

19/2008/EK KÖZÖS ÁLLÁSPONT

a Tanács által 2008. június 6-án elfogadva

a tengeri utasszállítók baleseti felelősségéről szóló, ...-i .../2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet elfogadására tekintettel

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2008/C 190 E/02)

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⁾,

mivel:

- (1) A közös közlekedéspolitik keretén belül további intézkedéseket szükséges hozni a tengeri szállítás biztonságának növelése érdekében. Ezek az intézkedések magukban foglalják az utasoknak okozott károkra vonatkozó felelősségi szabályokat is, mivel fontos a tengeri szállítás során bekövetkezett balesetekben érintett utasok számára megfelelő szintű kártérítést biztosítani.
- (2) A Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) égisze alatt 2002. november 1-jén elfogadták a tengeri utas- és poggyászszállításról szóló 1974. évi athéni egyezményhez csatolt 2002. évi jegyzőkönyvet. A Közösség és tagállamai jelenleg mérlegelik az e jegyzőkönyvhöz való csatlakozást vagy annak megerősítését.
- (3) A 2002. évi jegyzőkönyvével módosított, a tengeri utas- és poggyászszállításról szóló 1974. évi athéni egyezmény (a továbbiakban: az athéni egyezmény) csak a nemzetközi szállításra vonatkozik. A belföldi és a nemzetközi szállítás közötti megkülönböztetés a tengerhajózási szolgáltatások belső piacán megszűnt, és ezért helyénvaló a Közösségen belül azonos szintű és jellegű felelősséget alkalmazni a nemzetközi és a belföldi szállítás esetében.
- (4) Az athéni egyezmény egyes – különösen a terrorizmushoz kapcsolódó károk miatti kártérítésekkel kapcsolatos – kérdéseinek rendezése érdekében az IMO jogi bizottsága 2006. október 19-én elfogadta az athéni egyezmény végrehajtására vonatkozó IMO fenntartást és

iránymutatásokat (a továbbiakban IMO-iránymutatások), amelyek így lex speciálisnak tekinthetők.

- (5) Ez a rendelet magában foglalja és kötelezővé teszi az IMO-iránymutatások egyes részeit. Ezért az IMO-iránymutatások rendelkezéseit kötelező érvényű előírásoknak kell tekinteni.
- (6) Az athéni egyezmény (I. melléklet) és az IMO-iránymutatások (II. melléklet) rendelkezéseit értelemszerűen a közösségi jogszabályok összefüggésében kell értelmezni.
- (7) Az athéni egyezmény 17. és 17a. cikkében szereplő kérdések az Európai Közösség kizárólagos hatáskörébe tartoznak, amennyiben az említett cikkek a polgári és kereskedelmi ügyekben a joghatóságról, valamint a határozatok elismeréséről és végrehajtásáról szóló, 2000. december 22-i 44/2001/EK rendeletben ⁽⁴⁾ megállapított szabályokat érintik. Amint az Európai Közösség csatlakozik az athéni egyezményhez, e rendelkezések a fent említett mértékben a Közösség jogrendjének részévé válnak.
- (8) E rendelet alkalmazásában a „vagy egy tagállamban került lajstromozásra” kifejezést úgy kell értelmezni, hogy a személyzet nélkül bérelt hajók lajstromozásának elve értelmében vett lobogó szerinti államnak vagy egy tagállamnak vagy az athéni egyezmény szerződő felének kell lennie. A tagállamoknak és a Bizottságnak meg kell tenniük a szükséges lépéseket annak érdekében, hogy az IMO-t felkérjék a személyzet nélkül bérelt hajók lajstromozásának elvével kapcsolatos iránymutatások kidolgozására.
- (9) E rendelet alkalmazásában a „mozgást segítő eszközök” kifejezés nem tekinthető sem az athéni egyezmény 8. cikke értelmében vett poggyásznak, sem járműnek.
- (10) Az e rendelet végrehajtásához szükséges intézkedéseket a Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskörök gyakorlására vonatkozó eljárások megállapításáról szóló, 1999. június 28-i 1999/468/EK tanácsi határozattal ⁽⁵⁾ összhangban kell elfogadni.

⁽¹⁾ HL L 318., 2006.12.23., 195. o.⁽²⁾ HL C 229., 2006.9.22., 38. o.⁽³⁾ Az Európai Parlament 2007. április 25-i véleménye (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé), a Tanács ...-i közös állásponjtja (2008.6.6.) és az Európai Parlament ...-i állásponjtja (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé). A Tanács ...-i határozata (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé).⁽⁴⁾ HL L 12., 2001.1.16., 1. o. A legutóbb az 1791/2006/EK rendelettel (HL L 363., 2006.12.20., 1. o.) módosított rendelet.⁽⁵⁾ HL L 184., 1999.7.17., 23. o. A 2006/512/EK határozattal (HL L 200., 2006.7.22., 11. o.) módosított határozat.

- (11) A Bizottságot különösen fel kell hatalmazni arra, hogy e rendeletet módosítsa a nemzetközi egyezményekhez, illetve az azokkal kapcsolatos jegyzőkönyvekhez, kódexekhez és állásfoglalásokhoz fűzött bármely későbbi módosítás beépítése érdekében. Mivel ezen intézkedések általános hatályúak és e rendelet nem alapvető fontosságú elemeinek módosítására – beleértve annak új, nem alapvető fontosságú elemekkel való kiegészítését – irányulnak, azokat az 1999/468/EK határozat 5a. cikkében meghatározott, ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással kell elfogadni.
- (12) A 2002. június 27-i 1406/2002/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel⁽¹⁾ létrehozott Európai Tengerbiztonsági Ügynökség segíti a Bizottságot az új szabályok alkalmazása terén elért eredményekről szóló jelentés elkészítésében és szövegezésében.
- (13) A tagállamok az e rendelet szerinti kötelezettségeik teljesítése érdekében megfontolhatják az 1996. évi jegyzőkönyvvel módosított, a tengeri követelésekkel összefüggő felelősség korlátozásáról szóló nemzetközi egyezmény megerősítését, és élhetnek az említett egyezmény 15. cikkének (3a) bekezdésében foglalt opcióval, hogy e rendelet egyedi rendelkezéseivel szabályozzák az utasokra alkalmazandó felelősségkorlátozási rendszert.
- (15) Mivel e rendelet célját, nevezetesen a tengeri szállítókat és az általuk szállított utasokat baleset esetén megillető jogokat szabályozó egységes szabályrendszer létrehozását a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, és ezért – mivel a balesetek esetére az összes tagállamban azonos felelősségkorlátozást kell biztosítani – az közösségi szinten jobban megvalósítható, a Közösség intézkedéseket hozhat a Szerződés 5. cikkében foglalt szubsidiaritás elvének megfelelően. Az e cikkben foglalt arányosság elvének megfelelően ez a rendelet nem lépi túl az említett cél eléréséhez szükséges mértéket,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

Tárgy

Ez a rendelet megállapítja az alábbiak megfelelő rendelkezéseiben meghatározottak szerinti, az utasok tengeri szállítására vonatkozó közösségi felelősségi és biztosítási rendszert:

- a) a 2002. évi jegyzőkönyvvel módosított, a tengeri utas- és poggyászszállításról szóló 1974. évi athéni egyezmény (a továbbiakban: az athéni egyezmény), amelyet az I. melléklet tartalmaz; és

⁽¹⁾ 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.

- b) az IMO jogi bizottsága által 2006. október 19-én elfogadott, az athéni egyezmény végrehajtására vonatkozó IMO fenntartás és iránymutatások (a továbbiakban: IMO-iránymutatások), amelyeket a II. melléklet tartalmaz.

E rendelet továbbá kiterjeszti az említett rendelkezések alkalmazását az egyetlen tagállamon belüli, a személyhajókra vonatkozó biztonsági szabályokról és követelményekről szóló, 1998. március 17-i 98/18/EK tanácsi irányelv⁽²⁾ 4. cikke szerinti A. osztályú hajó fedélzetén történő tengeri utasszállításra, és néhány kiegészítő követelményt állapít meg.

2. cikk

Hatály

Ezt a rendeletet alkalmazni kell az athéni egyezmény 1. cikk 9. pontja szerinti bármilyen nemzetközi szállításra, és az egyetlen tagállamon belüli, a 98/18/EK irányelv 4. cikke szerinti A. osztályú hajó fedélzetén történő tengeri szállításra, ha:

- a) a hajó valamely tagállam lobogója alatt hajózik vagy egy tagállamban került lajstromozásra; vagy
- b) a szállítási szerződést valamely tagállamban kötötték; vagy
- c) a szállítási szerződés szerint az indulási vagy a rendeltetési hely valamely tagállamban van.

A tagállamok e rendeletet minden az egyes tagállamon belüli tengeri utazásra alkalmazhatják.

3. cikk

Felelősségvállalás és biztosítás

(1) Az utasok, az utasok poggyászaik és járművei tekintetében fennálló felelősségi rendszert, valamint a biztosításra vagy egyéb pénzügyi biztosítókra vonatkozó szabályokat e rendelet, továbbá az athéni egyezménynek az I. mellékletben szereplő 1. és 1a. cikke, 2. cikkének (2) bekezdése, 3–16. cikkei, 18., 20. és 21. cikke és a II. mellékletben szereplő IMO-iránymutatások rendelkezései szabályozzák.

(2) A II. mellékletben foglalt IMO-iránymutatások kötelező érvényűek.

4. cikk

Mozgást segítő vagy különleges eszközök tekintetében nyújtott kártérítés

Egy csökkent mozgásképességű utas által használt mozgást segítő vagy egyéb különleges eszközök elvesztése vagy károsodása esetén a szállító felelősségére az athéni egyezmény 3. cikkének (3) bekezdése irányadó. A kártérítés összegének az érintett eszköz újrabeszerzési értékének vagy adott esetben a javításához kapcsolódó költségeknek kell megfelelnie.

⁽²⁾ HL L 144., 1998.5.15., 1. o. A legutóbb a 2003/75/EK bizottsági irányelvvel módosított (HL L 190., 2003.7.30., 6. o.) irányelv.

5. cikk

A felelősség átfogó korlátozása

Ez a rendelet nem módosítja a szállító és a teljesítő szállító azon jogait vagy kötelességeit, amelyeket az 1996. évi jegyzőkönyvvel módosított, a tengeri követelésekkel összefüggő felelősség korlátozásáról szóló, 1976. évi nemzetközi egyezményt végrehajtó nemzeti jogszabályok írnak elő, beleértve az egyezmény bármely jövőbeli módosítását is.

Valamely utasnak az IMO-iránymutatások 2.2 pontjában említett bármely kockázati tényező okozta halálából vagy személyi sérüléséből felmerülő követelések tekintetében a szállító és a teljesítő szállító az első bekezdésben említett rendelkezések alapján korlátozhatja saját felelősségét, kivéve ha az említett rendelkezéseknek megfelelően kiszámított felelősséghatár az egyes alkalmakkor meghaladja a káreseményként összesen 340 millió SDR-t (különleges lehívási jog) vagy utasonként a 250 000 SDR-t, bármelyik is az alacsonyabb.

