuljettaja tai matkustaja voi ryhtyä oikeustoimiin vastuun tai

syllisyyden selvittämiseksi.

Perustelu

Vastaava määräys sisältyy 13. toukokuuta 2002 annettuun asetukseen (EY) 889/2002, jolla muutetaan lentoliikenneonnettomuuksien vastuuta koskevaa neuvoston asetusta (EY) 2027/97.

Oikeudellisesti selvistä syistä on tärkeitä varmistaa, että matkustajalla on säädetyissä tapauksissa mahdollisuus ennakkomaksuun taloudellisten tarpeiden kattamiseksi. Oikeudellisista syistä rahdinkuljettajan on voitava saada takaisin ennakkomaksu, jos hänet todetaan tosiasiallisesti syyttömäksi. Kyseinen määräys on yhdenmukainen lentoliikenteen alalla noudatettavan oikeuskäytännön kanssa eli asetuksella 889/2002 (EY) muutetun asetuksen 2027/97 (EY) kanssa.

Tarkistus 11 6 artiklan 1 kohta

Rahdinkuljettajan, alirahdinkuljettajan ja/tai matkanjärjestäjän on annettava ennen lähtöä matkustajille tietoa heille tämän asetuksen nojalla kuuluvista oikeuksista ja erityisesti korvausrajoista kuoleman, henkilövahingon tai matkatavaran menetyksen ja vahingoittumisen tapauksessa, heidän oikeudestaan esittää suora korvausvaatimus vakuutusenantajalle tai rahavakuuden antaneelle henkilölle sekä heidän oikeudestaan ennakkomaksuun.

Rahdinkuljettajan, alirahdinkuljettajan ja/tai matkanjärjestäjän on annettava ennen lähtöä matkustajille **riittävää, täydellistä ja ymmärrettävää** tietoa heille tämän asetuksen nojalla kuuluvista oikeuksista ja erityisesti korvausrajoista kuoleman, henkilövahingon tai matkatavaran menetyksen ja vahingoittumisen tapauksessa, heidän oikeudestaan esittää suora korvausvaatimus vakuutusenantajalle tai rahavakuuden antaneelle henkilölle sekä heidän oikeudestaan ennakkomaksuun.

Perustelu

Oikeudellinen selvitys, jolla lisätään asetuksen oikeusvarmuutta ja matkustajien mahdollisuuksia saada tietoa.

Tarkistus 12 6 artiklan 2 kohta

Tieto on annettava **tarkoituksenmukaisimmassa** muodossa.

Tieto on annettava **tarkoituksenmukaisessa, täydellisessä ja ymmärrettävässä** muodossa **sekä matkanjärjestäjien jakamien tietojen tapauksessa 13. kesäkuuta 1990 matkapaketeista, pakettilomista ja pakettikiertomatkoista annetun neuvoston direktiivin 90/314/ETY¹ 4 artiklan mukaisesti.**

¹ EYVL L 158, 23.6.2990, s. 59.

Perustelu

Oikeudellinen selvennys, jolla lisätään asetuksen oikeusvarmuutta ja matkustajien mahdollisuuksia saada tietoa.

Tarkistus 13
8 artiklan 2 a kohta (uusi)

Sitä sovelletaan kotimaisessa säännöllisessä matkustajalauttaliikenteessä kaksi vuotta [sen voimaantulopäivästä tai päivästä, jona Ateenan yleissopimus tulee voimaan yhteisön osalta, sen mukaan, kumpi on myöhäisempi].

Perustelu

Kotimaan matkustajalauttaliikenteen rahdinkuljettajiin on sovellettava erilaista määräaikaa, jotta taataan tehokas ja taloudellisesti kestävä siviilioikeudellisen vastuun kattaminen.

Tarkistus 14
8 artiklan 2 b kohta (uusi)

Sitä sovelletaan sisävesiliikenteessä neljä vuotta [sen voimaantulopäivästä tai päivästä, jona Ateenan yleissopimus tulee voimaan yhteisön osalta, sen mukaan, kumpi on myöhäisempi].

Perustelu

Katso tarkistuksen 1 perustelu. Sisävesiliikenteen kohdalla tarvitaan pitempää määräaikaa, koska P&I-yhdistykset eivät koske tämän alan rahdinkuljettajia.

