

# Az Európai Unió Hivatalos Lapja

C 190 E

51. évfolyam

Magyar nyelvű kiadás

Tájékoztatások és közlemények

2008. július 29.

Közleményszám

Tartalom

Oldal

III *Előkészítő jogi aktusok*

## TANÁCS

2008/C 190 E/01

A Tanács 2008. június 6-án elfogadott 18/2008/EK közös álláspontja, az Európai Közösséget létrehozó szerződés 251. cikkében megállapított eljárásnak megfelelően eljárva, a hajófelügyeleti és hajóvizsgáló szervezetek közös szabályairól és szabványairól szóló európai parlamenti és tanácsi rendelet (átdolgozott változat) elfogadására tekintettel <sup>(1)</sup> ..... 1

2008/C 190 E/02

A Tanács 2008. június 6-án elfogadott 19/2008/EK közös álláspontja, az Európai Közösséget létrehozó szerződés 251. cikkében megállapított eljárásnak megfelelően eljárva, a tengeri utasszállítók baleseti felelősségéről szóló európai parlamenti és tanácsi rendelet elfogadására tekintettel <sup>(1)</sup> ..... 17

HU

<sup>(1)</sup> EGT-vonatkozású szöveg

## III

(Előkészítő jogi aktusok)

## TANÁCS

## 18/2008/EK KÖZÖS ÁLLÁSPONT

a Tanács által 2008. június 6-án elfogadva

a hajófelügyeleti és hajóvizsgáló szervezetek közös szabályairól és szabványairól szóló, ...-i .../.../  
EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (átdolgozott változat) elfogadására tekintettel

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2008/C 190 E/01)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 80. cikkének (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 hajófelügyeleti és hajóvizsgáló szervezetek, valamint a tengerhajózási igazgatás vonatkozó tevékenységeinek közös szabályairól és szabványairól szóló, 1994. november 22-i 94/57/EK tanácsi irányelvet <sup>(4)</sup> több alkalommal jelentős mértékben módosították. Mivel további módosításokat kell tenni, az érthetőség érdekében azt át kell dolgozni.
- (2) Figyelemmel a 94/57/EK irányelv rendelkezéseinek jellegére, helyénvalónak tűnik, hogy annak rendelkezéseit két különböző közösségi jogi eszközzel dolgozzák át, nevezetesen egy irányelvvel és egy rendelettel.

- (3) Ezt az irányelvet a Közösség nemzetközi kötelezettségeivel összhangban kell értelmezni, ideértve az 1982. december 10-i Egyesült Nemzetek tengerjogi egyezményét is.

- (4) A hajófelügyeleti és hajóvizsgáló szervezeteknek képesnek kell lenniük szolgáltatásaiknak a Közösség egészében való nyújtására, és az egymással való versengésre, a biztonság és a környezet védelme egyenlő szintjének biztosítása mellett. A tevékenységükhöz szükséges szakmai szabványokat ezért egységesen kell megalkotni, és a Közösség egészében kell alkalmazni.

- (5) Ezt a célt olyan intézkedések révén kell elérni, amelyek kellő módon kapcsolódnak a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) munkájához, és adott esetben arra épülnek, illetve kiegészítik azt. A tagállamoknak és a Bizottságnak továbbá elő kell segíteniük az elismert szervezetekre vonatkozó nemzetközi kódex IMO általi kidolgozását.

- (6) A szervezetek elismerésére vonatkozóan minimumkövetelményeket kell megállapítani a hajók biztonságának növelése és a hajók által okozott környezetszennyezés megelőzése érdekében. A 94/57/EK irányelvben megállapított minimumkövetelményeket ezért erősíteni kell.

- (7) Annak érdekében, hogy a legelső elismerést megadják az olyan szervezetek számára, amelyek a tagállamok nevében történő tevékenységre kívánnak felhatalmazást kapni, a Bizottság az elismerést kérelmező tagállamokkal együtt összehangolt és központosított módon hatékonyabban tudja megítélni, hogy a szervezet az ebben a rendeletben meghatározott minimumkövetelményeket kielégíti-e.

