

**29/2008/EK KÖZÖS ÁLLÁSPONT**

a Tanács által 2008. december 9-én elfogadva

**a hajótulajdonosok tengeri biztosítási kárigényre vonatkozó biztosításáról szóló, ...-i 2008/.../EK európai parlamenti és tanácsi irányelv elfogadására tekintettel**

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2008/C 330 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 <sup>(1)</sup>,tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére <sup>(2)</sup>,a Szerződés 251. cikkében megállapított eljárásnak megfelelően <sup>(3)</sup>,

mivel:

- (1) A közösségi tengeri szállítási politika egyik eleme a kereskedelmi hajózás minőségének javítása rábírva a gazdasági szereplőket arra, hogy felelősségteljesebben járjanak el.
- (2) A hajók által okozott szennyezésről és a jogsértésekre alkalmazandó szankciók bevezetéséről szóló, 2005. szeptember 7-i 2005/35/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv <sup>(4)</sup> alapján már sor került visszatartó erejű intézkedések elfogadására.
- (3) A tagállamok 2008. október 9-én nyilatkozatot fogadtak el, amelyben egyhangúlag elismerték annak fontosságát, hogy valamennyi tagállam alkalmazza a tengeri biztosítási kárigény tekintetében fennálló felelősség korlátozásáról szóló, 1976. évi egyezmény 1996. évi jegyzőkönyve alkalmazásának fontosságát.
- (4) A biztosítással való rendelkezés kötelezettsége a károsultak jobb védelmét teszi lehetővé. Hozzájárul továbbá a követelményeket nem teljesítő hajók kilitálásához és lehetővé teszi a gazdasági szereplők közötti verseny visszaállítását. A Nemzetközi Tengerészeti Szervezet az A.898(21) számú határozatában felkérte továbbá az államokat, hogy a hajótulajdonosokat ösztönözzék arra, hogy megfelelő biztosítással rendelkezzenek.
- (5) Ezen irányelv rendelkezéseinek be nem tartását ki kell küszöbölni. Már a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzésről szóló, ...-i 2008/.../EK európai parlamenti és

tanácsi irányelv (átdolgozás) <sup>(5)</sup> rendelkezik a hajók fedélzeten tartandó bizonyítványok hiánya esetén történő visszatartásáról. Helyénvaló azonban lehetőséget teremteni a biztosításról szóló igazolással a fedélzeten nem rendelkező hajók kiutasítására. A kiutasítás módozatainak lehetővé kell tenniük a helyzet ésszerű határidőn belüli orvosolását.

- (6) Mivel ezen irányelv céljait, nevezetesen a megfelelő tengerhajózási politikai intézkedések bevezetését és végrehajtását a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, és ezért léptéke és hatásai miatt azok közösségi szinten jobban megvalósíthatók, a Közösség intézkedéseket hozhat a Szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően. Az említett cikkben foglalt arányosság elvének megfelelően ez az irányelv nem lépi túl az e cél eléréséhez szükséges mértéket,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. cikk

**Tárgy**

Ez az irányelv meghatározza a hajótulajdonosok tengeri biztosítási kárigényre vonatkozó biztosításával kapcsolatos kötelezettségeinek egyes szempontjaira alkalmazandó szabályokat.

2. cikk

**Hatály**

- (1) Ezt az irányelvet a 300 vagy ennél nagyobb bruttó tonnátartalmú hajókra kell alkalmazni.
- (2) Ezen irányelv nem alkalmazandó a hadihajókra, a haditengerészeti kiegészítő hajókra és a tagállamok tulajdonában lévő vagy általuk üzemeltetett egyéb, nem kereskedelmi jellegű közszolgálati célra használt hajókra.

- (3) Ez az irányelv nem érinti az érintett tagállamokban hatályban lévő és a mellékletben felsorolt eszközök által létrehozott rendszereket.

<sup>(1)</sup> HL C 318., 2006.12.23., 195. o.<sup>(2)</sup> HL C 229., 2006.9.22., 38. o.<sup>(3)</sup> Az Európai Parlament 2007. március 29-i véleménye (HL C 27. E, 2008.1.31., 166. o.), a Tanács 2008. december 9-i közös állásponjtja és az Európai Parlament ...-i állásponjtja (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé).<sup>(4)</sup> HL L 255., 2005.9.30., 11. o.<sup>(5)</sup> HL L ...