Tarkistus 15
8 artiklan 2 c kohta (uusi)

Tätä asetusta sovelletaan perustamissopimuksen 299 artiklan 2 kohdassa tarkoitettuihin säännöllistä

**lauttaliikennettä harjoittaviin
kotimaanliikenteen rahdinkuljettajiin
neljän vuoden kuluttua [asetuksen
voimaantulosta tai vuoden 2002 Ateenan
yleissopimuksen
voimaantulopäivämäärästä yhteisön osalta,
sen mukaan, kumpi on myöhäisempi].**

Perustelu

Valmistelijan kannan mukaisesti on annettava eri soveltamista koskeva määräaika säännöllistä lauttaliikennettä harjoittaville kotimaanliikenteen rahdinkuljettajille, jotta varmistetaan tehokas ja taloudellisesti kestävä siviilioikeudellisen vastuun kattaminen.

EY:n perustamissopimuksen 299 artiklan 2 kohdassa tarkoitettuja alueita koskevien määräysten mukaisesti on mahdollista sallia täytäntöönpanoa koskeva eri määräaika kotimaan lauttaliikenteen harjoittajille kyseisillä alueilla, jotta varmistetaan tehokas ja taloudellisesti kestävä siviilioikeudellisen vastuun kattaminen se mukautetaan näiden alueiden pysyviin rajoituksiin sopivaksi.

PERUSTELUT

Matkustajien oikeudet Euroopan unionissa ovat olleet vahvasti esillä yhteisessä liikennepolitiikassa komission julkaistua valkoisen kirjan vuonna 2001¹. Olennaisena osana käsiteltävänä olevassa kysymyksessä on EU:n matkustajien suojaaminen tehokkaalla korvausvastuujärjestelmällä ja se on ollut sidoksissa eri liikennemuotoihin Montrealin yleissopimuksen ratifioinnin jälkeen² sekä lentoliikennettä koskevien EY:n sääntöjen³ ja kansainvälisen rautatieliikenteen matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista annetun neuvoston asetuksen jälkeen⁴.

Merimatkustajien kohdalla korvausvastuujärjestelmän täytäntöönpano Euroopan yhteisössä on ollut monimutkaisempaa.

Komissio esitti 24. kesäkuuta 2003 ehdotuksen neuvoston päätökseksi matkustajien ja matkatavaroiden kuljettamisesta meritse tehdyn Ateenan yleissopimuksen vuoden 2002 pöytäkirjan tekemisestä Euroopan yhteisön puolesta⁵. Tässä yhteydessä komissio ehdotti, että Euroopan yhteisöstä tulisi pöytäkirjan sopimuspuoli mahdollisimman pian ja että jäsenvaltiot toimitisivat samalla tavoin vuoden 2005 loppuun mennessä.

Koska edellä mainittu ehdotus ei ole edennyt neuvostossa, nyt käsiteltävänä olevalla ehdotuksella pyritään saattamaan Ateenan yleissopimus osaksi EY:n lainsäädäntöä tekemällä siihen, etenkin sen lainsäädäntökehikseen, joitakin muutoksia.

Ehdotuksella taataan EU:n tason toimintaympäristö korvausvastuujärjestelmän osalta, joka koskee meriliikenteessä matkustajille ja heidän matkatavaroilleen aiheutuneita vahinkoja.

Komission asettamaa tavoitetta on syytä tukea. Tässä käsitellään ensisijaisen tärkeitä kysymyksiä, ja ehdotuksella pitäisi taata merimatkustajille kattava korvausvastuujärjestelmä siten, että tarjotaan asianmukainen ja harmoninen perusta yksityisoikeudelliselle vastuulle.

1. Ateenan yleissopimus

Johdanto

Matkustajien ja matkatavaroiden kuljettamisesta meritse vuonna 1974 tehdyn Ateenan yleissopimuksen vuoden 2002 pöytäkirja hyväksyttiin 1. marraskuuta 2002.

¹ Valkoinen kirja – Eurooppalainen liikennepolitiikka vuoteen 2010: valintojen aika, KOM(2001)0370, 12.9.2001.

² 5. huhtikuuta 2001 tehty neuvoston päätös 2001/539/EY yleissopimuksen tekemisestä tiettyjen kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämisestä (Montrealin yleissopimus) Euroopan unionin puolesta.

³ Neuvoston asetus (EY) N:o 2027/1997 lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuusta onnettomuustapauksissa, sellaisena kuin se on muutettuna asetuksella (EY) N:o 889/2002.

⁴ KOM(2004)0143, liikenne- ja matkailuvaliokunnan tekemä tarkistus (Euroopan parlamentin liikenne- ja matkailuvaliokunnan mietintö (A6-0123/2005)).

⁵ KOM(2003)0375.

Vuoden 2002 pöytäkirjan pitäisi tulla voimaan 12 kuukautta sen jälkeen kun kymmenen jäsenvaltiota on hyväksynyt sen, mitä ei ole vielä tapahtunut.

Euroopan unionin jäsenvaltioista vuoden 2002 pöytäkirjan ovat allekirjoittaneet Suomi, Saksa, Espanja, Ruotsi ja Yhdistynyt kuningaskunta.

