

2007. március 29., csütörtök

P6_TA(2007)0094

A hajótulajdonosok polgári jogi felelőssége és az általuk nyújtandó pénzügyi biztosítékok ***I

Az Európai Parlament 2007. március 29-i jogalkotási állásfoglalása a hajótulajdonosok polgári jogi felelősségéről és az általuk nyújtandó pénzügyi biztosítékokról szóló európai parlamenti és a tanácsi irányelvre irányuló javaslatról (COM(2005)0593 – C6-0039/2006– 2005/0242(COD))

(Együtdöntési eljárás: első olvasat)

Az Európai Parlament,

- tekintettel a Bizottságnak az Európai Parlamenthez és a Tanácshoz intézett javaslatára (COM(2005)0593) ⁽¹⁾,
- tekintettel az EK-Szerződés 251. cikke (2) bekezdésére és 80. cikke (2) bekezdésére, amelyek alapján a Bizottság javaslatát benyújtotta a Parlamenthez (C6-0039/2006),
- tekintettel Eljárási Szabályzata 51. cikkére,
- tekintettel a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság jelentésére és a Jogi Bizottság véleményére (A6-0055/2007),

1. jóváhagyja a Bizottság javaslatát annak módosított formájában;
2. felhívja a Bizottságot, hogy forduljon ismét a Parlamenthez, ha lényegesen módosítani kívánja a javaslatot, vagy annak helyébe másik szöveget kíván léptetni;
3. utasítja elnökét, hogy továbbítsa álláspontját a Tanácsnak és a Bizottságnak.

⁽¹⁾ Hivatalos Lapban még nem tették közzé.

P6_TC1-COD(2005)0242

Az Európai Parlament álláspontja, amely első olvasatban 2007. március 29-én került elfogadásra a hajótulajdonosok polgári jogi felelősségéről és az általuk nyújtandó pénzügyi biztosítékokról szóló 2007/.../EK európai parlamenti és tanácsi irányelv elfogadására tekintettel

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 80. cikke (2) bekezdésére,

tekintettel a Bizottság *javaslatára*,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére ⁽¹⁾,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére ⁽²⁾,

a Szerződés 251. cikkében megállapított eljárásnak megfelelően ⁽³⁾,

⁽¹⁾ HL C 318., 2006.12.23., 195. o.

⁽²⁾ HL C 229., 2006.9.22., 38. o.

⁽³⁾ Az Európai Parlament 2007. március 29-i álláspontja.

2007. március 29., csütörtök

mivel:

- (1) A közösségi tengeri szállítási politika egyik eleme a kereskedelmi flotta minőségének javítása az összes gazdasági szereplő felelősségi körének kiszélesítésével.
- (2) **Az EU-ban megkérdőjelezhetetlen prioritást élvez az európai partok és az európai állampolgárok védelme a hajószerencsétlenségek okozta minden fajta ökológiai kárral szemben.**
- (3) **Az európai partok védelmét két szempont vezérli: a balesetek megelőzése annak garانتálás révén, hogy csak biztonságos hajók hajózhatnak, valamint olyan mechanizmusok életbe léptetése, amelyek lehetővé teszik, hogy az áldozatok számára a baleset miatt keletkezett valamennyi kárt a lehető legrovidebb időn belül maradéktalanul megtérítsék.**
- (4) A hajók által okozott szennyezésről és a jogsértésekre alkalmazandó szankciók bevezetéséről szóló, 2005. szeptember 7-i 2005/35/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv⁽¹⁾ már visszatartó jellegű intézkedéseket fogadott el, amelyeket kiegészített a hajók által okozott szennyezésre vonatkozó jogszabályok végrehajtásához szükséges büntetőjogi keret megerősítéséről szóló, 2005. július 12-i 2005/667/IB kerethatározat⁽²⁾.
- (5) A polgári jogi felelősségre és **a tengeri szállítással összefüggésben harmadik személyeknek** okozott károk megtérítésére vonatkozó nemzetközi **rendszereket végre kell hajtani**, és javítani kell annak biztosítása érdekében, hogy a tengeri szállítási láncban részt vevő gazdasági szereplők **árukat** csak kifogástalan minőségű **hajókban** szállítsanak, **a tengeri szállítási láncban nem részes károsultak méltányos kártérítést kapjanak, továbbá a gazdasági szereplőket és alkalmazottaikat nagyobb fokú óvatosságra és professzionális munkavégzésre ösztönözzék.**
- (6) Helyénvaló, hogy a tengeri biztosítási kárigény tekintetében fennálló felelősség korlátozásáról szóló, 1976. évi egyezmény 1996. évi jegyzőkönyvét (a továbbiakban: 1996. évi jegyzőkönyv) minden tagállam és számos harmadik ország ratifikálja.
- (7) **Szintén helyénvaló, hogy a veszélyes és mérgező anyagok tengeri szállításával okozott károkkal kapcsolatos felelősségről és a károk megtérítéséről szóló, 1996. évi nemzetközi egyezményt (HNS egyezmény), a bunkerolaj-szennyezéssel okozott károkkal kapcsolatos polgári jogi felelősségről szóló, 2001. évi nemzetközi egyezményt („bunkerolaj-egyezmény”) és a 2001. évi Roncseltávolítási Egyezményt minden tagállam és nagyszámú harmadik ország ratifikálja.**
- (8) Az 1996. évi egyezménynek az Európai Unió területén történő teljes és egységes végrehajtásának biztosítása érdekében ezt az egyezményt be kell illeszteni a közösségi jogba. A polgári jogi felelősséggel kapcsolatos közösségi rendszernek lehetővé kell tennie a tulajdonosoknak, hogy az említett egyezmény rendelkezéseivel összhangban, az ott meghatározott felső határ szerint korlátozzák felelősségüket.
- (9) **Az 1996. évi egyezményben foglalt felelősségkorlátozásra ne lehessen hivatkozni a tengeri szállításban részt nem vevő károsultakkal szemben olyan esetben, amikor a kárt okozó hajó tulajdonosa nem járt el megfelelő szakértelemmel és tudatában kellett lennie cselekedete vagy mulasztása káros következményeinek.**
- (10) A pénzügyi biztosíték nyújtására vonatkozó kötelezettség a károsultak jobb védelmét teszi lehetővé. Hozzájárul továbbá a követelményeket nem teljesítő hajók kilitálásához és lehetővé teszi a gazdasági szereplők közötti verseny visszaállítását. Az ilyen értelmű kötelezettség az 1996. évi egyezmény nélkülözhetetlen kiegészítője. A Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) az A.898(21) számú határozatában azt ajánlotta a részes államoknak, hogy vezessenek be ilyen pénzügyibiztosíték-kötelezettséget. A biztosításnak akkora összegre kell szólnia, amely az olyan helyzetek kezelését is lehetővé teszi, amelyekben az 1996. évi egyezményben meghatározott felső határok elégtelennek bizonyulnak, anélkül azonban, hogy ez az ágazat számára aránytalanul megterhelő lenne.

⁽¹⁾ HL L 255., 2005.9.30., 11. o.⁽²⁾ HL L 255., 2005.9.30., 164. o.

2007. március 29., csütörtök

- (11) Különleges intézkedéseket kell tenni a tengerészek *magára hagyás* esetében megvalósítandó védelme érdekében az IMO A.930(22) számú *határozatának megfelelően*.
- (12) A pénzügyi biztosíték valóságát bizonyító igazolások kiadása ezen irányelv kulcsfontosságú eleme, csakúgy, mint az igazolások bejelentése, ezeknek a tagállamok közötti kölcsönös elismerése és a kártérítést követelő károsultaknak a pénzügyi biztosítékhoz való hozzáférése.
- (13) Az 1406/2002/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel⁽¹⁾ létrehozott Európai Tengerbiztonsági Ügynökség ezen irányelv végrehajtása érdekében megadja a szükséges segítséget, ***különösen az egyes tagállamok közötti jogi szabályozási következtelenségek feloldása érdekében***.
- (14) Az ezen irányelv végrehajtásához szükséges rendelkezéseket a Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskörök gyakorlására vonatkozó eljárások megállapításáról szóló, 1999. június 28-i 1999/468/EK tanácsi határozattal⁽²⁾ összhangban kell elfogadni.
- (15) Mivel ezen irányelv célját – nevezetesen a hajótulajdonosok felelősségével és pénzügyi biztosítékaival kapcsolatos jogszabályok bevezetése a kiváló minőségű tengeri szállítás megvalósítása érdekében – a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, és a szabályozás hatálya és hatása miatt ez a cél közösségi szinten jobban megvalósítható, a Közösség intézkedéseket hozhat a Szerződés 5. cikkében meghatározottak szerinti szubszidiaritás elvének megfelelően. Az e cikkben meghatározott arányosság elvének megfelelően ez az irányelv nem lépi túl e *cél* eléréséhez szükséges mértéket,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. cikk