<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. április 25-i véleménye (HL C 74 E., 2008.3.20., 632. o.), a Tanács ...-i közös álláspontja (2008.6.6.), és az Európai Parlament ...-i álláspontja (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé).

<sup>(4)</sup> HL L 319., 1994.12.12., 20. o. A legutóbb a 2002/84/EK irányelvvel (HL L 324., 2002.11.29., 53. o.) módosított irányelv.

- (8) Az elismerés csak a szervezet minőséggel és biztonsággal kapcsolatos teljesítménye alapján adható meg. Biztosítani kell, hogy ezen elismerés hatálya mindenkor összhangban legyen az érintett szervezet tényleges teljesítményével. Az elismerés megadásakor továbbá tekintetbe kell venni az elismert szervezetek eltérő jogi formáját és szervezeti felépítését, miközben továbbra is biztosítani kell az e rendeletben meghatározott minimumkövetelmények egységes alkalmazását és a közösségi ellenőrzések hatékonyságát. Az elismerendő szervezetnek – szervezeti felépítésétől függetlenül – világszerte szolgáltatásokat kell nyújtania, és általános közös és egyéni felelősséget kell viselnie.
- (9) Az ezen rendelet végrehajtásához szükséges intézkedéseket a Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskörök gyakorlására vonatkozó eljárások megállapításáról szóló, 1999. június 28-i 1999/468/EK tanácsi határozatnak <sup>(1)</sup> megfelelően kell elfogadni.
- (10) A Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy a nemzetközi egyezmények, jegyzőkönyvek, kódexek és a kapcsolódó határozatok módosításainak átvezetése, az I. mellékletben előírt követelmények naprakésszé tétele, valamint a szabályok és eljárások hatékonyságának és az elismert szervezetek osztályozott hajói biztonsági és környezetszennyezés-megelőzési teljesítményének méréséhez kapcsolódó követelmények elfogadása érdekében ezt a rendeletet módosítsa. Mivel ezek az intézkedések általános hatályúak, és e rendelet nem alapvető fontosságú elemeinek módosítására irányulnak, beleértve annak új, nem alapvető fontosságú elemekkel való kiegészítését, azokat az 1999/468/EK határozat 5a. cikkében meghatározott ellenőrzéssel történő szabályozási eljárással összhangban kell elfogadni.
- (11) Rendkívül fontos az, hogy gyorsan, hatékonyan és arányosan foglalkozzanak azzal, ha egy elismert szervezet nem tesz eleget kötelezettségeinek. Az elsődleges cél bármilyen hiányosság helyrehozatala, a biztonságot vagy a környezetet fenyegető bármilyen lehetséges veszély korai kiküszöbölése céljából. A Bizottságnak ezért meg kell adni a szükséges felhatalmazást ahhoz, hogy az elismert szervezettől megkövetelje a szükséges megelőző és helyreállító intézkedések meghozatalát, és hogy kényszerítő intézkedésként pénzbírságot vagy időszakos kényszerítő bírságot szabjon ki. E hatásköreinek gyakorlása során a Bizottságnak tiszteletben kell tartania az alapvető jogokat, és biztosítani kell, hogy a szervezetek álláspontjukat az eljárás bármely szakaszában kifejtthessék.