6. cikk

Előlegfizetés

Ha egy utas halálát vagy személyi sérülését egy valamely tagállam területén bekövetkezett hajózási esemény okozta vagy ez egy olyan hajó fedélzetén történt, amely valamely tagállam lobogója alatt hajózott vagy – adott esetben – egy tagállamban került lajstromozásra, akkor az a szállító, amelyik ténylegesen teljesítette azt a szállítást, amelynek során a hajózási esemény bekövetkezett, az elszenvedett kárral arányos alapon, az azonnali anyagi szükségletek fedezésére elegendő előlegfizetést teljesít a kártérítésre jogosult személy azonosítását követő 15 napon belül. Halál esetén ez az előleg legalább 21 000 EUR.

Ezt a rendelkezést a Közösségben letelepedett szállító esetén is alkalmazni kell.

Az előlegfizetés nem tekinthető a felelősség elismerésének, és az levonható bármely, e rendelet alapján ezt követően kifizetendő összegből, de az nem követelhető vissza, kivéve az athéni egyezmény 3. cikkének (1) bekezdésében, az athéni egyezmény 6. cikkében vagy az IMO-iránymutatások A. függelékében előírt eseteket, vagy ha az előleg-kifizetésben részesült személy nem a kártérítésre jogosult személy volt.

7. cikk

Az utasok tájékoztatása

A szállító és/vagy a teljesítő szállító gondoskodik arról, hogy az utasok legkésőbb induláskor megfelelő és érthető tájékoztatást kapjanak az e rendelet szerint őket megillető jogokról. Amenny-

nyben az e cikk szerinti tájékoztatási követelményt a szállító vagy a teljesítő szállító teljesítette, a másikat nem terheli jelentési kötelezettség. Ennek a tájékoztatásnak a legmegfelelőbb formában kell történnie.

Az ezen tájékoztatási követelménynek történő megfelelés érdekében a szállító és a teljesítő szállító használhatja a Bizottság által e rendelet rendelkezéseiről készített és közzétett összefoglalót.

8. cikk

Jelentés

Legkésőbb e rendelet alkalmazásának időpontjától számított három évvel a Bizottság jelentést készít e rendelet alkalmazásáról, amely többek között figyelembe veszi a gazdasági fejleményeket és a nemzetközi fórumokon bekövetkezett fejleményeket.

9. cikk

Eljárás

Az athéni egyezmény 3. cikkének (1) bekezdésében, 4a. cikkének (1) bekezdésében, 7. cikkének (1) bekezdésében és 8. cikkében meghatározott korlátozásoknak az athéni egyezmény 23. cikke alapján hozott határozatok figyelembevétele érdekében végzett módosításai beillesztéséhez, valamint az I. melléklet ennek megfelelő aktualizálásához kapcsolódó, ezen rendelet nem alapvető fontosságú elemeinek módosítására irányuló intézkedéseket a 10. cikk (2) bekezdésében említett ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással kell elfogadni.

A II. mellékletben foglalt IMO-iránymutatások rendelkezései módosításainak beillesztéséhez kapcsolódó, ezen rendelet nem alapvető fontosságú elemeinek módosítására irányuló intézkedéseket a 10. cikk (2) bekezdésében említett ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással kell elfogadni.

10. cikk

A bizottság eljárása

(1) A Bizottságot a 2002. november 5-i, 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 5a. cikkének (1)–(4) bekezdését és 7. cikkét kell alkalmazni, 8. cikkének rendelkezéseire is figyelemmel.

⁽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.

11. cikk

Átmeneti rendelkezés

Az egyetlen tagállamon belüli, a 98/18/EK irányelv 4. cikke szerinti A. osztályú hajó fedélzetén történő tengeri szállítás tekintetében a tagállamok elhalaszthatják a rendelet alkalmazását az alkalmazás időpontjától számított 4 évig.

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

Kelt, ...

az Európai Parlament részéről

az elnök

...

12. cikk

Hatálybalépés

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

Ezt a rendeletet az athéni egyezménynek a Közösségre vonatkozóan történő hatálybalépése időpontjától kell alkalmazni.

a Tanács részéről

az elnök

...

—

I. MELLÉKLET

A tengeri utas- és poggyászszállításról szóló athéni egyezmény (2002) e rendelet alkalmazása szempontjából lényeges rendelkezései

(A tengeri utas- és poggyászszállításról szóló 1974. évi athéni egyezmény és az egyezményhez csatolt 2002. évi jegyzőkönyv egységes szerkezetbe foglalt szövege)

1. cikk

Fogalommeghatározások

Az egyezményben a következő kifejezések az alábbi jelentéssel bírnak:

1. a) „szállító”: olyan személy, aki szállítási szerződést kötött vagy akinek a nevében ilyet kötöttek, függetlenül attól, hogy a szállítást ténylegesen ez a személy vagy egy teljesítő szállító teljesítette-e;
- b) „teljesítő szállító”: a szállítótól különböző személy, aki, hajó tulajdonosaként, bérlőjeként vagy üzemeltetőjeként, ténylegesen teljesíti a szállítást vagy annak egy részét; és
- c) „a szállítást vagy annak egy részét ténylegesen teljesítő szállító”: a teljesítő szállító vagy – amennyiben a szállító ténylegesen saját maga teljesíti a szállítást – a szállító;
2. „szállítási szerződés”: a szállító által vagy annak nevében utasok, vagy adott esetben utasok és poggyászaik tengeri szállítására kötött szerződés;
3. „hajó”: kizárólag tengerjáró hajó, a légpárnás járművek kivételével;
4. „utas”: hajón szállított olyan személy,
 - a) akinek szállítása egy szállítási szerződés keretében történik; vagy
 - b) aki a szállító beleegyezésével olyan járművet vagy élő állatot kísér, amelyre ezen egyezmény alapján nem szabályozott áruszállítási szerződés vonatkozik;
5. „poggyász”: a szállító által a szállítási szerződés keretében szállított árucikk vagy jármű, az alábbiak kivételével:
 - a) olyan árucikk és jármű, amelynek szállítása egy bérleti szerződés, hajóraklevél vagy egy elsődlegesen áruszállításra vonatkozó egyéb szerződés alapján történik; és
 - b) élő állatok;
6. „kézipoggyász”: olyan poggyász, amelyet az utas a kabinjában tart, vagy amely más módon a birtokában, őrizetében vagy ellenőrzése alatt van. E cikk 8. pontjának és a 8. cikknek az alkalmazása kivételével, a kézipoggyászhoz tartozik az a poggyász is, amelyet az utas a járművén vagy a járművében tart;
7. „poggyász elveszése vagy sérülése”: ide tartozik az abból eredő anyagi kár, hogy az utas nem kapta vissza elfogadható időn belül a poggyászát annak a hajónak a megérkezését követően, amely a poggyászt szállította vagy kellett volna, hogy szállítsa, de nem tartozik ide a munkaügyi viták miatti késedelem;
8. „szállítás”: a következő időszakokat fedi le:
 - a) az utas és kézipoggyásza tekintetében az az időszak, amikor az utas és/vagy kézipoggyásza a hajó fedélzetén van, továbbá a beszállás és kiszállás időszaka, valamint az az időszak, amikor az utast és kézipoggyászát vízi úton szállítják a szárazföldről a hajóra vagy fordítva, ha ezen szállítás költségét a viteldíj tartalmazza, vagy ha az ezen kiegészítő szállítás céljára használt hajót a szállító bocsátotta az utas rendelkezésére. Az utas tekintetében azonban a szállításba nem tartozik bele az az időszak, amikor az utas a tengeri kikötőben, a hajóállomáson, a mólón vagy bármilyen más kikötői létesítményen vagy létesítményben tartózkodik;
 - b) a kézipoggyász tekintetében azok az időszakok is, amikor az utas a tengeri kikötőben, a hajóállomáson, a mólón vagy bármilyen más kikötői létesítményen vagy létesítményben tartózkodik, ha a poggyászt a szállító, annak alkalmazottja vagy megbízottja már átvette, és az utas azt még nem kapta vissza;
 - c) a kézipoggyászbba nem tartozó poggyász tekintetében az attól kezdődő időszak, amikor a szállító, annak alkalmazottja vagy megbízottja a parton vagy a fedélzeten a poggyászt átveszi, addig az időpontig, amíg azt az utas a szállítótól, annak alkalmazottjától vagy megbízottjától vissza nem kapja;
9. „nemzetközi szállítás”: olyan szállítás, amely esetében a szállítási szerződés szerint az indulási hely és a rendeltetési hely két különböző államban van, illetve ha ezek ugyanabban az államban vannak, de a szállítási szerződés vagy az útiterv szerint útközben befutnak egy másik állam kikötőjébe is;
10. „Szervezet”: a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet;
11. „főtitkár”: a Szervezet főtitkára.

1a. cikk**Melléklet**

Ezen egyezmény melléklete az egyezmény szerves részét képezi.

2. cikk**Alkalmazás**

(1) [...] (*)

(2) E cikk (1) bekezdésétől eltérően ez az egyezmény nem alkalmazandó, ha a szállítás – az utasok vagy poggyász más módon történő szállítására vonatkozó egyéb nemzetközi egyezmény alapján – ilyen egyezmény rendelkezései szerinti polgári jogi felelősségi rendszer hatálya alá tartozik olyan mértékben, ahogy ezek a rendelkezések kötelezően alkalmazandók a tengeri szállításra.

3. cikk**A szállító felelőssége**

(1) Hajózási balesetben az utas halála vagy személyi sérülése következtében keletkezett kár esetében a szállító olyan mértékben felelős, hogy az adott utas tekintetében és esetenként a kártérítés legfeljebb 250 000 elszámolási egység lehet, kivéve, ha a szállító bizonyítja, hogy az eseményt:

- a) háborús cselekmény, zavargás, polgárháború, felkelés vagy kivételes, elkerülhetetlen és elháríthatatlan jellegű természeti jelenség okozta; vagy
- b) teljes egészében harmadik személynek a káreseményt előidéző szándékkal elkövetett cselekménye vagy mulasztása okozta.

Ha a kár meghaladja a fenti felső határt, akkor a túllépés mértékéig a szállítót további felelősség terheli, kivéve, ha a szállító bizonyítja, hogy a káresemény nem a szállító hibájából vagy gondatlanságából következett be.

(2) Az utas nem hajózási balesetben történt halála vagy személyi sérülése következtében keletkezett kár esetében a szállítót akkor terheli felelősség, ha a káresemény a szállító hibájából vagy gondatlanságából következett be. A hibát vagy gondatlanságot a kártérítést igénylőnek kell bizonyítania.

(3) A kézipoggyász elveszésének vagy sérülésének következtében keletkezett kár esetében a szállítót akkor terheli felelősség, ha a káresemény a szállító hibájából vagy gondatlanságából következett be. Hajózási esemény által okozott kár – ellenkező bizonyításig – a szállító hibájának vagy gondatlanságának tulajdonítandó.

(4) A kézipoggyásztól eltérő poggyász elveszésének vagy sérülésének következtében keletkezett kárért a szállító felelős, kivéve, ha a szállító bizonyítja, hogy a káresemény nem a szállító hibájából vagy gondatlanságából következett be.

