

2007. április 25., szerda

- 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.

P6_TC1-COD(2005)0241

Az Európai Parlament álláspontja, amely első olvasatban 2007. április 25-én került elfogadásra a tengeri utasszállítók baleseti felelősségéről szóló .../2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet elfogadására tekintettel

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 71. cikke (1) bekezdésére és 80. cikke (2) bekezdésére,

tekintettel a Bizottság javaslatára,

tekintettel a Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére ⁽¹⁾,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére ⁽²⁾,

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

mivel:

- (1) A közös közlekedéspolitik keretén belül további intézkedéseket kell hozni a tengeri és belvízi szállítás biztonságának növelése érdekében. *Ezeknek az intézkedéseknek magukban kell foglalniuk az utasoknak okozott károkra vonatkozó felelősségi szabályokat is, mert fontos, hogy megfelelő kártérítést biztosítsanak a tengeri balesetekben érintett utasok számára.*
- (2) 2002. november 1-én a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) égisze alatt elfogadták a tengeri utas- és poggyászszállításról szóló 1974. évi athéni egyezményhez csatolt 2002. évi jegyzőkönyvet. [A Közösség csatlakozott ezen jegyzőkönyvhöz ⁽⁴⁾].
- (3) A 2002. évi jegyzőkönyve által módosított, a tengeri utas- és poggyászszállításról szóló 1974. évi athéni egyezmény (a továbbiakban: 2002. évi athéni egyezmény) csak nemzetközi szállításra vonatkozik. A *belső tengeri közlekedési piacon* a nemzeti és a nemzetközi szállítás közötti megkülönböztetés megszűnt, és így indokolt a Közösségen belül azonos szintű és jellegű felelősséget alkalmazni a nemzetközi és nemzeti szállítás **esetében**.

⁽¹⁾ HL C 318., 2006.12.23., 195. o.

⁽²⁾ HL C 229., 2006.9.22., 38. o.

⁽³⁾ Az Európai Parlament 2007. április 25-i álláspontja.

⁽⁴⁾ A csatlakozást elfogadó tanácsi határozat közzétételére vonatkozó hivatkozás beírandó.

2007. április 25., szerda

- (4) **A 2002. évi athéni egyezmény által megállapított biztosítási előírásoknak a hajótulajdonosok és a biztosítótársaságok kapacitásához kell igazodniuk. A hajótulajdonosoknak képesnek kell lenniük a biztosítási előírások gazdasági szempontból elfogadható kezelésére, és – különösen a nemzeti szállítási szolgáltatásokat működtető kisebb hajózási társaságok esetében – figyelembe kell venni működésük szezonális jellegét. A rendelet alkalmazásához biztosított átmeneti időszaknak elegendően hosszúnak kell lennie ahhoz, hogy a rendelet által előírt kötelező biztosítást a meglévő biztosítási rendszerek befolyásolása nélkül meg lehessen valósítani.**
- (5) Indokolt a szállítókat az utas halála vagy személyi sérülése esetén előlegfizetésre kötelezni, **amely nem jelenti a felelősség elismerését.**
- (6) Az utazás előtt az utasokat megfelelően, **teljes körűen és érthetően** tájékoztatni kell az új jogaikról.
- (7) A 2002. évi athéni egyezmény esetleges módosításait át kell ültetni a közösségi jogba, kivéve ha az ilyen módosítást kizárja a tengeri közlekedés biztonságával és a hajókról történő szennyezés megelőzésével foglalkozó bizottság (COSS) létrehozásáról, valamint a tengeri közlekedés biztonságáról és a hajókról történő szennyezés megelőzéséről szóló rendeletek módosításáról szóló, 2002. november 5-i 2099/2002/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet⁽¹⁾ 5. cikkének (2) bekezdése szerinti eljárás.
- (8) Az 1406/2002/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel⁽²⁾ létrehozott Európai Tengerbiztonsági Ügynökség segíti a Bizottságot az új szabályok alkalmazásáról szóló jelentés elkészítésében és a módosítási javaslatok előkészítésében a 2002. évi athéni egyezményhez.
- (9) **A tengeri közlekedés biztonságát illető fokozottabb tagállami konzultáció szükségessége miatt elengedhetetlen az Európai Tengerbiztonsági Ügynökség hatáskörének ártértékelése és esetleges kiterjesztésének mérlegelése.**
- (10) **A nemzeti hatóságok, különösen a kikötői hatóságok alapvető és nélkülözhetetlen szerepet játszanak a tengeri közlekedés biztonságával kapcsolatos különböző kockázatok azonosítása és kezelése terén.**
- (11) Mivel e rendelet célját – nevezetesen a szállítókat és utasaikat baleset esetén megillető jogokra irányadó egységes szabályrendszer létrehozását – a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, és ezért – az összes tagállamban azonos felelősségkorlátozás biztosításának igénye miatt – az közösségi szinten jobban megvalósítható, a Közösség intézkedéseket hozhat a Szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően. Az említett cikkben foglalt arányosság elvének megfelelően ez a határozat nem lépi túl az e cél eléréséhez szükséges mértéket,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

Tárgy

Ez a rendelet egységes közösségi felelősségi rendszert állapít meg az utasok **tengeri szállítására**.