Tárgy

Ezen irányelv meghatározza a tengeri szállítási láncban résztvevő gazdasági szereplők polgári jogi felelősséggel kapcsolatos kötelezettségeinek egyes aspektusaira alkalmazandó szabályokat és *magára hagyás* esetére létrehozza a tengerészek megfelelő pénzügyi védelmét.

2. cikk

Fogalommeghatározások

Ezen irányelv alkalmazásában:

1. „hajó”: tengeri környezetben üzemelő bármely tengerjáró vízi jármű – tekintet nélkül arra, hogy mely tagállam lobogója alá tartozik – ideértve a szárnyashajókat, a légpárnás hajókat, a tengeralattjárókat és a vízben úszó járműveket is.
2. „hajótulajdonos”: a hajó tulajdonosa, illetve bármely olyan egyéb személy vagy szervezet, mint az üzemeltető vagy a hajót személyzet nélkül bérlő, *vagy annak megbízottja*, aki/amely átvállalta a hajótulajdonostól a hajó üzemeltetésének felelősségét, és aki az ilyen felelősség átvállalásával együtt átvállalta az összes kapcsolódó feladatot és kötelezettséget.
3. „polgári jogi felelősség”: ***az 1996. évi egyezmény értelmében*** olyan felelősség, amelynek alapján ***a kárt okozó tengeri szállítási tevékenységen kívül álló harmadik személy azon*** egyezmény 2. cikkében meghatározott korlátozásnak megfelelő ***kárigényre jogosult***, kivéve a [tengeri és belvízi utasszállítók baleseti felelősségéről szóló] .../2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet hatálya alá tartozó kárigényeket.

⁽¹⁾ HL L 208., 2002.8.5., 1. o. A *legutóbb a 1891/2006/EK* rendelettel (HL L 394., 2006.12.30., 1. o.) módosított rendelet.

⁽²⁾ HL L 184., 1999.7.17., 23. o. A *legutóbb a 2006/512/EK határozattal* (HL L 200., 2006.7.22., 11. o.) módosított határozat.

2007. március 29., csütörtök

4. **„súlyos gondatlanság”**: a megfelelő figyelem szokatlan hiányát, valamint egy adott helyzetben elvileg mindenki számára világos körülményeknek ebből kifolyólag történő figyelmen kívül hagyását jelző magatartás.
5. „pénzügyi biztosíték”: bármely pénzügyi biztosíték, mint a biztosítás, banki vagy hasonló pénzügyi kezességvállalás.
6. „1996. évi egyezmény”: a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet védnöksége alatt elfogadott, a tengeri biztosítási kárigény tekintetében fennálló felelősség korlátozásáról szóló, 1976. évi egyezmény összefoglaló szövege az 1996. évi jegyzőkönyvvel **az I. mellékletben található formában**.
7. **„bunkerolaj-egyezmény”**: a bunkerolaj-szennyezéssel okozott károkkal kapcsolatos polgári jogi felelősségről szóló, 2001. évi nemzetközi egyezmény.
8. **„HNS-egyezmény”**: a veszélyes és mérgező anyagok tengeri szállításával okozott károkkal kapcsolatos felelősségről és a károk megtérítéséről szóló, 1996. évi nemzetközi egyezmény.
9. „A.930(22) IMO-határozat”: a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet közgyűlésének és a Nemzetközi Munkaügyi Hivatal igazgatótanácsának határozata „*Irányelvek a tengerészek magára hagyása esetében alkalmazandó pénzügyi biztosíték nyújtásáról*” címmel, **a II. mellékletben található formában**.