(5) E cikk alkalmazásában:

- a) „hajózási esemény”: a hajó hajótörése, felborulása, ütközése vagy megfeneklése, a hajón bekövetkező robbanás vagy tűz, illetve a hajó hibája;
- b) „a szállító hibája vagy gondatlansága”: ide tartozik a szállító alkalmazottjának e minőségében elkövetett hibája vagy gondatlansága is;
- c) „a hajó hibája”: hibás működés, meghibásodás vagy a vonatkozó biztonsági előírások megsértése a hajó bármely része vagy felszerelése tekintetében, amikor azt az utasok menekítésére, evakuálására, beszállítására és kiszállítására használják, vagy amikor azt a hajtáshoz, kormányzáshoz, biztonságos navigációhoz, kikötéshez, lehorgonyzáshoz, horgonyzóhelyre vagy révbe való befutáshoz vagy onnan történő kifutáshoz, elárasztás utáni kárelhárításhoz használják, vagy amikor azt életmentő felszerelések használatbavételekor használják; és
- d) „kár”: nem foglalja magában a büntető vagy a példát statuáló kártérítést.

(6) A szállító e cikk szerinti felelőssége kizárólag a szállítás folyamán bekövetkezett eseményből keletkező kárra vonatkozik. A kártérítést igénylőnek kell bizonyítania a kár nagyságát és azt, hogy a káresemény a szállítás folyamán következett be.

(7) Ez az egyezmény semmilyen módon nem sérti a szállító harmadik személlyel szembeni jogorvoslati jogát, vagy az egyezmény 6. cikke szerinti jogát a védekezéshez az utas gondatlansága esetén. E cikk semmilyen módon nem sérti az egyezmény 7. vagy 8. cikke szerinti korlátozási jogot.

(8) Valamely fél hibájának vagy gondatlanságának előfeltételezése, vagy a bizonyítási teher áthárulása valamely félre nem zárja ki az adott fél számára kedvező bizonyíték mérlegelését.

(*) Nem kerül kiadásra

4. cikk

Teljesítő szállító

- (1) Ha a szállítás vagy egy részének teljesítésével egy teljesítő szállítót bíztak is meg, a szállító az ezen egyezmény rendelkezéseinek megfelelően továbbra is felelősséggel tartozik a teljes szállítás tekintetében. A teljesítő szállító ezenkívül a szállítás általa teljesített részének tekintetében az ezen egyezmény rendelkezéseinek hatálya alá esik és érvényesítheti azokat.
- (2) A szállítót a teljesítő szállító által végzett szállítás vonatkozásában felelősség terheli a teljesítő szállító, illetve annak alkalmazottai és megbízottai által e minőségükben elkövetett cselekedeteiért és mulasztásaiért is.
- (3) Bármilyen külön megállapodás, amelyben a szállító olyan kötelezettséget vállal, amelyet ez az egyezmény nem ró rá, vagy lemond az ezen egyezmény által biztosított jogairól, kizárólag akkor érinti a teljesítő szállítót, ha az ezt írásban kifejezetten elfogadja.
- (4) Ha mind a szállítót, mind a teljesítő szállítót felelősség terheli, akkor a felelősségük annak mértékéig egyetemleges.
- (5) E cikk semmilyen módon nem sérti a szállító és a teljesítő szállító közötti jogorvoslati jogot.

4a. cikk

Kötelező biztosítás

- (1) Ha részes államban lajstromozott és tizenkettőnél több utas szállítására engedélyezett hajó utasokat szállít a fedélzetén és ez az egyezmény vonatkozik rá, akkor a szállítást vagy annak egy részét ténylegesen teljesítő szállítónak olyan biztosítással vagy más pénzügyi biztosítékkal – mint például bankgaranciával vagy hasonló pénzintézet által kibocsátott garanciával – kell rendelkeznie, amely az utasok halála és személyi sérülése tekintetében fedezi az egyezmény szerinti felelősséget. A kötelező biztosítás vagy más pénzügyi biztosíték mértéke utasonként és esetenként nem lehet kisebb 250 000 elszámolási egységnél.
- (2) Egy, az ezen egyezmény rendelkezései szerinti biztosítás vagy más pénzügyi biztosíték érvényességét tanúsító igazolást kell kibocsátani minden hajó részére, miután egy részes állam illetékes hatósága megállapította, hogy az (1) bekezdés követelményei teljesültek. Egy részes államban lajstromozott hajó tekintetében az ilyen kötelező igazolást a hajót lajstromozó részes állam illetékes hatósága bocsátja ki vagy tanúsítja; nem részes államban lajstromozott hajó esetén pedig az igazolást bármely részes állam illetékes hatósága tanúsíthatja vagy kibocsáthatja. Ez az igazolás az ezen egyezmény mellékletében meghatározott minta szerinti formátumú, és a következő részletes adatokat tartalmazza:
- a) a hajó neve, azonosítószáma vagy betűjele és a lajstromozási kikötő;
- b) a szállítást vagy annak egy részét ténylegesen teljesítő szállító neve és gazdasági tevékenységének székhelye;
- c) a hajó IMO-azonosítószáma;
- d) a biztosíték típusa és érvényességi ideje;
- e) a biztosítótársaság vagy a pénzügyi biztosítéket nyújtó más személy neve és gazdasági tevékenységének székhelye, valamint adott esetben az a telephely, ahol a biztosítást kötötték vagy a pénzügyi biztosítéket létesítették; és
- f) az igazolás érvényességi ideje, amely nem lehet hosszabb a biztosítás vagy más pénzügyi biztosíték érvényességi idejénél.
- (3) a) A részes állam felhatalmazhat egy általa elismert intézményt vagy szervezetet az igazolás kibocsátására. Az ilyen intézmény vagy szervezet minden igazolás kibocsátásáról értesíti az adott államot. A részes állam minden esetben teljes körű garanciát vállal az így kibocsátott igazolás teljességére és pontosságára, és vállalja az e kötelezettség teljesítéséhez szükséges intézkedések meghozatalát.
- b) A részes állam értesíti a főtítkárt a következőkről:
- i. az általa elismert intézményre vagy szervezetre ruházott hatáskör konkrét feladatai és feltételei;
- ii. a felhatalmazás visszavonása; és
- iii. a felhatalmazás vagy a felhatalmazás visszavonásának hatálybalépése.
- A hatáskör átruházása legkorábban a főtítkárnak küldött ilyen értelmű értesítés napjától számított három hónap múlva léphet hatályba.

- c) Az e bekezdés szerint az igazolások kibocsátására felhatalmazott intézmény vagy szervezet felhatalmazást kap – legalább – az igazolás visszavonására, ha nem teljesülnek a kiadás alapjául szolgáló feltételek. Az intézmény vagy szervezet minden esetben bejelenti ezt a visszavonást annak az államnak, amely nevében az igazolást kibocsátották.
- (4) Az igazolás a kibocsátó állam hivatalos nyelvén vagy nyelvein készül. Ha ez a nyelv nem az angol, a francia vagy a spanyol, akkor a szöveg tartalmaz fordítást ezen nyelvek egyikére és, ha az állam úgy dönt, akkor az állam hivatalos nyelvére történő fordítás elhagyható.
- (5) Az igazolást a hajó fedélzetén kell tartani és egy példányt azon hatóságoknál kell letétbe helyezni, amelyek nyilvántartják a hajó lajstromozását vagy, ha a hajó nem egy részes államban került lajstromozásra, akkor az igazolást kibocsátó vagy tanúsító állam hatóságánál.
- (6) A biztosítás vagy más pénzügyi biztosíték nem elégíti ki e cikk követelményeit, ha az igazolásban meghatározott biztosítás vagy biztosíték érvényességi idejének leteltén kívüli egyéb okok miatt is megszűnhet azelőtt, hogy a megszűnésről az (5) bekezdésben említett hatóságoknak küldött értesítés dátumától számított három hónap letelne, kivéve, ha az igazolást átadták ezeknek a hatóságoknak vagy új igazolást bocsátották ki az említett időszakban. Az előbbi rendelkezéseket hasonlóképpen alkalmazni kell bármely olyan módosításra, amelynek eredményeként a biztosítás vagy a pénzügyi biztosíték többé nem felel meg az e cikkben szereplő követelményeknek.
- (7) A hajót lajstromozó állam az e cikkben szereplő rendelkezéseknek megfelelően meghatározza az igazolás kibocsátásának és érvényességének feltételeit.
- (8) Az egyezmény semmilyen módon nem értelmezhető úgy, hogy megakadályozza azt, hogy a részes állam hitelt adjon a más államoktól, a Szervezettől vagy más nemzetközi szervezetektől kapott, az egyezmény céljaira szolgáló biztosítást vagy más pénzügyi biztosítékot nyújtó személy pénzügyi helyzetére vonatkozó információknak. Ebben az esetben az ezen információknak hitelt adó állam nem mentesül az igazolást kibocsátó állammal szemben viselt felelőssége alól.
- (9) Ezen egyezmény alkalmazásában egy részes állam hatáskörében kiadott vagy tanúsított igazolást a többi részes állam elfogadja, és azt a többi részes állam úgy tekinti, hogy az általuk kibocsátott vagy tanúsított kötelező igazolással azonos érvényességgel bír még akkor is, ha olyan hajó tekintetében bocsátották ki vagy tanúsították, amely nem egy részes államban került lajstromba. Egy részes állam bármikor kérhet konzultációt a kibocsátó vagy tanúsító állammal, amennyiben úgy véli, hogy a biztosítási igazolásban megnevezett biztosító vagy garanciavállaló pénzügyileg nem képes teljesíteni az ezen egyezmény által támasztott kötelezettségeket.
- (10) Az e cikk szerinti biztosítás vagy más pénzügyi biztosíték által fedezett kártérítés iránti igény közvetlenül benyújtható a biztosítótársaságnál vagy a pénzügyi biztosítékot nyújtó más személynél. Ebben az esetben az (1) bekezdésben megállapított összeg lesz a biztosítótársaság vagy a pénzügyi biztosítékot nyújtó más személy felelősségi korlátja, még akkor is, ha a szállító vagy a teljesítő szállító felelősségkorlátozásra nem jogosult. Az alperes továbbá élhet azzal a védekezéssel (kivéve a csődöt vagy felszámolást), amellyel az (1) bekezdésben említett szállító az ezen egyezmény alapján jogosult lenne élni. Ezenfelül az alperes védekezhet azzal is, hogy a kárt a biztosított szándékos magatartása okozta, de az alperes nem folyamodhat más olyan védekezéshez, amelyre az alperes a biztosított által az alperes ellen indított eljárásban esetleg jogosult lehetne. Az alperes minden esetben jogosult követelni a szállító és a teljesítő szállító bevonását az eljárásba.
- (11) Az (1) bekezdéssel összhangban fenntartott biztosítás vagy más pénzügyi biztosíték által fedezett összeg kizárólag az egyezmény szerinti követelések kielégítését szolgálhatja, és az ilyen összegek teljesített kifizetése a kifizetett összeg erejéig mentesít az egyezményből fakadó felelősség alól.
- (12) Egy részes állam kizárólag akkor engedélyezheti a lobogója alatt hajózó, e cikk hatálya alá eső hajó üzemeltetését, ha a (2) vagy a (15) bekezdés szerinti igazolást kibocsátották.
- (13) E cikk rendelkezéseire is figyelemmel a részes államok nemzeti jogukban biztosítják, hogy a biztosítás vagy más pénzügyi biztosíték az (1) bekezdésben meghatározott mértékig érvényes legyen minden olyan hajó tekintetében, amely engedéllyel rendelkezik tizenkettőnél több utas szállítására, függetlenül a lajstromozás helyétől, és amely befut a területén lévő kikötőbe vagy kifut onnan, amennyiben ez az egyezmény alkalmazandó.
- (14) Az (5) bekezdés rendelkezéseitől eltérve a részes állam értesítheti a főtítkárt, hogy a (13) bekezdés alkalmazásában a hajóknak nem kötelező a (2) bekezdés által előírt igazolást a fedélzetén tartani vagy azt felmutatni a területükön lévő kikötőbe való befutáskor vagy az onnan történő kifutáskor, feltéve, hogy az igazolást kibocsátó részes állam értesítette a főtítkárt, hogy az összes részes állam által elérhető elektronikus formában vezeti azt a nyilvántartást, amely tanúsítja az igazolás meglétét és lehetővé teszi, hogy a részes állam mentesüljön a (13) bekezdésben előírt kötelezettségei alól.