Pöytäkirjassa esitetään pakollista vakuutusta merimatkustajille ja otetaan esiin vastuun rajoittaminen. Siinä esitetään myös muita mekanismeja, joilla autetaan matkustajia saamaan korvauksia. Nämä perustuvat hyväksytyihin periaatteisiin, joita sovelletaan ympäristön saastumista koskevilla nykyisillä vastuu- ja korvausjärjestelmissä. Näihin kuuluvat tuottamuserusteinen korvausvastuujärjestelmä, jossa on ankara korvausvastuujärjestelmä merivahinkoja varten, ja jossa vaaditaan, että liikenteen harjoittajan on otettava pakollinen vakuutus kattamaan tällaiset mahdolliset korvausvaatimukset.

Pöytäkirjassa esitetyissä rajoissa asetetaan enimmäisraja, ja valtuutetaan – muttei velvoiteta – kansallisia tuomioistuimia korvaamaan kuolemantapaus, henkilövahinko tai muu vahinko mainituissa rajoissa.

Pöytäkirjaan sisältyy myös erivapauslauseke, joka antaa sopimusvaltioille mahdollisuuden ylläpitää tai soveltaa korkeampia korvausvastuun rajoja (tai rajoittamatonta korvausvastuuta) sellaisiin rahdinkuljettajiin, jotka kuuluvat omien tuomioistuintensa tuomiovallan piiriin.

Pakollinen vakuutus

Yleissopimuksen uudessa 4 a artiklassa vaaditaan, että rahdinkuljettajalla on oltava vakuutus tai jokin muu rahavakuus, kuten pankin tai vastaavan rahoituslaitoksen antama vakuus, joka kattaa tähän yleissopimukseen perustuvan korvausvastuun matkustajan kuolemantapausten tai henkilövahingon aiheuttaman menetyksen varalta.

Pakollisen vakuutuksen tai jonkin muun rahavakuuden määrä ei saa alittaa 250 000 erityisnosto-oikeutta (SDR) (noin 300 000 euroa) matkustajaa kohti kussakin erillisessä tapauksessa. Aluksissa on oltava todistus, jolla osoitetaan, että vakuutus tai jokin muu rahavakuus on voimassa, ja malli tällaisesta todistuksesta on pöytäkirjan liitteenä.

Vastuun rajoittaminen

Korvausvastuuta on korotettu merkittävästi tämän pöytäkirjan nojalla, jotta se vastaisi tämänhetkisiä olosuhteita, ja lisäksi korvausvastuun korottamista tulevaisuudessa on helpotettu.

Rahdinkuljettaja on vastuussa, jollei rahdinkuljettaja voi näyttää toteen, että tapahtuma on aiheutunut sotaan, vihollisuuteen, sisällissotaan tai kapinaan liittyneestä teosta tai poikkeuksellisesta, väistämättömästä tai ylivoimaisesta luonnonilmiöistä tai on kokonaan aiheutunut kolmannen osapuolen teosta tai laiminlyönnistä, jonka tarkoituksena on ollut tapahtuman aiheuttaminen.

Jos menetys ylittää edellä mainitun enimmäismäärän, rahdinkuljettaja vastaa edelleen menetyksestä – aina 400 000 korvausyksikköön (480 000 euroa) saakka, jollei

rahdinkuljettaja pysty todistamaan, että menetyksen aiheuttanut tapahtuma sattui ilman rahdinkuljettajan tuottamusta tai laiminlyöntiä.

Jos matkustajan kuolemantapaus tai henkilövahinko ei johdu merionnettomuudesta, rahdinkuljettaja vastaa kyseisen kuolemantapauksen tai henkilövahingon seurauksena kärsitystä menetyksestä, jos menetyksen aiheuttanut tapahtuma johtui rahdinkuljettajan tuottamuksesta tai laiminlyönnistä. Tuottamusta tai laiminlyöntiä koskeva todistustaakka on kantajalla. Rahdinkuljettajan vastuu koskee ainoastaan kuljetuksen aikana menetyksen aiheuttamia tapahtumia. Kuljetuksen aikana menetyksen aiheuttamasta tapahtumasta ja sen laajuudesta todistustaakka on kantajalla.