3. cikk

Alkalmazási kör

(1) Ezt az **irányelvet a 4. és 5. cikk kivételével** alkalmazni kell:

- a) a tagállamok joghatósága alá tartozó tengeri övezetekre, **a nemzetközi jognak megfelelően;**
- b) **a 300 bruttó regisztertonna** úrtartalommal megegyező vagy ennél nagyobb hajókra alkalmazandó, kivéve a 6. cikkben előírt felelősségi rendszert, amely minden hajóra alkalmazandó.

(2) Ezen irányelv nem alkalmazandó a hadihajókra, a haditengerészeti kiegészítő hajókra és a tagállamok tulajdonában lévő vagy általuk üzemeltetett egyéb hajókra, amelyeket jelenleg közszolgálati, nem kereskedelmi szolgálatban használnak.

(3) Ezen irányelv nem sérti a bunkerolaj-egyezmény, a HNS-egyezmény és az olajszennyezéssel okozott károkkal kapcsolatos polgári jogi felelősségről szóló, 1992. évi nemzetközi egyezményeknek a tagállamokban történő végrehajtását.

4. cikk

Polgári jogi felelősség a bunkerolaj-szennyezéssel okozott kárért

A tagállamoknak a lehető legrövidebb időn belül, de legkésőbb az ezen irányelv 18. cikk (1) bekezdésében meghatározott időpontig csatlakozniuk kell a bunkerolaj-szennyezéssel okozott károkkal kapcsolatos polgári jogi felelősségről szóló, 2001. évi nemzetközi egyezményhez.

5. cikk

A veszélyes és mérgező anyagok tengeri szállítása által okozott károk

A tagállamok a lehető leghamarabb, de legkésőbb az ezen irányelv 18. cikk (1) bekezdésében megjelölt időpont előtt csatlakoznak a HNS-egyezményhez.

2007. március 29., csütörtök

6. cikk

Felelősségi rendszer

(1) A tagállamok a lehető leghamarabb, de mindenesetre az ezen irányelv 18. cikk (1) bekezdésében megjelölt dátumot megelőzően az 1996. évi egyezmény szerződő feleivé válnak. **Azon tagállamoknak, amelyekben jelenleg is érvényben van a tengeri kárigények terén fennálló felelősség korlátozásáról szóló, 1976. évi egyezmény, fel kell mondaniuk azt.**

(2) A tagállamok meghatározzák a hajótulajdonosok polgári jogi felelősségi rendszerét és megbizonyosodnak arról, hogy a hajótulajdonosoknak saját felelősségük korlátozására vonatkozó jogát az 1996. évi egyezmény minden rendelkezése szabályozza.

(3) **Az 1996. évi egyezmény 4. cikkének alkalmazásában a felelős személy gondatlan cselekedetének vagy mulasztásának természetéből és körülményeiből valamennyi esetben következtetni lehet arra, hogy számolhatott-e a kár lehetőségével.**

(4) Az 1996. évi egyezmény 15. cikkének megfelelően a tagállamok megbizonyosodnak arról, hogy az 1996. évi egyezménynek a felelősség-korlátozás megszüntetését érintő 4. cikkét nem alkalmazzák az olyan állam lobogója alatt közlekedő hajókra, amely nem szerződő fele az 1996. évi egyezménynek. A tagállamok által ezen irányelvvel összhangban létrehozott polgári jogi felelősségi rendszer keretében elő kell írni, hogy ilyenkor a hajótulajdonos elveszíti felelőssége korlátozására vonatkozó jogát, amennyiben bebizonyosodik, hogy a kár a tulajdonos személyes cselekedete vagy mulasztása miatt, ilyen kár okozásának szándékával vagy súlyos gondatlanság miatt következett be.

7. cikk

Polgári jogi felelősségre vonhatóság pénzügyi biztosítéka

Minden tagállam megteszi a szükséges intézkedéseket azért, hogy a lobogója alatt hajózó hajók tulajdonosai pénzügyi biztosítékot nyújtsanak polgári jogi felelősségre vonhatóságukról. Az említett biztosíték határa nem lehet alacsonyabb az 1996. évi egyezmény értelmében meghatározott felső határ kétszeresénél.