(15) Ha egy részes állam tulajdonában levő hajóra nincs biztosítás vagy más pénzügyi biztosíték, akkor e cikknek az erre vonatkozó rendelkezései nem alkalmazandók az ilyen hajóra, de a hajón lennie kell egy igazolásnak, amelyet a hajót lajstromozó állam megfelelő hatóságai állítottak ki, és amely tartalmazza, hogy a hajó tulajdonosa az adott állam, és hogy a felelősségre az (1) bekezdéssel összhangban előírt összegben belül van fedezet. Ez az igazolás lehetőség szerint pontosan követi a (2) bekezdésben előírt mintát.

5. cikk

Értéktárgyak

A szállító nem tartozik felelősséggel pénz, forgalmazható értékpapírok, arany, ezüst, ékszer, dísz tárgy, műalkotás vagy más értéktárgyak elveszéséért vagy megsérüléséért, kivéve, ha az értéktárgyakat kifejezetten a biztonságos tárolás céljából helyezték el a szállítónál, amely esetben a szállító a 8. cikk (3) bekezdésében megállapított felső határig tartozik felelősséggel, kivéve, ha a 10. cikk (1) bekezdése szerint ennél magasabb felső határban állapodtak meg.

6. cikk

A károsult hibája

Ha a szállító bizonyítja, hogy az utas halálát vagy személyi sérülését, illetve poggyászának elveszését vagy károsodását az utas hibája, gondatlansága okozta vagy az hozzájáruló tényező volt, akkor az ügyben eljáró bíróság teljesen vagy részben felmentheti a felelősség alól a szállítót az adott bíróságon alkalmazott jog rendelkezéseivel összhangban.

7. cikk

Halál és személyi sérülés esetén fennálló felelősség korlátozása

(1) Az utas halála vagy személyi sérülése esetén a szállítónak a 3. cikk szerint fennálló felelőssége semmiképpen sem haladhatja meg utasonként és esetenként a 400 000 elszámolási egységet. Amennyiben az ügyben eljáró bíróság által alkalmazott jognak megfelelően a kárt járadékként térítik meg, a járadéknak megfelelő tőkeérték az említett felső határt nem haladhatja meg.

(2) A részes állam nemzeti jogának egyedi rendelkezéseivel szabályozhatja az (1) bekezdésben szereplő felelősségkorlátozást, feltéve, hogy az adott államban esetleg már meglévő felelősségi korlát nem kisebb az (1) bekezdésben előírtnál. Az e bekezdésben biztosított opcióval élő részes állam tájékoztatja a főtítkárt az elfogadott felelősségi korlátról vagy arról, hogy az adott államban nincs ilyen.

8. cikk

Poggyász és jármű elveszése vagy sérülése esetén fennálló felelősség korlátozása

(1) A szállítónak a kézipoggyász elveszéséért vagy sérüléséért viselt felelőssége semmiképpen sem haladhatja meg utasonként és szállításonként a 2 250 elszámolási egységet.

(2) A szállítónak a jármű elveszéséért vagy sérüléséért – beleértve a járművön vagy abban szállított poggyászt – viselt felelőssége semmiképpen sem haladhatja meg járművenként és szállításonként a 12 700 elszámolási egységet.

(3) A szállítónak az e cikk (1) és (2) bekezdésében nem említett egyéb poggyász elveszéséért vagy sérüléséért viselt felelőssége semmiképpen sem haladhatja meg utasonként és szállításonként a 3 375 elszámolási egységet.

(4) A szállító és az utas megállapodhat arról, hogy a felelősség a jármű sérülése esetén legfeljebb 330 elszámolási egység mértékű, az egyéb poggyász elveszése vagy sérülése esetén pedig legfeljebb 149 elszámolási egység mértékű önrész levonásával hárítható a szállítóra, amikor is ezt az összeget a kárértékből le kell vonni.

9. cikk

Elszámolási egység és átszámítás

(1) Az ebben az egyezményben említett elszámolási egység a Nemzetközi Valutaalap által meghatározott különleges lehvási jog (SDR). A 3. cikk (1) bekezdésében, a 4a. cikk (1) bekezdésében, a 7. cikk (1) bekezdésében és a 8. cikkben szereplő összegeket a különleges lehvási jogról az ügyben eljáró bíróság országának nemzeti pénznemére kell átszámítani az ennek a valutának a határozathozatal napján vagy a felek megállapodása szerinti napon érvényes árfolyamán. Azon részes állam nemzeti pénznemének a különleges lehvási joghoz viszonyított árfolyamát, amely tagja a Nemzetközi Valutaalaphoz, a Nemzetközi Valutaalap által a tranzakciói és műveletei során alkalmazott, az adott napon érvényes értékelési módszer szerint kell kiszámítani. Azon részes állam nemzeti pénznemének a különleges lehvási joghoz viszonyított árfolyamát, amely nem tagja a Nemzetközi Valutaalaphoz, az adott részes állam által meghatározott módon kell kiszámítani.

(2) Mindazonáltal azon állam, amely nem tagja a Nemzetközi Valutalapnak és amelynek törvényei nem teszik lehetővé az (1) bekezdés rendelkezéseinek alkalmazását, ezen egyezmény megerősítésekor, elfogadásakor, jóváhagyásakor, vagy az ahhoz való csatlakozáskor vagy azt követően bármikor kinyilváníthatja, hogy az (1) bekezdésben említett elszámolási egység 15 aranyfrankkal egyenértékű. Az e bekezdésben említett aranyfrank hatvanöt és fél milligramm kilencszáz ezrelékes finomságú aranyra felel meg. Az aranyfrank nemzeti pénznemre történő átváltása az érintett állam jogszabályai szerint történik.

(3) Az (1) bekezdés utolsó mondatában említett számítás és a (2) bekezdésben említett átváltás olyan módon történik, hogy a részes állam nemzeti pénznemében lehetőség szerint a 3. cikk (1) bekezdésében, a 4a. cikk (1) bekezdésében, a 7. cikk (1) bekezdésében és a 8. cikkben szereplő összegek ugyanakkora valódi értéket fejezzenek ki, mint amekkorát az (1) bekezdés első három mondatának alkalmazása eredményezne. Az államok adott esetben az (1) bekezdés szerinti számítás módjáról vagy a (2) bekezdés szerinti átváltás eredményéről tájékoztatják a főtítkárt, amikor letétbe helyezik az ezen egyezményt megerősítő, elfogadó, jóváhagyó vagy az ahhoz való csatlakozásról szóló okiratot, és valahányszor az említettek valamelyike megváltozik.

10. cikk

Kiegészítő rendelkezések a felelőség korlátozásáról

(1) A szállító és az utas kifejezetten és írásban megállapodhat a 7. és 8. cikkben előírtnál nagyobb mértékű felelősségkorlátozásban.

(2) A kártérítésre felszámított kamat és az ügyvédi költségek nem számítanak bele a 7. és 8. cikkben előírt felelősségi korlátba.

11. cikk

Védekezés és korlátozás a szállító alkalmazottja tekintetében

Ha a szállító vagy a teljesítő szállító alkalmazottját vagy megbízottját perbe fogják az ezen egyezmény hatálya alá eső kéresemény kapcsán, akkor az alkalmazott vagy a megbízott, ha bizonyítja, hogy e minőségében járt el, jogosult élni ugyanazzal a védekezéssel és felelősségkorlátozással, mint amelyet ez az egyezmény a szállító vagy a teljesítő szállító számára lehetővé tesz.

12. cikk

Halmazott kártérítési igények

(1) Ha a 7. és 8. cikkben leírt felelősségi korlátok hatálya lépnek, akkor ezek bármely utas halálából vagy személyi sérüléséből, illetve poggyászának elveszése vagy sérülése következtében keletkezett kárból származó összes követelés alapján kifizethető halmazott összegre vonatkoznak.

(2) A teljesítő szállító által teljesített szállítással kapcsolatban a szállítótól és a teljesítő szállítótól, valamint alkalmazottaitól és megbízottaitól – ha e minőségükben járnak el – behajtható összes kártérítés nem haladja meg azt a legnagyobb összeget, amelyet vagy a szállító vagy a teljesítő szállító terhére ezen egyezmény alapján megítélhetnek, de egyik fent említett személy sem felelős a rá vonatkozó korlátozást meghaladó összegért.

(3) Ha a szállító vagy a teljesítő szállító alkalmazottja vagy megbízottja ezen egyezmény 11. cikke értelmében jogosult élni a 7. és 8. cikkben szereplő felelősségkorlátozással, akkor a szállítótól – vagy adott esetben a teljesítő szállítótól – és az alkalmazottól vagy megbízottól származó kártérítések halmazott összege nem haladhatja meg az említett felső határokat.

13. cikk

A felelősségkorlátozási jog elvesztése

(1) A szállító nem jogosult a 7. és 8. cikkben, valamint a 10. cikk (1) bekezdésében szereplő felelősségkorlátozásra, ha bizonyított, hogy a kár a szállító károkozási szándékkal elkövetett cselekedetéből vagy mulasztásából, illetve annak tudatában elkövetett hanyagságából származik, hogy e hanyagság valószínűleg ilyen kárt okoz.

(2) A szállító vagy a teljesítő szállító alkalmazottja vagy megbízottja nem jogosult a korlátozásra, ha bizonyított, hogy a kár az adott alkalmazott vagy megbízott károkozási szándékkal elkövetett cselekedetéből vagy mulasztásából, illetve annak tudatában elkövetett hanyagságából származik, hogy e hanyagság valószínűleg ilyen kárt okoz.

14. cikk

A kártérítési igény alapja

Az utas halála vagy személyi sérülése, vagy poggyász elveszése vagy sérülése miatti kártérítésért kizárólag ezen egyezmény-nyel összhangban indítható kereset a szállító vagy a teljesítő szállító ellen.

15. cikk

Értesítés poggyász elveszéséről vagy sérüléséről

- (1) Az utas írásban értesíti a szállítót vagy annak megbízottját:
 - a) ha a poggyász nyilvánvalóan megsérült:
 - i. kézipoggyász esetén az utas kiszállásakor vagy azt megelőzően;
 - ii. minden más poggyász esetén annak visszaszolgáltatásakor vagy azt megelőzően;
 - b) ha a poggyász sérülése nem nyilvánvaló, vagy ha a poggyász elveszett, akkor a kiszállástól vagy a visszaszolgáltatástól – vagy attól az időponttól, amikor a visszaszolgáltatásnak meg kellett volna történnie – számított tizenöt napon belül.
- (2) Ha az utas nem tesz eleget e cikk előírásainak, akkor – ellenkező bizonyításig – úgy tekintendő, hogy az utas sértet-lenül kapta meg a poggyászát.
- (3) Nem szükséges írásos értesítés, ha a poggyász állapotát átvételkor közösen megtekintették vagy megvizsgálták.