Matkatavaran ja ajoneuvon menetystä tai vahinkoa koskevan vastuun rajoittaminen

- Rahdinkuljettajan vastuu käsimatkatavaran menetyksestä tai vahingoittumisesta on enintään 2 250 laskentayksikköä matkustajaa kohti kunkin yksittäisen kuljetuksen osalta.
- Rahdinkuljettajan vastuu ajoneuvon menetyksestä tai vahingoittumisesta, mukaan luettuna kaikki ajoneuvon sisällä tai päällä oleva matkatavara, on enintään 12 700 laskentayksikköä ajoneuvoa kohti kunkin yksittäisen kuljetuksen osalta.
- Rahdinkuljettajan vastuu muun matkatavaran menetyksestä tai vahingoittumisesta on enintään 3 375 laskentayksikköä matkustajaa kohti kunkin yksittäisen kuljetuksen osalta.
- Rahdinkuljettaja ja matkustaja voivat sopia, että rahdinkuljettajan vastuuseen sovelletaan enintään 330 laskentayksikön omavastuusuutta ajoneuvon vahingoittumisen osalta ja enintään 149 laskentayksikön omavastuusuutta matkustajaa kohti muun matkatavaran menetyksen tai vahingoittumisen osalta, jolloin kyseinen summa vähennetään menetyksestä tai vahingosta.

Erivapauslauseke

Pöytäkirjassa annetaan sopimusvaltioille mahdollisuus säätää määrätystä vastuun rajoittamisesta kansallisilla erityissäännöksillä **henkilövahingon ja kuolemantapauksen** yhteydessä, kuitenkin niin, että vastuuta koskeva kansallinen raja, jos sellainen on, ei ole alempi kuin pöytäkirjassa vahvistettu.

Vastuurajojen muuttaminen

Vuoden 2002 pöytäkirjassa otetaan käyttöön uusi hiljaista hyväksyntää koskeva menettely vastuurajojen osalta. Vastuurajojen muuttamista koskeva ehdotus, jota ovat vaatineet vähintäänkin puolet pöytäkirjan sopimusvaltioista, on määrä toimittaa kaikille Kansainvälisen merenkulkujärjestön IMOn sopimusvaltioille ja muille sopimusvaltioille, ja siitä on määrä keskustella IMOn oikeudellisessa komiteassa. Muutokset hyväksytään tällä pöytäkirjalla muutetun yleissopimuksen läsnä olevien ja äänestävien sopimusvaltioiden kahden kolmasosan äänten enemmistöllä oikeudellisessa komiteassa. Muutokset katsotaan hyväksytyiksi 18 kuukauden kuluttua ilmoituksen päivämäärästä, jollei tämän ajanjakson kuluessa vähintään

yksi neljäsosa valtioista, jotka olivat sopimusvaltioita muutoksen hyväksymisen aikaan, ole ilmoittanut IMOn pääsihteerille, että ne eivät hyväksy muutosta.

Alueellisen taloudellisen yhdentymisen järjestöt

Ensimmäistä kertaa IMOn yleissopimuksessa alueellisen taloudellisen yhdentymisen järjestöt voivat allekirjoittaa tämä asiakirjan. Alueellinen taloudellisen yhdentymisen järjestö, joka koostuu itsenäisistä valtioista, jotka ovat siirtäneet kyseiselle järjestölle toimivaltaa tietyissä tämän pöytäkirjan soveltamisalaan kuuluvissa kysymyksissä, voi allekirjoittaa tai hyväksyä tämän pöytäkirjan tai liittyä siihen. Alueellisella taloudellisen yhdentymisen järjestöllä, joka on tämän pöytäkirjan sopimuspuoli, on sopimusvaltion oikeudet ja velvollisuudet siltä osin kuin tällä alueellisella taloudellisen yhdentymisen järjestöllä on toimivaltaa tämän pöytäkirjan soveltamisalaan kuuluvissa asioissa.

2. Mitä säännöstöä sovelletaan nykyisin merten matkustajaliikenteeseen EU:ssa?

Niin kauan kun Ateenan yleissopimusta ei ole hyväksytty ja/tai saatettu osaksi EU:n lainsäädäntöä vastuusta merten matkustajaliikenteessä säädetään kahdessa eri lainsäädännössä eli jäsenvaltioiden kansallisessa lainsäädännössä ja niiden valtioiden kansainvälisessä lainsäädännössä, jotka ovat ratifioineet vuoden 1976 yleissopimuksen merioikeudellisia vaateita koskevan vastuun rajoittamisesta (LLMC)¹ tai sen vuonna 1996 tehdyn pöytäkirjan².

LLMC-järjestelmässä vahvistettua korvausvastuuta koskevat kaksi versiota poikkeavat toisistaan. Vuonna 1996 tehty pöytäkirja on "avokätisempi", vaikkakin siinä vahvistettu vastuun enimmäismäärä on alhaisempi kuin Ateenan yleissopimuksessa (katso taulukko).