Ezért a rendelet átveszi 2002. évi jegyzőkönyve által módosított, a tengeri utas- és poggyászszállításról szóló 1974. évi athéni egyezmény (a továbbiakban: 2002. évi athéni egyezmény) vonatkozó rendelkezéseit, és kiterjeszti e rendelkezések alkalmazását az egy adott tagállamon belül történő **tengeri szállításra**.

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

2007. április 25., szerda

2. cikk

Hatály

A rendeletet a nemzetközi vagy belföldi, **tengeri szállításokra** kell alkalmazni, ha

- a) a hajó valamely tagállam lobogója alatt hajózik.
- b) a szállítási szerződést valamely tagállamban kötötték, vagy
- c) a szállítási szerződés szerint az indulás vagy az érkezés helye valamely tagállamban van.

3. cikk

A szállító felelőssége

A szállítónak vagy a teljesítő szállítónak az utasok és poggyászaik tekintetében fennálló felelősségére a 2002. évi athéni egyezmény ilyen felelősségre vonatkozó összes rendelkezése vonatkozik, **beleértve az IMO jogi bizottsága által 2006. október 19-én elfogadott, a 2002. évi athéni egyezmény végrehajtására vonatkozó fenntartást és iránymutatásokat (a továbbiakban: a 2006-os IMO-fenntartás); a 2002. évi athéni egyezmény és a 2006-os IMO-fenntartás megtalálható e rendelet mellékletében.**

A „szállító” és a „teljesítő szállító” kifejezések a 2002. évi athéni egyezmény 1. cikkének (1) bekezdésének a) és b) pontjában található fogalommeghatározás szerint értendők.

4. cikk

Felelősségkorlátozás

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 e célból módosítja e rendeletet.**

A 2002. évi athéni egyezmény 19. cikke nem vonatkozik az e rendelet hatálya alá tartozó utasszállításra.

Mozgáskorlátozott utashoz tartozó mozgásegítő vagy gyógyászati felszerelés megrongálódása, elveszése vagy sérülése esetén a kártérítés összege a felszerelés új állapotban való beszerzésének értékével lehet egyenlő, de azt nem haladhatja meg.

5. cikk

Előlegfizetés

Az utas **hajózási esemény vagy baleset 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.

Az előleg kifizetése **nem jelenti a felelősség elismerését, az e rendelet alapján kifizetett további összegekkel ellentételezhető és nem visszatérítendő, kivéve, ha az előleget felveő személy nem a kártérítésre jogosult személy volt vagy ha megállapítást nyer, hogy a szállító nem vétkes.**

Az előlegfizetés kifizetése vagy megérkezése lehetővé teszi a szállító, a teljesítő szállító vagy az utas számára, hogy a felelősség és a vétkesség megállapítása érdekében bírósági eljárást indítson.

2007. április 25., szerda

6. cikk

Az utasok tájékoztatása

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

A tájékoztatásnak **megfelelő, teljes körű és érthető** formában, és az **utazásszervezők esetében a szervezett utazási formákról szóló, 1990. június 13-i 90/314/EGK tanácsi irányelv⁽¹⁾ 4. cikkével összhangban** kell történnie.

7. cikk

Jelentés és a 2002. évi athéni egyezmény módosításai

Legkésőbb a rendelet hatálybalépésétől számított három éven belül a Bizottság jelentést készít a rendelet alkalmazásáról, amely többek között számításba veszi a gazdasági fejleményeket és nemzetközi fórumokon bekövetkezett fejleményeket.

A jelentést kísérheti egy javaslat a rendelet módosítására, vagy egy javaslat a vonatkozó nemzetközi fórumokhoz az Európai Közösség által benyújtandó beadványra.

A Bizottságot ebben a munkában segíti a 2099/2002/EK rendelet 3. cikke által létrehozott, a tengeri közlekedés biztonságával és a hajókról történő szennyezés megelőzésével foglalkozó bizottság (COSS).

A 2099/2002/EK rendelet 5. cikkének (2) bekezdése értelmében a 2002. évi athéni egyezmény módosításait ki lehet zárni e rendelet hatálya alól.

8. cikk

Hatálybalépés

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő [...] napon lép hatályba.

A rendeletet ...-tól/-től (*) kell alkalmazni.

A belföldi menetrendszerű kompvonalon történő szállítás tekintetében két évvel ... (*) után kell alkalmazni.

A belföldi vízi útvonalon történő szállítás tekintetében négy évvel ... (*) után kell alkalmazni.

Az EK-Szerződés 299. cikke (2) bekezdésének alkalmazási körébe tartozó régiókban üzemelő belföldi menetrendszerű kompvonalon történő szállítás tekintetében négy évvel ... (*) után kell alkalmazni.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt ...-ban/-ben, ...-án/-én.

az Európai Parlament részéről
az elnök

a Tanács részéről
az elnök

⁽¹⁾ HL L 158., 1990.6.23., 59. o.

^(*) A hatálybalépés időpontja, vagy az athéni egyezménynek a Közösségre vonatkozóan történő hatálybalépésének időpontja közül az, amelyik később következik be.