16. cikk

Kereset elévülése

- (1) Az utas halála vagy személyi sérülése, illetve poggyászának elveszése vagy sérülése következtében keletkezett kár miatti kártérítési kereset elévülési ideje két év.
- (2) Az elévülési időt a következőképpen kell számítani:
 - a) személyi sérülés esetén az utas kiszállásának időpontjától,
 - b) a szállítás során bekövetkezett halál esetén attól az időponttól, amikor az utas kiszállt volna, a szállítás során elszenve-dett, a kiszállást követően az utas halálát okozó személyi sérülés esetén pedig a halál időpontjától, feltéve, hogy ez az időszak nem haladja meg a kiszállástól számított három évet;
 - c) poggyász elveszése vagy sérülése esetén a kiszállás, vagy a tervezett kiszállás időpontjától, amelyek a későbbi.
- (3) Az ügyben eljáró bíróság által alkalmazott jog szabályozza az elévülés felfüggesztésének vagy megszakításának alap-jául szolgáló indokokat, de ezen egyezmény alapján semmiképpen sem indítható kereset, ha az alábbi időszakok valame-lyike lejárt:
 - a) öt év az utas kiszállásának vagy tervezett kiszállásának időpontjától számítva, amelyik a későbbi; vagy, ha az alábbi időpont a korábbi,
 - b) három év attól számítva, hogy a kártérítést igénylő tudomására jutott, vagy indokoltan feltételezhető, hogy a tudomá-sára jutott az esemény által okozott személyi sérülés vagy kár.
- (4) E cikk (1), (2) és (3) bekezdésétől eltérően az elévülési idő a szállító nyilatkozatával vagy a felek megállapodásával meghosszabbítható a kereset okának felmerülése után. A nyilatkozatnak vagy megállapodásnak írásbelinek kell lennie.

17. cikk

Illetékes bíróság (*)

17a. cikk

Elismerés és végrehajtás (*)

(*) Nem kerül kiadásra

18. cikk

Szerződéses rendelkezések érvénytelensége

Az utas halálát vagy személyi sérülését, vagy az utas poggyászának elveszését vagy sérülését okozó káresemény bekövetkezését megelőzően azzal a céllal kikötött szerződéses rendelkezés, hogy az mentesítsen bármely személyt az utassal szemben az ezen egyezmény alapján fennálló felelősség alól, vagy hogy az ezen egyezményben megállapított kártérítési mértéknél kisebb összeget írjon elő – a 8. cikk (4) bekezdésében meghatározott kivételektől eltekintve –, és minden olyan rendelkezés, amely a szállítót vagy a teljesítő szállítót terhelő bizonyítási teher megfordítását célozza vagy pedig korlátozó hatással lenne a 17. cikk (1) és (2) bekezdésében magadott választási lehetőségekre, semmis, de e rendelkezés semmissége nem teszi semmissé a szállítási szerződést, amely továbbra is ezen egyezmény rendelkezéseinek hatálya alá tartozik.

20. cikk

Nukleáris kár

Ezen egyezmény alapján nem keletkezik felelősség nukleáris esemény által okozott kárért:

- a) ha valamely nukleáris létesítmény üzemeltetője felelős az ilyen kárért akár az 1964. január 28-i kiegészítő jegyzőkönyvvel módosított, az atomenergia területén való polgári jogi felelősségről szóló, 1960. június 29-i párizsi egyezmény, akár az atomkárokért való polgári jogi felelősségről szóló, 1963. május 21-i bécsi egyezmény, vagy az ezekhez csatolt bármely hatályos módosítás vagy jegyzőkönyv alapján; vagy
- b) ha valamely nukleáris létesítmény üzemeltetője felelős az ilyen kárért az ilyen károkért való felelősséget szabályozó nemzeti jogszabályok értelmében, feltéve, hogy ezek a jogszabályok minden tekintetben ugyanolyan kedvezőek a kárt esetleg elszenvedő személy tekintetében, mint akár a párizsi egyezmény, akár a bécsi egyezmény, vagy az ezekhez csatolt bármely hatályos módosítás vagy jegyzőkönyv.

21. cikk

Közigazgatási szervek által végzett kereskedelmi szállítás

Ezt az egyezményt alkalmazni kell az 1. cikkben meghatározott szállítási szerződés keretében valamely állam vagy közigazgatási szerv által végzett kereskedelmi szállításra is.

[A tengeri utas- és poggyászszállításról szóló 1974. évi athéni egyezményhez csatolt 2002. évi jegyzőkönyv 22. és a 23. cikkei]

22. cikk

Felülvizsgálat és módosítás (*)

23. cikk

A felső határok módosítása

(1) A 22. cikk rendelkezéseinek sérelme nélkül az e cikkben leírt különleges eljárás kizárólag az e jegyzőkönyvvel módosított egyezmény 3. cikkének (1) bekezdésében, 4a. cikkének (1) bekezdésében, 7. cikkének (1) bekezdésében és 8. cikkében meghatározott felső határok módosítása céljából alkalmazható.

(2) Az e jegyzőkönyvben részes államok legalább felének, de legalább hat részes államnak a kérésére az e jegyzőkönyvvel módosított egyezmény 3. cikkének (1) bekezdésében, 4a. cikkének (1) bekezdésében, 7. cikkének (1) bekezdésében és 8. cikkében meghatározott felső határok (ideértve az önrészt is) módosítására vonatkozó minden javaslatot a főtitkár eljuttat a Szervezet összes tagjának és az összes részes államnak.

(3) A fentiek szerint javasolt és köröztetett módosítást be kell nyújtani vizsgálatra a Szervezet jogi bizottságához (a továbbiakban: a jogi bizottság) legalább hat hónappal a köröztetés után.

(4) A jegyzőkönyvvel módosított egyezményben részes minden állam, akár tagja a Szervezetnek, akár nem, jogosult részt venni a jogi bizottság által a módosítások megtárgyalása és elfogadása céljából lefolytatott eljárásokban.

(5) A módosítások elfogadása a (4) bekezdésben foglaltak szerint kibővített jogi bizottságban a jegyzőkönyvvel módosított egyezményben részes jelen lévő és szavazó államok kétharmados többségével történik, azzal a feltétellel, hogy a jegyzőkönyvvel módosított egyezményben részes államoknak legalább fele jelen van a szavazáskor.

(*) Nem kerül kiadásra

- (6) A felső határok módosítását célzó javaslatok ügyében eljárva a jogi bizottság figyelembe veszi a kéresemények tapasztalatait, és különösen az azokból származó károk mértékét, a monetáris értékek változásait és a javasolt módosítás hatását a biztosítási költségekre.
- (7) a) A felső határok e cikk szerinti módosítása attól az időponttól számított öt éven belül nem vizsgálható felül, amikor ezt a jegyzőkönyvet aláírásra megnyitották, és legalább öt évig attól az időponttól számítva, amikor egy e cikk szerinti korábbi módosítás hatályba lépett.
- b) Egyik felső határ sem növelhető úgy, hogy a jegyzőkönyvvel módosított egyezményben meghatározott, a jegyzőkönyv aláírásra történő megnyitásának napjától számított, kamatoskamat-számítási módszerrel évi hat százalékkal növelt felső határnak megfelelő összeget meghaladja.
- c) Egyik felső határ sem növelhető úgy, hogy meghaladja azt az összeget, amely megfelel a jegyzőkönyvvel módosított egyezményben meghatározott felső határ háromszorosának.
- (8) Az (5) bekezdéssel összhangban elfogadott módosításról a Szervezet értesíti az összes részes államot. A módosítást az értesítés napjától számított 18 hónapos időszak letelte után elfogadottnak kell tekinteni, kivéve, ha a kérdéses időszakon belül azon államoknak legalább a negyede, amelyek a módosítás elfogadásának időpontjában részes államok voltak, közli a főtítkárral, hogy nem fogadja el a módosítást, amely esetben a módosítás elutasítottnak minősül és nem lesz hatályos.
- (9) A (8) bekezdéssel összhangban elfogadottnak tekintett módosítás 18 hónappal az elfogadása után lép hatályba.
- (10) A módosítás minden részes államra nézve kötelező, kivéve, ha a 21. cikk (1) és (2) bekezdésével összhangban legalább hat hónappal a módosítás hatálybalépése előtt felmondják a jegyzőkönyvet. E felmondás akkor lép életbe, amikor a módosítás hatályba lép.
- (11) Ha egy módosítást elfogadtak, de az elfogadására megszabott 18 hónapos időszak még nem telt le, az ekkor részes állammá váló államra nézve a módosítás kötelező erejű lesz, ha hatályba lép. Olyan államra nézve, amely a kérdéses időszak után válik részes állammá, a (8) bekezdéssel összhangban elfogadott módosítás kötelező erejű lesz. Az e bekezdésben említett esetekben valamely államra nézve attól az időponttól lesz kötelező a módosítás, amikor az hatályba lép, vagy amikor a jegyzőkönyv az adott állam tekintetében hatályba lép, a két időpont közül, amelyik később következik be.

Az Athéni egyezmény melléklete

Igazolás biztosításról vagy más pénzügyi biztosítékról az utasok halála vagy személyi sérülése esetén fennálló felelősség vonatkozásában kötött

Kibocsátva a tengeri utas- és poggyászszállításról szóló 2002. évi athéni egyezmény 4a. cikkének rendelkezéseivel összhangban

A hajó neve	Azonosító-szám vagy betűjel	A hajó IMO-azonosító-száma	Lajstromozási kikötő	A szállítást ténylegesen teljesítő szállító neve és székhelyének teljes címe

Ez az igazolás tanúsítja, hogy a fent megnevezett hajóra van érvényes biztosítási kötvény vagy más olyan pénzügyi biztosíték, amely kielégíti a tengeri utas- és poggyászszállításról szóló 2002. évi athéni egyezmény 4a. cikkének előírásait.

A biztosíték típusa

A biztosíték érvényességi ideje

A biztosítótársaság(ok) és/vagy a garanciát nyújtó(k) neve és címe:

Név

Cím

Az igazolás érvényességi ideje

Kibocsátotta vagy tanúsította az alábbi állam kormánya

(Az állam teljes megnevezése)

VAGY

A következő szöveg használandó, ha a részes állam a 4a. cikk (3) bekezdésével él:

Az igazolást a(z)

(az állam teljes megnevezése) kormányának megbízásából kibocsátotta a(z) (az intézmény vagy szervezet megnevezése).

Kibocsátás helye és dátuma

(hely)

(dátum)

.....
(a kibocsátó vagy tanúsító tisztviselő aláírása és beosztása)

Magyarázatok:

1. Ha kívánatos, az állam megnevezése tartalmazhat hivatkozást annak az országnak az illetékes közigazgatási hatóságára, ahol az igazolást kiállították.
2. Ha a biztosíték teljes összege több forrásból származik, akkor az összegeket külön-külön fel kell tüntetni.
3. Ha a biztosítéket többféle formában nyújtják, akkor ezeket tételesen fel kell sorolni.
4. „A biztosíték érvényességi ideje” rovatban fel kell tüntetni a biztosíték érvénybelépésének időpontját.
5. A biztosítótársaság(ok), illetve a garanciát nyújtó(k) alatt a „Cím” rovatban a biztosítótársaság(ok), illetve garanciát nyújtó(k) üzleti székhelyét kell feltüntetni. Adott esetben azt a telephelyet kell feltüntetni, ahol a biztosítást kötötték vagy a biztosítéket létesítették.