- (12) A közösségi szintű megközelítésnek megfelelően egy olyan szervezet elismerését visszavonó határozatot, amely nem tesz eleget a rendeletben megállapított kötelezettségeknek, vagy azért, mert a fent említett intézkedések nem bizonyultak hatékonyak, vagy mert a szervezet egyébként a biztonságra és a környezetre nézve elfogadhatatlan veszélyt jelent a Bizottságnak közösségi szinten, a felállított bizottság eljárása alapján kell meghoznia.
- (13) Az elismert szervezetek folyamatos utólagos ellenőrzésénél az összehangolt és központosított eljárás mód hatékonyabb annak megítélésére, hogy e szervezetek mennyiben tesznek eleget e rendeletnek. Ezért helyénvaló, hogy a Bizottságot az elismerést kérelmező tagállammal együtt bízzák meg ezzel a feladattal a Közösség nevében.
- (14) Az elismert szervezetek működésének ellenőrzése részeként elengedhetetlen, hogy a Bizottság ellenőrei a hajó lobogójára való tekintet nélkül hozzáférésük legyen a hajókhoz és a hajózási dokumentumokhoz annak megállapítása érdekében, hogy az elismert szervezetek eleget tesznek-e az e rendeletben megállapított minimális követelményeknek az osztályaikba tartozó valamennyi hajó tekintetében.
- (15) Az elismert szervezetek azon képessége, hogy gyorsan felismerjék és helyrehozzák a szabályaikban, eljárásaikban és belső ellenőrzéseikben meglévő hibákat, nélkülözhetetlen az általuk ellenőrzött és bizonyítvánnyal ellátott hajók biztonsága szempontjából. Ezt a képességet egy minőségvizsgáló és tanúsító rendszernek kell megerősítenie, amely üzleti és politikai érdekektől független annak érdekében, hogy közös fellépést javasoljon valamennyi elismert szervezet tartós fejlődése és a Bizottsággal való gyümölcsöző együttműködés biztosítása céljából.
- (16) Az elismert szervezetek szabályai és eljárásai kulcsfontosságúak a biztonság növelésének és a baleset- és környezetszennyezés-megelőzésnek. E szervezetek elindították szabályaik és rendelkezéseik harmonizálásának folyamatát. A közösségi jogszabályoknak ösztönözniük és támogatniuk kell ezt a folyamatot, tekintve, hogy az kedvező hatással lehet a tengeri biztonságra és ugyanakkor az európai hajóépítő ipar versenyképességére is.
- (17) Az elismert szervezetek szabályainak összehangolása a kereskedelmi hajók tervezésének, építésének és rendszeres szemléinek vonatkozásában folyamatban van. Ennélfogva a saját szabályok kidolgozásának kötelezettségét vagy a saját szabályok kidolgozására vonatkozó bizonyított képességet a harmonizációs folyamat összefüggésében kell látni, és az nem képezheti az elismert szervezetek vagy a potenciális jelöltek tevékenységei elismerésének akadályát.
- (18) Az elismert szervezeteket kötelezni kell műszaki szabványaik aktualizálására és azok következetes hatályba léptetésére, a biztonsági szabályok harmonizálása és a nemzetközi szabályok közösségen belüli egységes végrehajtásának biztosítása érdekében. Amennyiben az elismert szervezetek műszaki szabványai azonosak vagy nagyon hasonlóak, fontolóra kell venni a bizonyítványok kölcsönös elismerését a megfelelő esetekben, referencia-ként a legnagyobb követelményeket állító és legszigorúbb bizonyítványokat alapul véve.