Minden tagállam megteszi a szükséges intézkedéseket azért, hogy a harmadik ország lobogója alatt hajózó hajók tulajdonosai az első albekezdés előírásainak megfelelően pénzügyi biztosítékot nyújtsanak, amennyiben hajójuk belép a tagállam kizárólagos gazdasági övezetébe vagy azzal egyenértékű övezetébe. A szóban forgó pénzügyi biztosítéknak a biztosíték kérésének időpontjától számított legalább három hónapig érvényesnek kell lennie.

8. cikk

A tengerészek magára hagyása esetében alkalmazandó pénzügyi biztosíték

Minden tagállam megteszi a szükséges intézkedéseket annak biztosítása érdekében, hogy minden lobogója alatt hajózó hajó tulajdonosa nyújtson pénzügyi garanciát az adott hajón alkalmazott vagy szerződötett tengerészek magára hagyása esetében az A.930(22) IMO-határozattal összhangban a tengerészek érdekeinek védelme céljából, **fedezve a szállás, az egészségügyi ellátás és a visszafogadás költségeit.**

Minden tagállam megteszi a szükséges intézkedéseket annak biztosítása érdekében, hogy minden harmadik ország lobogója alatt hajózó hajó tulajdonosa az első albekezdés előírásainak megfelelően nyújtson pénzügyi biztosítékot, amennyiben a szóban forgó hajó belép az adott tagállam joghatósága alá tartozó kikötőbe vagy tengeri terminálba, vagy lehorgonyoz a joghatósága alá tartozó övezetben.

A tagállamok megbizonyosodnak arról, hogy a pénzügyibiztosíték-rendszer az A.930(22) IMO-határozattal összhangban hozzáférhető a tengerészek magára hagyása esetében.

9. cikk

A pénzügyi biztosítékról szóló igazolás

(1) A 7. és a 8. cikkben hivatkozott pénzügyi biztosítékok meglétét és érvényességét ezen irányelv rendelkezéseinek megfelelően és a III. mellékletben szereplő mintát követve egy vagy több igazolással kell bizonyítani.

(2) Az igazolásokat a tagállamok illetékes hatóságai bocsátják ki, miután meggyőződtek arról, hogy a hajótulajdonos megfelel ezen irányelv előírásainak. **Az illetékes hatóságoknak az igazolás kiállításakor azt is figyelembe kell venniük, hogy a biztosíték nyújtója bír-e kereskedelmi jelenléttel az EU területén.**

Amennyiben egy, az egyik tagállamban hajórajstromba vett hajóról van szó az igazolásokat a hajó rajstromba vétele szerinti tagállam illetékes hatósága bocsátja ki vagy hitelesíti.

Amennyiben egy harmadik országban hajórajstromba vett hajóról van szó az igazolásokat bármely tagállam illetékes hatósága kibocsáthatja vagy hitelesítheti.

(3) Az igazolások kibocsátásának és érvényességének feltételeit, különösen a kiadás kritériumait és módjait, valamint a pénzügyi biztosítékok nyújtókkal kapcsolatos intézkedéseket a 17. cikk (2) bekezdésében említett ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárásnak megfelelően kell meghatározni.

(4) Az igazolásoknak meg kell felelniük a III. mellékletben szereplő mintának és a következő információkat kell tartalmazniuk:

- a) a hajó neve és a rajstromozási kikötő;
- b) a tulajdonos neve és gazdasági tevékenységének székhelye;
- c) a biztosíték típusa;
- d) a biztosító vagy a biztosítékokat nyújtó más személy neve és gazdasági tevékenységének székhelye, illetve adott esetben a biztosítást vagy biztosítékokat nyújtó intézmény gazdasági tevékenységének székhelye;
- e) az igazolás érvényességi ideje, amely nem haladhatja meg a biztosítás vagy a biztosíték érvényességi idejét.

(5) Az igazolásokat a kibocsátó állam hivatalos nyelven vagy nyelvein kell kiállítani. Ha ezek közül egyik sem az angol vagy a francia, akkor a szöveget e nyelvek egyikére le kell fordítani.