II. MELLÉKLET

Kivonat a nemzetközi tengerészeti szervezet jogi bizottsága által 2006. október 19-én elfogadott, az athéni egyezmény végrehajtására vonatkozó IMO fenntartásból és iránymutatásokról az athéni egyezmény végrehajtására vonatkozó**IMO fenntartás és iránymutatások**

Fenntartás

1. Az athéni egyezményt a következő fenntartással vagy azonos hatású nyilatkozattal kell megerősíteni:
„[1.1.] A tengeri utas- és poggyászszállításról szóló 2002. évi athéni egyezmény (»az egyezmény«) megerősítésével kapcsolatos fenntartás ... kormányra részéről
- A szállítók felelősségének korlátozása stb.
- [1.2.] ... kormánya fenntartja magának a jogot és kötelezettséget vállal arra, hogy abban az esetben, ha az athéni egyezmény végrehajtására vonatkozó IMO-iránymutatások 2.2. pontjában említett bármely kockázati tényező egy utas halálát vagy személyi sérülését okozza, az egyezmény 3. cikkének (1) és (2) bekezdése értelmében az alábbi összegek közül az alacsonyabbra korlátozza a felelősséget, ha az fennáll:
 - 250 000 elszámolási egység utasonként és esetenként;
 - vagy
 - összesen 340 millió elszámolási egység hajónként és esetenként.
 - [1.3.] Továbbá ... kormánya fenntartja magának a jogot és kötelezettséget vállal arra, hogy az ilyen felelőségekre értelemszerűen az athéni egyezmény végrehajtására vonatkozó IMO-iránymutatások 2.1.1. és 2.2.2. pontját alkalmazza.
 - [1.4.] Hasonlóképpen korlátozni kell a teljesítő szállítónak az egyezmény 4. cikke szerinti felelősségét, a szállító vagy a teljesítő szállító alkalmazottainak és megbízottainak az egyezmény 11. cikke szerinti felelősségét, valamint a 12. cikk szerinti behajtható halmozott kártérítési összegnek felső határát.
 - [1.5.] Az 1.2. pontban említett fenntartás és kötelezettségvállalás a felelőségnek az egyezmény 3. cikkének (1) vagy (2) bekezdése szerinti alapjától függetlenül, és a 4. és 7. cikkben található, ettől eltérő rendelkezések ellenére alkalmazandó; ez a fenntartás és kötelezettségvállalás azonban nem érinti a 10. és 13. cikk érvényét.

Kötelező biztosítás és a biztosítók felelősségének korlátozása

- [1.6.] ... kormánya fenntartja magának a jogot és kötelezettséget vállal arra, hogy az alábbi összegek közül az alacsonyabbra korlátozza a 4a. cikk (1) bekezdése szerinti követelményt, amely szerint biztosítással vagy más pénzügyi biztosítékkal kell rendelkezni arra vonatkozóan, ha az athéni egyezmény végrehajtására vonatkozó IMO-iránymutatások 2.2. pontjában említett bármely kockázati tényező egy utas halálát vagy személyi sérülését okozza:
 - 250 000 elszámolási egység utasonként és esetenként;
 - vagy
 - összesen 340 millió elszámolási egység hajónként és esetenként.
- [1.7.] ... kormánya fenntartja magának a jogot és kötelezettséget vállal arra, hogy abban az esetben, ha az athéni egyezmény végrehajtására vonatkozó IMO-iránymutatások 2.2. pontjában említett bármely kockázati tényező egy utas halálát vagy személyi sérülését okozza, a 4a. cikk (10) bekezdése szerinti biztosítótársaság vagy a pénzügyi biztosítékot nyújtó más személy felelősségét azon biztosítási összegnek vagy egyéb pénzügyi biztosítéknak a felső határára korlátozza, amellyel a szállítónak e fenntartás 1.6. pontja értelmében rendelkeznie kell.
- [1.8.] ... kormánya fenntartja magának továbbá a jogot és kötelezettséget vállal arra, hogy az egyezmény hatálya alá tartozó valamennyi kötelező biztosításra alkalmazza az athéni egyezmény végrehajtására vonatkozó IMO-iránymutatásokat, beleértve az iránymutatások 2.1. és 2.2. pontjában említett záradékok alkalmazását is.
- [1.9.] ... kormánya fenntartja magának a jogot és kötelezettséget vállal arra, hogy a 4a. cikk (1) bekezdése szerinti biztosítótársaságot vagy más pénzügyi biztosítéket nyújtó személyt mentesíti minden olyan felelőség alól, amelyért nem vállalt felelősséget.

Igazolások

- [1.10.] ... kormánya fenntartja magának a jogot és kötelezettséget vállal arra, hogy az egyezmény 4a. cikkének (2) bekezdése szerinti biztosítási igazolásokat bocsát ki a következők céljából:
 - hogy tükrözze az 1.2., 1.6., 1.7. és 1.9. pontban említett felelőségkorlátozást és a biztosítási fedezetre vonatkozó követelményeket; és
 - rögzítse az olyan egyéb korlátozásokat, követelményeket és mentességeket, amelyekről úgy véli, hogy az igazolás kibocsátásakor a biztosítási piaci feltételek miatt szükségesek.
- [1.11.] ... kormánya fenntartja magának a jogot és kötelezettséget vállal arra, hogy elfogadja azokat a biztosítási igazolásokat, amelyeket más részes államok hasonló fenntartás alapján kibocsátottak.

[1.12.] Az egyezmény 4a. cikkének (2) bekezdése szerint kibocsátott vagy tanúsított igazolás egyértelműen tükrözi mind azeket a korlátozásokat, követelményeket és mentességeket.

Az ezen fenntartások és az athéni egyezmény végrehajtására vonatkozó IMO-iránymutatások közötti kapcsolat

[1.13.] Az e fenntartásokban foglalt jogokat az egységesség biztosítása céljából az athéni egyezmény végrehajtására vonatkozó IMO-iránymutatásokra, illetve azok bármely módosítására kellő figyelmet fordítva kell gyakorolni. Ha a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet jogi bizottsága az athéni egyezmény végrehajtására vonatkozó IMO-iránymutatások – beleértve a korlátozások – módosítását célzó javaslatot hagy jóvá, a módosításokat a bizottság által meghatározott időponttól kell alkalmazni. Ez nem sérti az államok azon jogára vonatkozó nemzetközi jogi szabályokat, hogy fenntartásukat visszavonják vagy módosítsák.”

Iránymutatások

2. A biztosítási piac jelenlegi helyzetében a részes államoknak olyan formában kell biztosítási igazolásokat kiállítaniuk, hogy egy biztosító a háborús kockázatokra, egy másik biztosító pedig a nem háborús kockázatokra vállal kötelezettséget. Mindegyik biztosító a saját részéért felelős. A következő szabályokat kell alkalmazni (az említett záradékokat az A. függelék tartalmazza):
 - 2.1. Mind a háborús, mind a nem háborús kockázatok elleni biztosításokban alkalmazhatók a következő záradékok:
 - 2.1.1. Radioaktív szennyezés, valamint vegyi, biológiai, biokémiai és elektromágneses fegyverek által okozott károkat kizáró intézményi záradék (370. sz. intézményi záradék);
 - 2.1.2. Számítógépes támadás által okozott károkat kizáró intézményi záradék (380. sz. intézményi záradék);
 - 2.1.3. Az ezen iránymutatásokkal módosított egyezmény alapján nyújtott kötelező pénzügyi biztosíték nyújtójának védekezése és korlátozásai, különösen az utasonként és esetenként 250 000 elszámolási egységben megállapított felső határ;
 - 2.1.4. Arra vonatkozó kikötés, hogy a biztosítás kizárólag az ezen iránymutatásokkal módosított egyezmény hatálya alá tartozó felelősséget fedezi; és
 - 2.1.5. Arra vonatkozó kikötés, hogy az egyezmény értelmében rendezett összegek a szállítónak és/vagy biztosítójának az egyezmény 4a. cikke alapján fennálló felelőssége csökkentésére szolgálnak akkor is, ha azokat nem az érintett, háborús vagy nem háborús kockázatokra kötelezettséget vállaló biztosító fizeti ki vagy nem attól követelik.
 - 2.2. A háborús kockázatok elleni biztosítás kiterjed az utas halála vagy személyi sérülése következtében keletkezett, az alábbiak által okozott károkkal kapcsolatos felelősségre:
 - háború, polgárháború, forradalom, zendülés, felkelés vagy ezekből eredő polgári konfliktus, illetve bármilyen, hadviselő erő által vagy ellen elkövetett ellenséges cselekmény;
 - elfogás, lefoglalás, előállítás, korlátozás vagy fogva tartás és ezek következményei vagy ezekre irányuló kísérlet;
 - elhagyott aknák, torpedók, bombák vagy bármilyen más gazdátlan háborús fegyver;
 - bármely terrorista vagy más, bűncselekmény szándékával vagy politikai indítással cselekvő személy cselekménye és az ilyen veszély megelőzésére vagy elhárítására irányuló intézkedés;
 - elkobzás és kisajátítás;és vonatkozhatnak rá a következő mentességek, korlátozások és követelmények:
 - 2.2.1. Háború esetén történő azonnali megszűnési és kizárási záradék;
 - 2.2.2. Abban az esetben, ha az egyes utasok követelései összesítve meghaladják a hajónkénti és alkalmankénti 340 millió elszámolási egységet, a szállító jogosult élni felelősségének 340 millió elszámolási egységben való korlátozásával, feltéve hogy:
 - ezt az összeget a kártérítést igénylők között megalapozott követeléseik arányában osztják el;
 - ezen összeg elosztása az elosztás idején ismert kártérítés-igénylők között egy vagy több részletben történik; és
 - az összeg elosztását a biztosító vagy a biztosító által megkeresett bíróság vagy más illetékes hatóság végzi bármely olyan részes államban, amelyben bírósági eljárás indult azon követelések tekintetében, amelyekre a biztosítás állítólag kiterjed;
 - 2.2.3. a 2.2.1. pont hatálya alá nem tartozó esetekben 30 napos értesítési határidőre vonatkozó záradék;
 - 2.3. A nem háborús kockázatok elleni biztosítás kiterjed minden olyan, a 2.2. pontban felsorolt kockázatokon kívüli káreseményre, amelyekre kötelező biztosítást kötni, függetlenül attól, hogy vonatkoznak-e rájuk a 2.1. és 2.2. pontban foglalt mentességek, korlátozások és követelmények.
3. A B. függelék az ezen iránymutatásoknak megfelelő biztosítási kötelezettségvállalásokra („kék kártyák”) valamint biztosítási igazolásra vonatkozó példát tartalmaz.

A. függelék

Az iránymutatások 2.1.1., 2.1.2. és 2.2.1. pontjában említett záradékok

Radioaktív szennyezés, valamint vegyi, biológiai, biokémiai és elektromágneses fegyverek által okozott károkat kizáró intézményi záradék (370. sz. záradék, 2003.11.10.)