	Korvausvastuun enimmäismäärä matkustajaa kohti
Ateenan yleissopimus (1974)	– 46 666 SDR ³
Ateenan yleissopimus (sellaisena kuin se on muutettuna vuonna 2002)	– 250 000 SDR ⁴ (täysi korvausvastuu meriliikenteen onnettomuuksissa) – 400 000 SDR ⁵ (tuottamukseen perustuva vastuu)
LLMC 1976	46 666 SDR ⁶

¹ Ranska, Liettua ja Alankomaat ovat ratifioineet vuonna 1976 tehdyn LLMC-sopimuksen, mutta eivät Ateenan yleissopimusta.

² Tanska, Suomi, Saksa ja Malta ovat ratifioineet vuonna 1996 tehdyn LLMC-pöytäkirjan, mutta eivät Ateenan yleissopimusta.

³ 56 000 euroa.

⁴ 300 000 euroa.

⁵ 480 000 euroa.

⁶ 56 000 euroa.

	maailmanlaajuinen rajoitus 25 miljoonaa SDR ¹
LLMC vuonna 1996 tehty pöytäkirja	175 000 SDR ²

Ateenan yleissopimuksen saattaminen osaksi yhteisön lainsäädäntöä suojaisi näin ollen matkustajia tehokkaammin EU:n tasolla, vaikkakin se aiheuttaa joitakin ongelmia näiden kahden lainsäädännön koordinoimisessa.

3. Ehdotukseen sisältyvät Ateenan yleissopimusta koskevat lisämääräykset

Ehdotetun asetuksen soveltamisesta myös jäsenvaltion sisäiseen liikenteeseen (kabotaasiliikenne) ja sisävesiliikenteeseen on todettava, että ehdotetun asetuksen soveltamisala on vuoden 2002 Ateenan yleissopimuksen soveltamisalaa laajempi. Se kattaa Ateenan yleissopimuksen soveltamisalan (jotta koko yleissopimusta voitaisiin soveltaa täysimääräisesti EU:ssa), minkä lisäksi sitä on laajennettu siten, että siihen kuuluvat jäsenvaltion sisäinen liikenne ja sisävesiliikenne.

Asetuksella poistetaan vuoden 2002 Ateenan yleissopimuksen mukainen jäsenvaltioiden mahdollisuus asettaa korvausvastuuraja korkeammalle kuin yleissopimuksessa määrätään. Komissio perustelee tätä pyrkimyksellä täysin yhtenäiseen käytäntöön EU:ssa.

Tässä yhteydessä vahvistetaan myös liikuntarajoitteisen matkustajan liikunta-apuvälineiden tai lääketieteellisten välineiden vahingoittumisesta tai menetyksestä suoritettava korvaus enimmillään välineiden jälleenhankinta-arvon suuruiseksi. Tämä vastaa rautatieliikenteessä matkustavien oikeuksia koskevaa ehdotusta ja on nyt yhteispäätös menettelyssä.

Ehdotuksessa on esitetty ennakkomaksuja, jotka ovat käytössä myös ilma- ja rautatieliikenteen aloilla.

Lisäksi ennen matkaa annettava tieto koskee erityisiä tietoja korvausmääristä kuolemantapauksen tai henkilövahingon sattuessa tai matkatavaran kadotessa tai vahingoituessa (toisin kuin lentoliikenteessä – katso asetus lentoyhtiöiden mustasta listasta ja lentoyhtiöitä koskevista tiedoista).

4. Esittelijän kanta

- **Soveltamisalan ulottaminen koskemaan jäsenvaltion sisäistä liikennettä (kabotaasiliikenne) ja sisävesiliikennettä.** Aiemmin on mainittu, että tämän asetusehdotuksen soveltaminen kabotaasiliikenteeseen ja sisävesiliikenteeseen aiheuttaisi tarpeetonta taakkaa alan toimijoille. Minkäänlaisia täsmällisiä näkökohtia ei ole vielä tullut esille, jotka osoittaisivat puutteellisuuksia järjestelmän ulottamisessa koskemaan kyseisiä markkinoita, esimerkiksi korvausvastuun enimmäismäärän osalta. Esittelijä katsoo, että soveltamisalaa kannattaa laajentaa ja että vakuutusmarkkinat

¹ 30 miljoonaa euroa.

² 210 000 euroa.

kykenevät vakuuttamaan kyseiset riskit siten, että matkustajille aiheutuvat lisäkustannukset ovat kohtuullisia. Koska jäsenvaltion sisäisestä liikenteestä ja sisävesiliikenteestä vastaavat toimijat eivät tunne kansainvälisellä tasolla toteutettuja järjestelmiä, ja koska vakuutusmarkkinoiden on vastattava vakuuksien järjestämisestä ja välittömistä riskeistä, ehdotetaan, että näille vakuutusmarkkinoiden toimijoille ja toiminnanharjoittajille annetaan lisäaikaa asetuksen soveltamiseen. Määräaika on kaksi vuotta säännöllisesti liikennöiville matkustaja-aluksille jäsenvaltion sisäisessä vesiliikenteessä ja neljä vuotta sisävesiliikenteessä, minkä pitäisi olla riittävä.