10. cikk

A pénzügyi biztosítékról szóló igazolás bejelentése

(1) Az igazolást a hajó fedélzetén kell elhelyezni és annak egy példányát a hajót rajstromba vevő hatóságnál letétbe kell helyezni, vagy ha a hajót nem az egyik tagállamban vették rajstromba, akkor az igazolást kibocsátó vagy hitelesítő állam hatóságánál. **Az érintett hatóság az igazolás egy másolatát megküldi a 15. cikkben meghatározott közösségi hivatalnak, amely csatolja azt a nyilvántartáshoz.**

(2) Egy tagállam kizárólagos gazdasági övezetében vagy azzal egyenértékű övezetében történő belépéskor az üzemeltető, a megbízott vagy a hajó kapitánya a 7. cikkben említett esetekben a szóban forgó tagállam hatóságainak a IV. mellékletben található előírásokkal összhangban bejelenti, hogy a pénzügyi biztosítékról szóló igazolás a fedélzetén található.

2007. március 29., csütörtök

(3) Ha egy hajó egy tagállam joghatósága alá tartozó kikötőbe vagy tengeri terminálba tart vagy egy tagállam joghatósága alá tartozó övezetben kell lehorgonyoznia, az üzemeltető, a megbízott vagy a hajó kapitánya a 8. cikkben említett esetekben a szóban forgó tagállam hatóságainak a IV. melléklet rendelkezéseivel összhangban bejelenti, hogy a pénzügyi biztosítékról szóló igazolás a fedélzeten található.

(4) Az (1) bekezdésben előírt információkat a tagállamok illetékes hatóságainak egymás között meg kell tudniuk osztani a SafeSeaNet elnevezésű közösségi információcsere rendszeren keresztül.

11. cikk**Szankciók**

A tagállamok biztosítják az irányelvben foglalt szabályok betartását és azok megsértése esetére szankciókat vezetnek be. A szankcióknak hatékonyak, arányosak és elrettentőnek kell lenniük.

12. cikk

A pénzügyi biztosítékról szóló igazolás tagállamok közötti kölcsönös elismerése

Minden tagállam elismeri a más tagállam felelősségi körében a 9. cikknek megfelelően kibocsátott vagy hitelesített igazolásokat ezen irányelv minden alkalmazásában, és úgy tekinti azokat, mint a saját maga által kibocsátott vagy hitelesített igazolásokat, még abban az esetben is, ha nem tagállami lajstromba vett hajóról van szó.

Egy tagállam bármikor kérhet konzultációt az igazolást kibocsátó vagy hitelesítő államtól, amennyiben úgy ítéli meg, hogy az igazoláson szereplő biztosító vagy kezes pénzügyi szempontból nem képes megfelelni az ezen irányelvben előírt kötelezettségeknek.

13. cikk

A polgári jogi felelősségi pénzügyi biztosítékot nyújtó elleni közvetlen fellépés

A hajó által okozott kár megtérítésére vonatkozó összes kérelemmel közvetlenül a tulajdonos polgári jogi felelősségét lefedő pénzügyi biztosíték nyújtójához lehet fordulni.

A pénzügyi biztosíték nyújtója ugyanolyan módon védekezhet, mint a tulajdonos, kivéve azt az esetet, amikor a tulajdonos csődbe megy vagy felszámolási eljárás alatt van.

A pénzügyi biztosíték nyújtója arra a tényre is hivatkozhat, hogy a károk a tulajdonos szándékosan elkövetett mulasztásából következnek. Ugyanakkor védekezésében nem hozhat fel semmilyen indokot, amelyet felhasználhatott volna, ha a tulajdonos indított volna ellene eljárást.

A pénzügyi biztosíték nyújtója a tulajdonost minden esetben kötelezheti az eljárásban való részvételre.

14. cikk

A pénzügyi biztosíték nélküli hajók által okozott kár fedezésére szolgáló szolidaritási alap

Egy szolidaritási alapot kell létrehozni azon természetes vagy jogi személy harmadik felek kárának megtérítésére, akik olyan hajók által okozott kárt szenvedtek, amelyek az ezen irányelvben meghatározott követelmények ellenére az EU vizein pénzügyi biztosítékról szóló igazolás nélkül közlekedtek.

Az ezen alapon elhelyezendő összeg mértékét és az alap működési szabályait a 17. cikk (2) bekezdésében említett szabályozási eljárás szerint kell megállapítani.