Ez a záradék elsőbbséget élvez minden, ebben a biztosításban foglalt, e záradéknak ellentmondó rendelkezéssel szemben, és minden ilyen rendelkezést hatálytalanít

1. Ez a biztosítás semmi esetre sem terjed ki az olyan veszteségre, károkra, felelősségre vagy költségekre, amelyeket közvetlenül vagy közvetve az alábbiak okoztak, vagy amelyek keletkezéséhez az alábbiak közvetlenül vagy közvetve hozzájárultak, vagy amelyek közvetlenül vagy közvetve az alábbiakból erednek:
 - 1.1. nukleáris üzemanyagból, nukleáris hulladékból vagy nukleáris üzemanyag elégetéséből származó ionizáló sugárzás vagy radioaktív szennyezés;
 - 1.2. bármely nukleáris létesítmény, reaktor vagy más nukleáris berendezés – vagy ezek nukleáris alkotórészének – radioaktív, mérgező, robbanásveszélyes vagy más módon veszélyes vagy szennyező tulajdonsága;
 - 1.3. minden atom- vagy maghasadás és/vagy -fúzió vagy más hasonló reakció elvén vagy radioaktív erővel vagy anyaggal működő fegyver vagy szerkezet;
 - 1.4. bármely radioaktív anyag radioaktív, mérgező, robbanásveszélyes vagy más módon veszélyes vagy szennyező tulajdonsága; az ezen alzáradékban foglalt kizárás nem terjed ki – a nukleáris üzemanyagok kivételével – a radioaktív izotópokra, amennyiben az említett izotópokat kereskedelmi, mezőgazdasági, orvosi, tudományos vagy egyéb hasonló, békés céllal készítik, szállítják, tárolják vagy használják fel;
 - 1.5. minden vegyi, biológiai, biokémiai és elektromágneses fegyver.

Számítógépes támadás által okozott károkat kizáró intézményi záradék (380. sz. záradék, 2003.11.10.)

1. Ez a biztosítás – kizárólag az alábbi 10.2. záradék fenntartásával – semmi esetre sem terjed ki az olyan veszteségre, károkra, felelősségre vagy költségekre, amelyeket közvetlenül vagy közvetve számítógép, számítógépes rendszer, számítógépes szoftver, program, kártékony kód, számítógépes vírus vagy folyamat, vagy bármely egyéb elektronikus rendszer okozott, vagy amelyek keletkezéséhez a fentiek közvetlenül vagy közvetve hozzájárultak, vagy amelyek közvetlenül vagy közvetve a fentiek használatából vagy működéséből erednek.
2. Amennyiben ezt a záradékot háború, polgárháború, forradalom, zendülés, felkelés vagy ezekből eredő polgári konfliktus, illetve bármilyen, hadviselő erő által vagy ellen elkövetett ellenséges cselekmény, továbbá terrorizmus vagy politikai indíttatású cselekmény kockázata elleni kötvényekben kötik ki, a 10.1. záradék nem alkalmazható az olyan (egyébként a biztosítási fedezet körébe tartozó) károk kizárására, amelyek bármely fegyver vagy lövedék indító- és/vagy irányítórendszeréhez és/vagy kilövő mechanizmusához tartozó számítógép, számítógépes rendszer, számítógépes szoftver, program vagy bármely egyéb elektronikus rendszer használatából erednek.

Háború esetén történő azonnali megszűnési és kizárási záradék

- 1.1. A biztosítási fedezet automatikus megszűnése
Függetlenül attól, hogy küldtek-e felmondási értesítést, a biztosítási fedezet AUTOMATIKUSAN MEGSZŰNIK
- 1.1.1. ha háború tör ki (hadüzenettel vagy anélkül) a következő államok bármelyike között: Egyesült Királyság, Amerikai Egyesült Államok, Franciaország, Orosz Föderáció, Kínai Népköztársaság;
- 1.1.2. bármely olyan hajó vonatkozásában, amelyre kiterjed a biztosítási fedezet, a hajó tulajdon- vagy használati jog tekintetében történő hatósági igénybevétele esetén.
- 1.2. Az öt nagyhatalom háborúja
Ez a biztosítás kizárja a következőket:
 - 1.2.1. az alábbiakból eredő veszteség, kár, felelősség vagy költségek: háború kitorése (hadüzenettel vagy anélkül) a következő államok bármelyike között: Egyesült Királyság, Amerikai Egyesült Államok, Franciaország, Orosz Föderáció, Kínai Népköztársaság;
 - 1.2.2. tulajdon- vagy használati jog tekintetében történő hatósági igénybevétele.

B. függelék

I. Példák az iránymutatások 3. pontjában említett biztosítási kötelezettségvállalásokra („kék kártyák”)

Háborús kockázatokra kötelezettséget vállaló biztosító által kibocsátott kék kártya

A tengeri utas- és poggyászszállításról szóló 2002. évi athéni egyezmény 4a. cikkének rendelkezéseivel összhangban kötött biztosításról kibocsátott igazolás

A hajó neve:

A hajó IMO-azonosítószáma:

Lajstromozási kikötő:

A tulajdonos neve és címe:

Ez az igazolás tanúsítja, hogy a fent megnevezett, a fenti tulajdonban lévő hajóra van olyan érvényes biztosítási kötvény, amely kielégíti a tengeri utas- és poggyászszállításról szóló 2002. évi athéni egyezmény 4a. cikkének előírásait, *figyelemmel az egyezmény és a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) jogi bizottsága által 2006 októberében elfogadott végrehajtási iránymutatások értelmében a háborús kockázatok elleni kötelező biztosítás tekintetében megengedett valamennyi kivételre és korlátozásra, beleértve különösen a következő záradékokat: [a kívánt mértékben beilleszthető az egyezmény és az iránymutatások, valamint a függelékek szövege]*

A biztosítás időtartama: 2007. február 20-tól

2008. február 20-ig

Azzal a feltétellel, hogy a biztosító a fent említett hatóságnak küldött írásos értesítéssel, 30 napos határidővel visszavonhatja ezt az igazolást, aminek következtében a biztosító felelőssége az említett határidő lejártának időpontjától – kizárólag az azt követő biztosítási események tekintetében – megszűnik.

Kelt:

Az igazolást kibocsátotta:

War Risks, Inc

[cím]

.....
(A biztosító aláírása)

a War Risks, Inc. kizárólagos ügynökeként

Nem háborús kockázatokra kötelezettséget vállaló biztosító által kibocsátott kék kártya

A tengeri utas- és poggyászszállításról szóló 2002. évi athéni egyezmény 4a. cikkének rendelkezéseivel összhangban kötött biztosításról kibocsátott igazolás

A hajó neve:

A hajó IMO-azonosítószáma:

Lajstromozási kikötő:

A tulajdonos neve és címe:

Ez az igazolás tanúsítja, hogy a fent megnevezett, a fenti tulajdonban lévő hajóra van olyan érvényes biztosítási kötvény, amely kielégíti a tengeri utas- és poggyászszállításról szóló 2002. évi athéni egyezmény 4a. cikkének előírásait, *figyelemmel az egyezmény és a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) jogi bizottsága által 2006 októberében elfogadott végrehajtási iránymutatások értelmében a nem háborús kockázatok elleni biztosítás tekintetében megengedett valamennyi kivételre és korlátozásra, beleértve különösen a következő záradékokat: [a kívánt mértékben beilleszthető az egyezmény és az iránymutatások, valamint a függelékek szövege]*

A biztosítás időtartama: 2007. február 20-tól

2008. február 20-ig

Azzal a feltétellel, hogy a biztosító a fent említett hatóságnak küldött írásos értesítéssel, három hónapos határidővel visszavonhatja ezt az igazolást, aminek következtében a biztosító felelőssége az említett határidő lejártának időpontjától – kizárólag az azt követő biztosítási események tekintetében – megszűnik.

Kelt:

Az igazolást kibocsátotta:

PANDI P&I

[Cím]

.....
(A biztosító aláírása)

A PANDI P&I kizárólagos ügynökeként

II. Az iránymutatások 3. pontjában említett biztosítási igazolásra vonatkozó minta

Igazolás az utasok halála vagy személyi sérülése esetén fennálló felelősség vonatkozásában kötött biztosításról vagy más pénzügyi biztosítékról

Kibocsátva a tengeri utas- és poggyászszállításról szóló 2002. évi athéni egyezmény 4a. cikkének rendelkezéseivel összhangban

A hajó neve	Azonosító-szám vagy betűjel	A hajó IMO-azonosító-száma	Lajstromozási kikötő	A szállítást ténylegesen teljesítő szállító neve és székhelyének teljes címe

Ez az igazolás tanúsítja, hogy a fent megnevezett hajóra van érvényes biztosítási kötvény vagy más olyan pénzügyi biztosíték, amely kielégíti a tengeri utas- és poggyászszállításról szóló 2002. évi athéni egyezmény 4a. cikkének előírásait.

A biztosíték típusa:

A biztosíték érvényességi ideje:

A biztosítótársaság(ok) és/vagy a garanciát nyújtó(k) neve és címe:

Az ezen igazolással tanúsított biztosítási fedezet a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) jogi bizottsága által 2006 októberében elfogadott végrehajtási iránymutatások értelmében egy háborús kockázatok elleni és egy nem háborús kockázatok elleni részre oszlik. A biztosítási fedezet mindkét említett részére vonatkozik az egyezmény és a végrehajtási iránymutatások értelmében megengedett valamennyi kivétel és korlátozás. A biztosítók nem viselnek egyetemleges felelősséget. A biztosítók:

Háborús kockázatok tekintetében: War Risks, Inc., [cím]

Nem háborús kockázatok tekintetében: Pandi P&I, [cím]

Az igazolás érvényességi ideje:

Kibocsátotta vagy tanúsította az alábbi állam kormánya:
(Az állam teljes megnevezése)

VAGY

A következő szöveg használandó, ha a részes állam a 4a. cikk (3) bekezdésével él:

Az igazolást a(z)

(az állam teljes megnevezése) kormányának megbízásából kibocsátotta a(z) (az intézmény vagy szervezet megnevezése).

Kibocsátás helye és dátuma:
(hely) (dátum)

.....
(a kibocsátó vagy tanúsító tisztviselő aláírása és beosztása)

Magyarázatok:

1. Ha kívánatos, az állam megnevezése tartalmazhat hivatkozást annak az országnak az illetékes közigazgatási hatóságára, ahol az igazolást kiállították.
 2. Ha a biztosíték teljes összege több forrásból származik, akkor az összegeket külön-külön fel kell tüntetni.
 3. Ha a biztosítékot többféle formában nyújtják, akkor ezeket tételesen fel kell sorolni.
 4. „A biztosíték érvényességi ideje” rovatban fel kell tüntetni a biztosíték érvénybelépésének időpontját.
 5. A biztosítótársaság(ok), illetve a garancianyújtó(k) alatt a „Cím” rovatban a biztosítótársaság(ok), illetve garancianyújtó(k) üzleti székhelyét kell feltüntetni. Adott esetben azt a telephelyet kell feltüntetni, ahol a biztosítást kötötték vagy a biztosítékot létesítették.
-

A TANÁCS INDOKOLÁSA

I. BEVEZETÉS

A Bizottság 2005 novemberében elfogadta a tengeri és belvízi utasszállítók baleseti felelősségéről szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre irányuló javaslatot ⁽¹⁾. A javaslatot 2006. február 24-én nyújtották be a Tanácsnak.