- **Matkustajille annettava tieto ennen matkaa.** Tämä säännös on syytä säilyttää, mutta sen olisi vastattava sitä, mitä muiden liikennemuotojen kohdalla on tehty (ilmailuliikenne, katso asetus lentoyhtiöitä koskevista tiedoista). Tietojen antamista koskevaa velvollisuutta voitaisiin täsmentää myöhemmin (matkalippuun liitetyt tiedot (yleisiin myyntiehtoihin sisällytetyt tiedot) ja/tai matkaesitteisiin sisältyvät tiedot).
- **Terroriuhkaa koskeva kysymys**

Terroriuhkaa koskevan kysymyksen sisällyttämistä, jättämistä pois tai sen erityiskohtelusta Ateenan yleissopimuksen korvausvastuujärjestelmässä keskustellaan parhaillaan IMOssa (oikeudellisessa komiteassa). Tämä liittyy niin kutsuttuun mahdottomuuteen vakuuttaa kyseisiä riskejä (ainakin P&I-yhdistysten mielestä) ottaen huomioon Ateenan yleissopimuksen 3 artiklan 1 kohdan b alakohdan, jossa todetaan, että rahdinkuljettaja ei ole korvausvastuussa, jollei rahdinkuljettaja näytä toteen, että tapahtuma "on kokonaan aiheutunut kolmannen osapuolen teosta tai laiminlyönnistä, jonka tarkoituksena on ollut tapahtuman aiheuttaminen". Kompromissi muodostuisi siitä, että terroriuhkaa koskisi erityinen korvausvastuu uudistamalla nykyisin käytössä olevaa sotavakuutusjärjestelmää siten, että perustettaisiin P&I-yhdistyksiä vastaava yksikkö, joka toimisi vakuutusturvan antajana. Tämä yksikkö voisi antaa rahavakuuden ainoastaan sotariskin osalta osana vakuutusta ja olisi 100-prosenttisesti jälleenvakuutettu sotariskimarkkinoilla. IMO:ta saatujen viimeisten tietojen mukaan eräs lontoolainen vakuuttaja olisi valmis kattamaan nämä riskit.

Näin ollen asiasta voitaisiin päästä yksimielisyyteen lokakuussa pidettävässä oikeudellisen komitean kokouksessa, mutta nämä neuvottelut tuskin päättyvät ennen mietinnön hyväksymistä ensimmäisessä käsittelyssä. Tätä kysymystä voitaisiin joka tapauksessa käsitellä tekemällä tarkistuksia esitettyyn ehdotukseen, jos osoittautuisi tarpeelliseksi käsitellä erityisesti terroriuhkaa koskevaa kysymystä ja jos Euroopan parlamentti haluaa nyt saada oikeuden osallistua päätöksentekoon tässä kysymyksessä ja/tai haluaa, että terroriuhka kuuluu selkeästi asetuksen soveltamisalaan.

22.11.2006

OIKEUDELLISTEN ASIOIDEN VALIOKUNNAN LAUSUNTO

liikenne- ja matkailuvaliokunnalle

ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi merten ja sisävesien matkustajaliikenteen harjoittajien vastuusta onnettomuustapauksissa (KOM(2005)0592 – C6-0057/2006 – 2005/0241(COD))

Valmistelija: Piia-Noora Kauppi

LYHYET PERUSTELUT

Euroopan parlamentin oikeudellisten asioiden valiokunta tukee täysin komission tavoitetta saattaa Kansainvälisen merenkulkujärjestön IMO:n Ateenan pöytäkirja vuodelta 2002 osaksi yhteisön lainsäädäntöä. EU:n matkustajamerenkulun korvausvastuujärjestelmä käsittää aivan oikein sekä meri- että sisävesiliikenteen onnettomuustapauksissa, mikä lisää matkustajien turvallisuutta.

Ennen kuin vuoden 2002 pöytäkirja voidaan saattaa osaksi yhteisön lainsäädäntöä, IMO:n olisi löydettävä yleisratkaisu kahteen pöytäkirjaan liittyvään avoimeen kysymykseen, nimittäin siihen, voivatko vakuutuksenantajat tarjota matkustajaliikenteen harjoittajille vakuutuksia, jotka kattavat vuoden 2002 pöytäkirjan mukaiset vastuut, ja siihen, ovatko tällaisten vakuutusten vakuutusmaksut kohtuullisia liikenteenharjoittajille, sekä siihen, pitäisikö liikenteenharjoittajat vapauttaa vastuusta terroritekojen aiheuttamissa tapahtumissa. Kotimaanliikenteessä toimivien pienvarustamoiden osalta erityishuomiota olisi kiinnitettävä toiminnan kausiluonteisuuteen. Ennakkomaksuvaatimuksen pitäisi koskea vain niitä merionnettomuuksia, joihin liittyvistä vahingoista rahdinkuljettajalle on säädetty ankara vastuu.