2007. március 29., csütörtök

15. cikk**Közösségi hivatal**

Közösségi hivatalt hoznak létre, amelynek feladata, hogy a kiállított biztosítékról szóló igazolások teljes nyilvántartását vezesse, azok érvényességét ellenőrizze és megújítsa, illetve hogy a harmadik államok által nyilvántartásba vett biztosítékok valóságát ellenőrizze.

16. cikk

Jelentés

Ezen irányelv hatálybalépése után öt évvel a tagállamok jelentést küldenek a Bizottságnak az irányelv alkalmazása során gyűjtött tapasztalatokról. **Ezen jelentések különösen a tagállamok igazolással és a pénzügyi biztosítékról szóló igazolások kiállításával kapcsolatos eljárásait, továbbá azoknak a 15. cikkben említett közösségi hivatalra történő teljes vagy részleges átruházásának lehetőségét értékelik.** Ebből kiindulva a Bizottság eljuttatja az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak az ezen irányelv szükségesnek tartott módosításaira vonatkozó javaslatokat is tartalmazó jelentését.

17. cikk

Bizottsági eljárás

(1) A Bizottság munkáját a 2099/2002/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel⁽¹⁾ létrehozott, a tengeri közlekedés biztonságával és a hajókról történő szennyezés megelőzésével foglalkozó bizottság (COSS) segíti.

(2) Az e bekezdésre történő hivatkozás esetén az 1999/468/EK határozat 5. és 7. cikkét kell alkalmazni, tekintettel ugyanazon határozat 8. cikkének rendelkezéseire.

Az 1999/468/EK határozat 5. cikke (6) bekezdésében hivatkozott *határidő három hónap.*

18. cikk

Átültetés

(1) A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek ahhoz szükségesek, hogy ennek az irányelvnek legkésőbb ...-ig⁽²⁾ megfeleljenek. A tagállamok e rendelkezések szövegét és a rendelkezések és az irányelv közötti megfelelési táblázatot eljuttatják a Bizottsághoz.

Amikor a tagállamok elfogadják ezeket az intézkedéseket, azokban hivatkozni kell erre az irányelvre, vagy azokhoz hivatalos kihirdetésük alkalmával ilyen hivatkozást kell fűzni. A hivatkozás módját a tagállamok határozzák meg.

(2) A tagállamok eljuttatják a Bizottsághoz az ezen irányelv által érintett területen elfogadott nemzeti jogszabályaik főbb rendelkezéseinek szövegét.

⁽¹⁾ HL L 324., 2002.11.29., 1. o. A legutóbb a 93/2007/EK bizottsági rendelettel (HL L 22., 2007.1.31., 12. o.) módosított rendelet.

⁽²⁾ Az irányelv hatálybalépése után 18 hónappal.

2007. március 29., csütörtök

19. cikk

Hatálybalépés

Ez az irányelv az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való közzétételét követő [...] napon lép hatályba.

20. cikk

Címzettek

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt ...-ban/-ben, ...-án/-én.

az Európai Parlament részéről
az elnök

a Tanács részéről
az elnök

I. MELLÉKLET

**AZ 1996. ÉVI JEGYZŐKÖNYVVEL MÓDOSÍTOTT, A TENGERI KÁRIGÉNYEK TERÉN FENNÁLLÓ
FELELŐSSÉG KORLÁTOZÁSÁRÓL SZÓLÓ, 1976. ÉVI EGYEZMÉNY**

(Az egyezmény szövege beillesztendő, amint az összes hivatalos nyelven elérhető lesz)

II. MELLÉKLET

**A NEMZETKÖZI TENGERÉSZETI SZERVEZET ÉS A NEMZETKÖZI MUNKAÜGYI SZERVEZET
KORMÁNYZÓ SZERVÉNEK HATÁROZATA: „A PÉNZÜGYI BIZTONSÁG NYÚJTÁSA A
TENGERÉSZEK MAGÁRA HAGYÁSA ESETÉN” (IMO-HATÁROZAT A.930(22))**

(Az egyezmény szövege beillesztendő, amint az összes hivatalos nyelven elérhető lesz)