## 3. cikk

**Fogalommeghatározások**

Ezen irányelv alkalmazásában az alábbi fogalommeghatározásokat kell alkalmazni:

- a) „hajótulajdonos”: tengerjáró hajó hajórajstrom szerinti tulajdonosa, vagy a hajó üzemeltetéséért felelős bármely egyéb, például a hajót személyzet nélkül bérlő személy;
- b) „biztosítás”: önrészes vagy önrész nélküli biztosítás, amely magában foglalja például a kölcsönös biztosító (P&I) klubok nemzetközi csoportjának tagjai által jelenleg kínált felelősség-biztosítás-típust, továbbá más hatékony biztosítási formákat (ideértve az igazolt önbiztosítást is), és a hasonló fedezeti feltételeket nyújtó pénzügyi biztosítékokat;
- c) az „1996. évi egyezmény”: a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) által elfogadott, a tengeri biztosítási kárigény tekintetében fennálló felelősség korlátozásáról szóló, az 1996. évi jegyzőkönyvvel módosított 1976. évi egyezmény egységes szerkezetbe foglalt szövege.

## 4. cikk

**A tengeri biztosítási kárigényekre vonatkozó biztosítás**

(1) Minden tagállam megköveteli, hogy a lobogója alatt hajózó hajók tulajdonosai e hajókra biztosítással rendelkezzenek.

(2) Minden tagállam megköveteli, hogy a saját lobogójától eltérő lobogó alatt hajózó hajók tulajdonosai érvényes biztosítással rendelkezzenek, amikor e hajók belépnek a tagállam joghatósága alá tartozó kikötőbe. Ez nem zárja ki, hogy a tagállamok – a nemzetközi joggal összhangban – megköveteljék a felségvizeiken tartózkodó ilyen hajóktól az ennek a követelménynek való megfelelést.

(3) Az (1) és (2) bekezdésben említett biztosítás az 1996. évi egyezmény szerinti korlátozásnak megfelelő tengeri biztosítási kárigényekre terjed ki. A biztosítás hajónkénti és káreseményenkénti összege egyenlő az 1996. évi egyezményben a felelősségkorlátozás tekintetében megállapított vonatkozó legnagyobb összeggel.

## 5. cikk

**Ellenőrzés, megfelelés, a kikötőből való kiutasítás és a kikötőbe való belépés megtagadása**

(1) Minden tagállam gondoskodik arról, hogy a joghatósága alá tartozó kikötőben tartózkodó hajónak a 2008/.../EK irányelvvel összhangban történő ellenőrzése során ellenőrizték azt is, hogy a 6. cikkben említett igazolás a fedélzeten található-e.

(2) Amennyiben a 6. cikkben említett igazolás nincs a fedélzeten, és a biztonsági kérdéseket érintő esetekben a hajók visszatartását elrendelő 2008/.../EK irányelv sérelme nélkül az ille-

tékes hatóság a hajóra vonatkozóan kiutasítási végzést bocsáthat ki, amelyről a Bizottságot, a többi tagállamot és az érintett lobogó szerinti államot is köteles értesíteni. Az ilyen kiutasítási végzés kibocsátásának eredményeképpen minden tagállam megtagadja e hajótól a kikötőbe való belépést mindaddig, amíg a hajótulajdonos a 6. cikkben említett igazolásról értesítést nem küld.

## 6. cikk

**A biztosításról szóló igazolás**

(1) A 4. cikkben említett biztosítás meglétét a biztosítás nyújtója által kibocsátott egy vagy több igazolással kell bizonyítani, és az igazolást a hajó fedélzetén kell tartani.

(2) A biztosító által kiállított igazolásoknak a következő információkat kell tartalmazniuk:

- a) a hajó neve, IMO-száma és a lajstromozási kikötő;
- b) a hajótulajdonos neve és gazdasági tevékenységének székhelye;
- c) a biztosítás típusa és időtartama;
- d) a biztosító neve és gazdasági tevékenységének székhelye, illetve adott esetben a biztosítás létesítésének helye.

(3) Ha az igazolásokon használt nyelv nem angol, francia vagy spanyol, akkor a szövegnek tartalmaznia kell a fenti nyelvek egyikére történő fordítást is.

## 7. cikk

**Szankciók**

A 4. cikk (1) bekezdése alkalmazásában a tagállamok szankciórendszert alakítanak ki az ezen irányelv értelmében elfogadott nemzeti jogszabályaik megsértésének esetére, és meghoznak minden szükséges intézkedést annak biztosítására, hogy e szankciókat alkalmazzák. Az előírt szankcióknak hatékonynak, arányosnak és visszatartó erejűnek kell lenniük.

## 8. cikk

**Jelentés**

A Bizottság ezen irányelv alkalmazásáról háromévenként, és első alkalommal 2015. január 1-je előtt jelentést terjeszt az Európai Parlament és a Tanács elé.

## 9. cikk

**Átültetés**

(1) A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek 2012. január 1-je előtt megfeleljenek. Erről haladéktalanul tájékoztatják a Bizottságot.

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 közlik a Bizottsággal nemzeti joguknak azokat a főbb rendelkezéseit, amelyeket az ezen irányelv által szabályozott területen fogadnak el.