Asetuksen pitäisi olla olennaisilta osiltaan vastaavanlainen kuin vuoden 2002 pöytäkirja ja se pitäisi panna täytäntöön samanaikaisesti sen kanssa.

TARKISTUKSET

Oikeudellisten asioiden valiokunta pyytää asiasta vastaavaa liikenne- ja matkailuvaliokuntaa sisällyttämään mietintöönsä seuraavat tarkistukset:

Tarkistus 1

Johdanto-osan 3 a kappale (uusi)

(3 a) Tämän asetuksen olisi oltava samansisältöinen, erikseen tässä asetuksessa mainittuja poikkeuksia lukuun ottamatta, kuin vuoden 2002 Ateenan yleissopimus. Tämä asetus ja vuoden 2002 Ateenan yleissopimus olisi saatettava voimaan samanaikaisesti.

Tarkistus 2

Johdanto-osan 3 b kappale (uusi)

(3 b) Yleissopimuksen edellyttämien vakuutusjärjestelyjen olisi oltava kohtuullisia varustamojen osalta. Varustamojen olisi voitava hoitaa vakuutusjärjestelynsä taloudellisesti kohtuullisella tavalla, ja erityisesti kotimaanliikenteessä toimivien pienvarustamojen osalta olisi otettava huomioon toiminnan kausiluonteisuus. Asetuksen toimeenpanossa on huomioitava riittävän pitkä siirtymäaika asetuksen vakuuttamisvelvoitteen soveltamisessa voimassaolevien vakuutusjärjestelyjen olemassaolon varmistamiseksi.

Tarkistus 3

Johdanto-osan 4 kappale

(4) Rahdinkuljettaja olisi velvoitettava suorittamaan ennakkomaksu matkustajan kuoleman tai henkilövahingon tapauksessa.

(4) Rahdinkuljettaja olisi velvoitettava suorittamaan ennakkomaksu matkustajan kuoleman tai henkilövahingon tapauksessa **niissä merionnettomuuksissa, joihin liittyvistä vahingoista rahdinkuljettajalle on säädetty ankara vastuu.**

Tarkistus 4
4 artiklan 1 kohta

Vuoden 2002 Ateenan yleissopimuksen 7 artiklan 2 kohtaa ei sovelleta tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvaan matkustajaliikenteeseen, **jolleivät kaikki jäsenvaltiot suostu kyseisen kohdan soveltamiseen tätä asetusta muutettaessa.**

Vuoden 2002 Ateenan yleissopimuksen 7 artiklan 2 kohtaa ei sovelleta tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvaan matkustajaliikenteeseen, **ellei neuvosto muuta tätä asetusta toimien yksimielisesti koko EY:n perustamissopimuksen 251 artiklassa tarkoitetun menettelyn ajan.**

Perustelu

Koska Ateenan yleissopimuksen 7 artiklan 2 kohta koskee vastuun rajoja matkustajan kuoleman tai henkilövahingon tapauksessa, on varmempaa täsmentää, että tämän säännöksen soveltamista voidaan muuttaa vain yhteispäätösmenettelyssä.

Tarkistus 5
5 artikla

Matkustajan kuoleman tai henkilövahingon tapauksessa rahdinkuljettajan on suoritettava ennakkomaksu, joka riittää kattamaan välittömät taloudelliset tarpeet, 15 päivän kuluessa vahingonkorvauksiin oikeutetun henkilön yksilöinnistä. Kuolemantapauksessa kyseisen maksun on oltava vähintään 21 000 euroa.