Az Európai Parlament az első olvasatot követő véleményét 2007. április 25-én fogadta el.

A Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2006. szeptember 13-án fogadta el véleményét. ⁽²⁾

A Régiók Bizottsága 2006. június 15-én fogadta el véleményét. ⁽³⁾

A Tanács az együtdöntési eljárás keretében (EKSz., 251. cikk) 2007. november 30-án politikai megállapodásra jutott a rendelettervezetről. A jogász-nyelvszaki ellenőrzést követően a Tanács 2008. június 6-án elfogadta közös álláspontját.

II. CÉLKITŰZÉS

A javasolt rendelet elsődleges célkitűzése a 2002. évi jegyzőkönyve által módosított, a tengeri utas- és poggyászszállításról szóló 1974. évi athéni egyezmény (a továbbiakban: „az athéni egyezmény”) beépítése a közösségi joganyagba.

A Bizottság javaslata ezen túlmenően több kiigazítást is tartalmaz az athéni egyezményhez képest, továbbá néhány kiegészítő intézkedést is, így például az alkalmazási hatály kiterjesztését a belföldi közlekedésre és a belvízi szállításra, valamint annak a lehetőségnek a megszüntetését, hogy a tagállamok az athéni egyezmény alapján a felelősséget illetően az egyezményben előírtnál nagyobb korlátozási összegeket állapíthassanak meg. A javaslat továbbá tartalmaz egy rendelkezést, mely szerint a mozgáskorlátozott utas mozgásegítő/gyógyászati felszerelését érő kár vagy veszteség esetén a kártérítés legfeljebb a felszerelés új állapotban való beszerzésének értéke lehet. Ezen kívül a légi és vasúti ágazathoz hasonlóképpen a javaslat előlegfizetést ír elő az utas halála vagy személyi sérülése esetére, valamint az utasok utazást megelőző tájékoztatásáról is rendelkezik.

III. A KÖZÖS ÁLLÁSPONT ELEMZÉSE

Általános észrevételek

A fent említett javaslatra vonatkozó közös álláspont a Tanács által jóváhagyott formájában aktualizálja a rendeletet azáltal, hogy megváltoztatja többek között azokat a rendelkezéseket, amelyek a hatályra, a rendelet és a felelősség globális korlátozásáról szóló egyéb nemzetközi egyezmények közötti kapcsolatra, az előlegfizetésre és a rendelet átmeneti rendelkezésére vonatkoznak.

A közös álláspont az Európai Parlament első olvasatban benyújtott számos módosítását (1., 2., 3., 5., 9., 10., 11., valamint 16–27. módosítás (8724/07)) beépíti a szövegbe – hol szó szerint, hol részben vagy lényegi szinten. Ezek javítják vagy pontosítják a javasolt rendelet szövegét. Egyes más módosítások ugyanakkor nem tükröződnek a közös álláspontban (4., 6., 7., 8., 12., 13., 14. és 15. módosítás). A Tanács – akárcsak a Bizottság – azon a véleményen van, hogy az Európai Tengerbiztonsági Ügynökség (EMSA) feladatainak felülvizsgálatával nem ebben a rendeletben kell foglalkozni, mivel az más tárgykörhöz tartozik (4. módosítás). A többi módosítás elutasításának részletesebb indokolását a következő szakasz tartalmazza.

A közös álláspont néhány olyan változtatást is tartalmaz, amely nem szerepelt az Európai Parlament első olvasatban kialakított véleményében, egyes esetekben ugyanis a Bizottság eredeti javaslata új elemekkel egészült ki vagy – néhány teljesen új rendelkezés beillesztése mellett – teljes mértékben átdolgozták.

Ezen túlmenően az átfogalmazás néhány esetben kizárólag a szöveg egyértelművé tételét vagy a rendelet egységességének biztosítását célozza.

Az alábbi szakasz a közös álláspont tartalmi változtatásait, valamint a Tanácsnak az Európai Parlament módosításaira adott válaszait részletezi.

⁽¹⁾ 6827/06 – COM(2005) 592 végleges.

⁽²⁾ HL C 318., 2006.12.23.

⁽³⁾ HL C 229., 2006.9.22.

Konkrét észrevételek

(1) *Hatály*

A Tanács – teljes egyetértésben az Európai Parlamenttel (16–27. módosítás) – elutasította az athéni egyezmény alkalmazásának a Bizottság által javaslatában ajánlott kiterjesztését a nemzetközi és belföldi belvízi közlekedésre. A Tanács az Európai Parlamentével egyező érvelés alapján úgy véli, hogy az athéni egyezmény a tengeri szállítással foglalkozik, és a belvízi szállításra való kiterjesztése nem volna helyénvaló, és nem venné kellőképpen figyelembe a belvízi ágazat sajátosságait.

A Tanács továbbá – a Bizottsággal és az Európai Parlamenttel ellentétben – úgy vélekedik, hogy az egy adott tagállamon belüli tengeri szállítás tekintetében ésszerű, hogy a rendelet a személyhajókra vonatkozó biztonsági szabályokról és követelményekről szóló 1998. március 17-i 98/18/EK irányelv 4. cikke szerinti A. osztályú hajókra vonatkozzék.

(2) *Az athéni egyezmény és egyéb IMO-intézkedések beépítése*

A Tanács az Európai Parlamenthez hasonlóan úgy véli, hogy a rendeletbe nem csak az athéni egyezményt kell beépíteni, hanem az IMO jogi bizottsága által 2006. október 19-én az athéni egyezményrel kapcsolatos egyes – különösen a terrorizmushoz kapcsolódó károk miatti kártérítésekkel kapcsolatos – kérdések rendezése céljából elfogadott, az athéni egyezmény végrehajtására vonatkozó IMO fenntartást és iránymutatásokat (a továbbiakban: IMO-iránymutatások) is. A Tanács ennél fogva – az Európai Parlamenthez hasonlóan – az IMO-iránymutatások szövegét új melléklet formájában csatolta a rendelethez.

Meg kell jegyezni mindazonáltal, hogy a Tanács véleménye szerint az athéni egyezmény teljes szövegének beillesztése jogbizonytalanságot eredményezhet, mivel az egyezményben több olyan rendelkezés is szerepel, amely nem kapcsolódik közvetlenül a rendelet tárgyához. A Tanács ezért – az Európai Parlamenttel ellentétben – a rendelet 3. cikkének (1) bekezdésében felsorolja az athéni egyezmény azon rendelkezéseit, amelyek a rendelet alkalmazása szempontjából relevánsak. A rendelet mellékletéből ezenkívül az átláthatóság érdekében eltávolították az athéni egyezmény azon rendelkezéseit, amelyek irrelevánsak vagy félrevezetőek lehetnek.

(3) *A vonatkozó felső határértékek*

A Tanács módosította a Bizottság javaslatát a tekintetben, hogy eltekint az athéni egyezmény 7. cikke (2) bekezdésének alkalmazásától. Utóbbi úgy rendelkezik, hogy a részes államoknak lehetőségük van az athéni egyezmény által megállapítottaknál magasabb felelősségi korlátokat elfogadni. A Tanács úgy határozott, hogy jelenlegi formájában alkalmazza az athéni egyezmény rendelkezését, anélkül, hogy – a Bizottság által javaslatában, az Európai Parlament által pedig 7. módosításában javasoltak szerint – egyedi közösségi mechanizmust vezetne be a 7. cikk (2) bekezdésének alkalmazásáról való megállapodásra vonatkozóan.

(4) *Egyéb nemzetközi egyezmények párhuzamos alkalmazása a hajótulajdonosok felelősségének korlátozása tekintetében*

A Tanács – tekintettel arra a tényre, hogy a tengeri követelésekkel összefüggő felelősség korlátozásáról szóló, az 1996-os jegyzőkönyvvel módosított 1976. évi nemzetközi egyezményt (LLMC 1996) már több tagállam is megerősítette – nem támogatja az Európai Parlamentet az athéni egyezmény 19. cikke alkalmazásának mellőzése (8. módosítás) tekintetében. A Tanács közös álláspontjának 5. cikke a jogbiztonság garantálása érdekében tovább pontosítja az athéni egyezmény és az LLMC 1996 közötti kapcsolatot.

(5) *Előlegfizetés*

A Tanács az Európai Parlamenttel (9. módosítás) szoros összhangban támogatja azt az elgondolást, hogy abban az esetben, ha egy hajózási esemény valamely utas halálát vagy személyi sérülését okozza, előlegfizetést kell teljesíteni. Annak biztosítása érdekében, hogy ez a rendelkezés a gyakorlatban is alkalmazható legyen, a Tanács kikötötte, hogy az akkor alkalmazandó, ha a hajózási esemény valamely tagállam területén belül történt, vagy olyan hajó fedélzetén, amely tagállami lobogó alatt hajózott vagy valamely tagállamban került lajstromozásra. A hajózási eseményt illetően a Tanács véleménye szerint annak fogalmát az athéni egyezmény megfelelően, kellő részletességgel határozza meg. A „hajózási esemény” fogalmát ezért nem szükséges külön beilleszteni.

A Tanács teljes mértékben támogatja az Európai Parlamentet (10. módosítás) annak pontosítása tekintetében, hogy az előlegfizetés nem minősül a felelősség elismerésének, és a későbbiek során fizetett összegekből levonható. Ugyanakkor a Tanács tovább pontosítja, hogy a kifizetett előleg – az athéni egyezményel és az IMO-iránymutatásokkal összhangban – mely esetekben lehet visszafizetendő.

(6) *Az utasok tájékoztatása*

A Tanács támogatja az Európai Parlamentet az utasok számára legkésőbb induláskor nyújtandó információk jellemzői (megfelelőség és érthetőség) tekintetében. A Tanács javaslata szerint a légitársasági ágazathoz hasonlóan e célra egy összefoglaló tájékoztatót lehetne használni. A Tanács mindazonáltal úgy véli, hogy a szervezett utazási formákról szóló 1990. június 13-i 90/314/EGK tanácsi irányelv rendelkezéseire nem szükséges utalni (12. módosítás), mert ez az irányelv már alkalmazandó, és a javasolt rendelettől független.

(7) *Késleltetett alkalmazás*

Az Európai Parlamenthez hasonlóan (13., 14. és 15. módosítás) a Tanács bevezetett egy átmeneti rendelkezést, amely lehetővé teszi a tagállamok számára, hogy a rendelet alkalmazását az annak hatálybalépését követő négy évig elhalasszák. Ugyanakkor a Tanács által a Bizottság javaslatához képest bevezetett módosítás az egy adott tagállamon belül, a 98/18/EK irányelv 4. cikke szerinti A. osztályú hajók fedélzetén történő tengeri szállításra vonatkozik, az Európai Parlament által javasoltak szerinti (az EK Sz. 299. cikke (2) bekezdésének hatálya alá tartozó régiókban működtetett) rendszeres kompjáratokra azonban nem.

IV. ÖSSZEGRZÉS

A Tanács úgy véli, hogy a közös álláspont reális megközelítést képvisel, valamint kellő figyelmet fordít a javaslat megvalósíthatóságára és javasolt kiegészítő rendelkezéseire csakúgy, mint a jogi egyértelműség követelményére.

A Tanács várakozással tekint a rendelet mielőbbi elfogadása céljából az Európai Parlamenttel folytatandó konstruktív megbeszélések elé.