10. cikk

**Hatálybalépés**

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

11. cikk

**Címzettek**

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt ...

az Európai Parlament részéről

az elnök

...

a Tanács részéről

az elnök

...

## MELLÉKLET

- az olajszennyezéssel okozott károkkal kapcsolatos polgári jogi felelősségről szóló 1992. évi nemzetközi egyezmény;
- a veszélyes és mérgező anyagok tengeri szállításával okozott károkkal kapcsolatos felelősségről és a károk megtérítéséről szóló 1996. évi nemzetközi egyezmény (HNS-egyezmény);
- a bunkerolaj-szennyezéssel okozott károkkal kapcsolatos polgári jogi felelősségről szóló 2001. évi nemzetközi egyezmény („bunkerolaj-egyezmény”)
- a hajóroncsok eltávolításáról szóló, 2007. évi nairobi nemzetközi egyezmény (a hajóroncsok eltávolításáról szóló egyezmény).
- Az Európai Parlament és a Tanács a tengeri utasszállítók baleseti felelősségéről szóló, ...-i .../2008/EK rendelete <sup>(1)</sup>.

---

---

(1) HL L...

## A TANÁCS INDOKOLÁSA

### I. BEVEZETÉS

A Bizottság a harmadik tengeri közlekedési biztonsági csomag egyik javaslataként 2006. január 31-én benyújtotta a hajótulajdonosok polgári jogi felelősségéről és az általuk nyújtandó pénzügyi biztosítékokról szóló európai parlamenti és tanácsi irányelvjavaslatot <sup>(1)</sup>.

Az Európai Parlament 2007. március 29-én megszavazta az első olvasat során kialakított véleményét <sup>(2)</sup>.

A Tanács 2008. október 9-én politikai megállapodást ért el a hajótulajdonosok tengeri biztosítási kárigényre vonatkozó biztosításáról szóló irányelvtervezetről. A jogi-nyelvi ellenőrzést követően a Tanács 2008. december 9-én elfogadta közös álláspontját a Szerződés 251. cikkének megfelelően.

Munkája során a Tanács figyelembe vette az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság <sup>(3)</sup> és a Régiók Bizottsága <sup>(4)</sup> véleményét is.

### II. A KÖZÖS ÁLLÁSPONT ELEMZÉSE

#### Általános észrevételek

A hajótulajdonosok polgári jogi felelősségéről és az általuk nyújtandó pénzügyi biztosítékokról szóló, a Bizottság által 2006 elején benyújtott irányelvjavaslat a harmadik tengeri közlekedési biztonsági csomag része. A javaslat célja a hajótulajdonosok felelősségi rendszerének és a kapcsolódó felső összeghatároknak a közösségi szintű harmonizálása, valamint egy kötelező biztosítási rendszer és a tengerészek magára hagyása esetében alkalmazandó pénzügyi biztosítékok bevezetése.

Bár a Tanács egyetért a bizottsági javaslat azon célkitűzésével, amely a hajók üzemeltetéséből eredő károkat elszenvedők érdekeinek hatékonyabb védelmére törekszik, azonban úgy véli, hogy a javaslat több olyan rendelkezése, amely ugyanarra a kérdésre a nemzetközi kötelezettségekkel párhuzamosan saját közösségi szabályokat hoz létre, ellentmondásos helyzethez vezetne, és a fent említett célkitűzés tekintetében ellentétes hatású volna. Ez különösen igaz a felelősségi rendszerrel és a tengerészekre vonatkozó intézkedésekkel kapcsolatos rendelkezésekre. Az IMO-egyezmény megerősítését kötelezővé tevő, javasolt rendelkezések nem elfogadhatók a tagállamok számára, elsősorban alkotmányos okokból. Ezenfelül a Tanács néhány rendelkezést – különösen az igazolások kiadását és ellenőrzését érintő rendelkezéseket – nem tekint helyénvalónak, mivel azok szükségtelen adminisztratív terhet jelentenek.

A Tanács közös álláspontja egyértelműen hozzáadott értékkel bír, jelenleg sem nemzetközi, sem közösségi szinten nem létező rendelkezések kialakítására törekszik. Ezért a hajótulajdonosok tekintetében olyan biztosítási kötelezettség bevezetésére összpontosít, amelynek szintje követi a tengeri biztosítási kárigény tekintetében fennálló felelősség korlátozásáról szóló, az 1996. évi jegyzőkönyvvel módosított egyezményben (LLMC 96) megállapított felső határértékeket. Meghatározza az e kötelezettség végrehajtására szolgáló intézkedéseket, amelyek értelmében ellenőrizni kell az e célból a hajó fedélzetén tartott igazolást, továbbá szankciókat állapít meg az irányelv be nem tartása esetére.