Matkustajan kuoleman tai henkilövahingon tapauksessa rahdinkuljettajan on suoritettava ennakkomaksu, joka riittää kattamaan välittömät taloudelliset tarpeet, 15 päivän kuluessa vahingonkorvauksiin oikeutetun henkilön yksilöinnistä. Kuolemantapauksessa kyseisen maksun on oltava vähintään 21 000 euroa. **Ennakkomaksua sovelletaan ainoastaan niissä merionnettomuuksissa, joihin liittyvistä vahingoista rahdinkuljettajalle on säädetty ankara vastuu. Ennakkomaksu ei merkitse vastuun tunnustamista ja se voidaan korvata tämän asetuksen nojalla myöhemmin maksettavilla määrillä.**

Tarkistus 6
6 artiklan 1 kohta

Rahdinkuljettajan, alirahdinkuljettajan ja/tai matkanjärjestäjän on annettava ennen lähtöä matkustajille tietoa heille tämän asetuksen nojalla kuuluvista oikeuksista ja erityisesti korvausrajoista kuoleman, henkilövahingon

Rahdinkuljettajan, alirahdinkuljettajan ja/tai matkanjärjestäjän on annettava ennen lähtöä matkustajille tietoa heille tämän asetuksen nojalla kuuluvista oikeuksista ja erityisesti korvausrajoista kuoleman, henkilövahingon

tai matkatavaran menetyksen ja vahingoittumisen tapauksessa, heidän oikeudestaan esittää suora korvausvaatimus vakuutusenantajalle tai rahavakuuden antaneelle henkilölle sekä heidän oikeudestaan ennakkomaksuun.

tai matkatavaran menetyksen ja vahingoittumisen tapauksessa, heidän oikeudestaan esittää suora korvausvaatimus vakuutusenantajalle tai rahavakuuden antaneelle henkilölle sekä heidän oikeudestaan ennakkomaksuun **niissä merionnettomuuksissa, joihin liittyvistä vahingoista rahdinkuljettajalle on säädetty ankara vastuu.**

Tarkistus 7
8 artiklan 2 kohta

Sitä sovelletaan **sen voimaantulopäivästä tai** päivästä, jona Ateenan yleissopimus tulee voimaan yhteisön osalta, sen mukaan, kumpi on myöhäisempi.

Sitä sovelletaan päivästä, jona Ateenan yleissopimus tulee voimaan yhteisön osalta, **ja joka tapauksessa siitä päivästä kun Kansainvälinen merenkulkujärjestö hyväksyy toimenpiteet, joilla liikenteenharjoittajille varmistetaan kohtuulliset vakuutuskustannukset ja ne vapautetaan vastuusta terroritekojen aiheuttamissa tapahtumissa,** sen mukaan, kumpi on myöhäisempi.

ASIAN KÄSITTELY

Otsikko	Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi merten ja sisävesien matkustajaliikenteen harjoittajien vastuusta onnettomuustapauksissa
Viiteasiakirjat	KOM(2005)0592 – C6-0057/2006 – 2005/0241(COD)
Asiasta vastaava valiokunta	TRAN
Lausunnon antanut valiokunta Ilmoitettu istunnossa (pvä)	JURI 16.2.2006
Tehostettu yhteistyö – ilmoitettu istunnossa (pvä)	
Valmistelija Nimitetty (pvä)	Piia-Noora Kauppi 23.2.2006
Alkuperäinen valmistelija	
Valiokuntakäsittely	13.7.2006 3.10.2006 20.11.2006
Hyväksytty (pvä)	20.11.2006
Lopullisen äänestyksen tulos	+: 13 -: 1 0: 0
Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet jäsenet	Maria Berger, Carlo Casini, Rosa Díez González, Giuseppe Gargani, Katalin Lévai, Antonio López-Istúriz White, Achille Occhetto, Aloyzas Sakalas, Gabriele Stauner, Diana Wallis, Nicola Zingaretti, Jaroslav Zvěřina
Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet varajäsenet	Nicole Fontaine, Eva Lichtenberger, Manuel Medina Ortega
Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet sijaiset (178 art. 2 kohta)	
Huomautuksia (saatavilla vain yhdellä kielellä)	...

ASIAN KÄSITTELY

Otsikko	Merten ja sisävesien matkustajaliikenteen harjoittajien vastuu onnettomuustapauksissa		
Viiteasiakirjat	KOM(2005)0592 - C6-0057/2006 - 2005/0241(COD)		
Asiasta vastaava valiokunta Ilmoitettu istunnossa (pvä)	TRAN 16.2.2006		
Valiokunnat, joilta on pyydetty lausunto Ilmoitettu istunnossa (pvä)	JURI 16.2.2006		
Esittelijä(t) Nimitetty (pvä)	Paolo Costa 21.3.2006		
Valiokuntakäsittely	19.4.2006	10.10.2006	23.11.2006
Hyväksytty (pvä)	27.2.2007		
Lopullisen äänestyksen tulos	+: 45	-: 0	0: 1
Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet jäsenet	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		
Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet varajäsenet	Zsolt László Becsey, Johannes Blokland, Philip Bradbourn, Jeanine Hennis-Plasschaert, Anne E. Jensen		
Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet sijaiset (178 art. 2 kohta)	Thijs Berman		
Jätetty käsiteltäväksi (pvä)	8.3.2007	A6-0063/2007	