<sup>(1)</sup> HL L 184., 1999.7.17., 23. o. A 2006/512/EK határozattal (HL L 200., 2006.7.22., 11. o.) módosított határozat.

- (19) Noha az egyes elismert szervezetek – elviekben – csak és kizárólag az általuk tanúsított alkatrészekkel kapcsolatban vonhatók felelősségre, az elismert szervezetek és gyártók felelőssége minden egyedi esetben a közösen meghatározott feltételek, illetve adott esetben az alkalmazandó jog szerint állapítandó meg.
- (20) Mivel az átláthatóság és az érdekelt felek közötti információcseré, valamint a nyilvánosságnak az információhoz való hozzáférése joga a tengeri balesetek megelőzésének alapvető eszközei, az elismert szervezeteknek minden vonatkozó jogszabály által meghatározott információt meg kell adniuk az osztályukba tartozó hajók állapotára vonatkozóan a kikötő szerinti állam ellenőrző hatóságainak, és azokat nyilvánosan hozzáférhetővé kell tenniük.
- (21) Annak a megakadályozására, hogy a hajók a szükséges javítások elkerülése céljából más osztályba lépjenek, az elismert szervezeteknek egymás között ki kell cserélniük minden, az osztályt cserélő hajók állapotára vonatkozó információt, beleértve szükség esetén a lobogó szerinti államot.
- (22) A hajógyárak, a berendezések beszállítói és a hajótulajdonosok szellemi tulajdonjogainak védelme nem akadályozhatja az e felek közötti rendes gazdasági ügyleteket és szerződéses szolgáltatásokat.
- (23) Az 1406/2002/EK rendelet<sup>(1)</sup> által létrehozott Európai Tengerbiztonsági Ügynökségnek (EMSA) támogatást kell nyújtania e rendelet alkalmazásának biztosításához.
- (24) Mivel e rendelet célját, nevezetesen az azon szervezetek által végrehajtandó intézkedések meghatározását, amelyek a Közösségben hajók ellenőrzéséért, felügyeletéért, valamint a rendelkezések betartását igazoló bizonyítványok kiállításáért felelősek, a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, illetve a fellépés nagyságrendje és hatása miatt az közösségi szinten jobban megvalósítható, a Közösség intézkedéseket fogadhat el a Szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvével összhangban. Az e cikkben foglalt arányosság elvének megfelelően ez a rendelet nem lépi túl az e cél eléréséhez szükséges mértéket.
- (25) A hajófelügyeleti és hajóvizsgáló szervezetekkel kapcsolatosan a tagállamok által követendő intézkedéseket a hajófelügyeleti és hajóvizsgáló szervezetek, valamint a tengerészeti hatóságok vonatkozó tevékenységeinek közös szabályairól és szabványairól .../.../EK európai parlamenti és tanácsi irányelv<sup>(2)</sup> határozza meg,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

#### 1. cikk

Ez a rendelet állapítja meg az azon szervezetek által végrehajtandó intézkedéseket, amely szervezetek a tengerek biztonságáról és a tengerek szennyezésének megakadályozásáról szóló nemzetközi egyezmények rendelkezéseinek betartása céljából a hajók ellenőrzéséért, felügyeletéért, valamint a rendelkezések betartását igazoló bizonyítványok kiállításáért felelősek, ugyanakkor előmozdítja a szolgáltatásnyújtás szabadságának megvalósítására irányuló célok elérését. E rendelet magában foglalja a nemzetközi egyezmények hatálya alá tartozó hajók hajótestével, gépi berendezéseivel, elektromos és vezérlőberendezéseivel szemben támasztott biztonsági követelmények kidolgozására és megvalósítására is alkalmazandó.

#### 2. cikk

E rendelet alkalmazásában a következő fogalom meghatározások alkalmazandók:

- a) hajó a nemzetközi egyezmények hatálya alá tartozó hajó;
- b) nemzetközi egyezmények az 1974. november 1-i Életbiztonság a tengeren tárgyú nemzetközi egyezmény (SOLAS 74) kivéve a melléklet XI-2 fejezetét, az 1966. április 5-i nemzetközi egyezmény a merülésvonalakról, valamint az 1973. november 2-i nemzetközi egyezmény a hajók által okozott környezet-szennyezés megelőzéséről (Marpol), annak jegyzőkönyveivel és módosításaival együtt, valamint a tagállamok mindegyikében alkalmazott kötelező, frissített változatú vonatkozó szabályzatok;
- c) szervezet jogalany és annak leányvállalatai, valamint bármilyen más, ellenőrzése alatt álló csoport, amelyek együttesen vagy külön-külön végzik az e rendelet hatálya alá tartozó feladatokat;

<sup>(1)</sup> HL L 208., 2002.8.5., 1. o. A legutóbb az 1981/2006/EK rendelettel (HL L 304., 2006.12.30., 1. o.) módosított rendelet.