A Tanács közös álláspontja így – átszövegezve azt, illetve a szöveg több részének törlésével – nagymértékben módosítja az eredeti bizottsági javaslatot. Ez azt jelenti, hogy a Tanács nem fogadott el minden módosítást, amelyet az Európai Parlament első olvasatban elfogadott véleményébe ezen törölt részekhez kapcsolódóan vezetett be.

A közös állásponttal párhuzamosan az Európai Unió tagállamai kormányképviselőinek nyilatkozata <sup>(5)</sup> megerősíti kötelezettségvállalásukat arra, hogy mindent megtesznek a tengeri közlekedés biztonságáról szóló nemzetközi egyezmények, a lobogó szerinti állammal szembeni kötelezettségekkel kapcsolatos IMO-szabályozás, valamint az IMO-audit gyors és hatékony végrehajtásának érdekében.

<sup>(1)</sup> 5907/06.

<sup>(2)</sup> 7805/07 CODEC 277 MAR 20 ENV 171.

<sup>(3)</sup> CESE 1177/2006, 2006.9.13. (HL C 318., 2006.12.23., 195. o.).

<sup>(4)</sup> CdR 43/2006, 2006.6.15. (HL C 229., 2006.9.22., 38. o.).

<sup>(5)</sup> 15859/08 ADD 1.

### **Kulcsfontosságú szakpolitikai kérdések**

#### *i. A tengeri biztosítási kárigényekre vonatkozó kötelező biztosítás*

A Tanács követi a Bizottság azon javaslatát, amely biztosítási kötelezettséget vezet be a valamely tagállam lobogója alatt hajózó hajók, valamint a más tagállam lobogója alatt hajózó hajók tulajdonosai számára. Ez utóbbit illetően a Tanács közös álláspontja úgy rendelkezik, hogy e kötelezettség akkortól áll fenn, amikor a hajó belép a tagállam joghatósága alá tartozó kikötőbe, vagy amennyiben a tagállam úgy határoz, amikor a hajó a felségvizein tartózkodik.

A Tanács – a biztosítási fedezet általános, harmonizált szintjének meghatározása érdekében – közös álláspontjában az LLMC 96-ban megállapított felső összeghatárokat alkalmazza a biztosítás hajónkénti és káreseményenkénti összegeként. A közös álláspontban használt „biztosítás” kifejezés nagyrészt az IMO A.898(21) határozatában („Iránymutatások a hajótulajdonosok tengeri biztosítási kárigényekhez kapcsolódó felelősségéről”) szereplő fogalom meghatározáson alapul.

#### *ii. Ellenőrzés, megfelelés és szankciók*

A közös álláspont, ellenőrizendő, hogy a hajótulajdonosok eleget tesznek-e biztosítási kötelezettségüknek – a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzésről szóló irányelvvel összhangban – a kikötő szerint illetékes állam által végzendő ellenőrzésről rendelkezik. E célból a hajó fedélzetén kell tartani a biztosító által kiállított egy vagy több igazolást. Az igazolásra vonatkozó, a közös álláspontban szereplő előírások nagyrészt az eredeti bizottsági javaslaton alapulnak.

A Tanács fontosnak véli, hogy külön szankciók lehetőségét irányozza elő arra az esetre, ha az igazolás nincs a fedélzetén. Az érintett hajónak a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzésre vonatkozó szabályok szerinti visszatartásának sérelme nélkül, a hajót ki lehet utasítani a kikötőből, és nem léphet be a tagállamok kikötőibe mindaddig, amíg nem orvosolja a helyzetet. A közös álláspont tartalmaz egy, a tagállamok lobogó szerinti állam mivoltukból eredő kötelezettségükhöz kapcsolódó általános rendelkezést is az irányelv be nem tartása esetére megállapítandó szankciókról.

#### *iii. Kapcsolat a felelősségről és kártalanításról szóló egyéb eszközökkel létrehozott rendszerekkel*

A bizottsági javaslatot követve a Tanács közös álláspontjában úgy rendelkezik, hogy az irányelv nem érinti a más nemzetközi egyezmények – nevezetesen a CLC-egyezmény, HNS-egyezmény, a bunkerolaj-egyezmény és a hajóroncsok eltávolításáról szóló egyezmény –, valamint az athéni egyezményt a közösségi jogba átültető rendelet értelmében létrehozott rendszereket.

### **III. ÖSSZEGRÉS**

A Tanács úgy véli, hogy közös álláspontja a hajók üzemeltetéséből eredő károkat elszenvedők hatékonyabb kártalanításához, és a követelményeket nem teljesítő hajók kitiltásához hozzájáruló eszköz.

A Tanács tudomásul veszi – a harmadik tengeri közlekedési biztonsági csomagról folytatott tárgyalások keretében – az Európai Parlamenttel a javaslattal kapcsolatban már megtörtént kapcsolatfelvételt. Várakozással tekint a szövegről való gyors megállapodás elé, amely lehetővé teszi az irányelv mielőbbi elfogadását.