<sup>(2)</sup> HL L

- |                                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|--------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| d) ellenőrzés                        | a c) pont alkalmazásában jogok, szerződések és bármilyen más, jogi vagy gyakorlati eszközök, amelyek akár külön-külön, akár együttesen lehetőséget adnak egy jogalany feletti meghatározó befolyás gyakorlására, vagy lehetővé teszik e jogalany számára az e rendelet hatálya alá tartozó feladatok elvégzését. |
| e) elismert szervezet                | e rendelettel összhangban elismert szervezet;                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| f) felhatalmazás                     | olyan intézkedés, melynek során egy tagállam egy elismert szervezet számára felhatalmazást ad vagy hatáskört ruház át;                                                                                                                                                                                           |
| g) jogszabályban előírt bizonyítvány | egy lobogó szerinti állam által vagy nevében a nemzetközi egyezményekkel összhangban kibocsátott bizonyítvány;                                                                                                                                                                                                   |
| h) szabályok és eljárások            | egy elismert szervezet követelményei a hajók tervezése, megépítése, felszerelése, karbantartása és ellenőrzése vonatkozásában.                                                                                                                                                                                   |
| i) osztályozási bizonyítvány         | egy elismert szervezet által kibocsátott olyan okmány, amely igazolja, hogy a hajó adottságai a hajó meghatározott célú használatához vagy meghatározott működési területre vonatkozóan az elismert szervezet által összeállított és nyilvánosságra hozott szabályokkal és eljárásokkal összhangban megfelelőek; |
| j) letelepedés                       | azt a helyet jelenti, ahol egy szervezet létesítő okirat szerinti székhelye, központi ügyvezetése vagy üzleti tevékenységeinek fő helye található.                                                                                                                                                               |

### 3. cikk

(1) Amennyiben egy tagállam felhatalmazást kíván adni egy még el nem ismert szervezetnek, elismerési kérelmet kell benyújtania a Bizottságnak részletes adatokkal és bizonyítékokkal arra vonatkozóan, hogy a szervezet megfelel az I. mellékletben meghatározott minimumfeltételeknek, valamint arról a követelményről és kötelezettségvállalásáról, hogy a szervezet teljesíteni fogja a 8. cikk (4) bekezdésében, valamint a 9., a 10. és a 11. cikkben meghatározott rendelkezéseket.

(2) A Bizottság a kérelmet benyújtó tagállammal együtt értékeli azokat a szervezeteket, amelyeknek az elismerési kérelmet megkapták, azért, hogy igazolják, hogy a szervezetek felvállalják az (1) bekezdésben említett követelményeket és megfelelnak azoknak.

(3) A Bizottság– összhangban a 12. cikk (3) bekezdésében említett szabályozási bizottsági eljárással – elutasítja azon szervezetek elismerését, amelyek nem tesznek eleget az e cikk (1) bekezdésében említett követelményeknek, vagy amelyek teljesítményét a biztonságot vagy a környezetet fenyegető elfogadhatatlan veszélynek tekintik, a 14. cikkel összhangban meghatározott feltételek alapján.

### 4. cikk

(1) Az elismerést a Bizottság a 12. cikk (3) bekezdésében hivatkozott szabályozási bizottsági eljárásnak megfelelően adja meg.

(2) Az elismerés kizárólag olyan szervezeteknek adható meg, amelyek teljesítik a 3. cikkben említett követelményeket.

(3) Az elismerést az érintett jogalanyak, azaz az elismert szervezetet alkotó valamennyi jogalany közül az anyaszervezetnek kell megadni. Az elismerésnek vonatkoznia kell vala-

mennyi olyan jogalanyra, amely hozzájárul annak biztosításához, hogy ez a jogalany világszerte támogassa szolgáltatásait.

(4) A Bizottság az elismerést a 12. cikk (3) bekezdésében említett szabályozási bizottsági eljárással összhangban eljárva korlátozhatja bizonyos típusú vagy méretű hajók, bizonyos kereskedelmi formák vagy ezek kombinációja vonatkozásában, az érintett szervezet elismert képességeivel és szakértelmével összhangban. Ebben az esetben a Bizottság közli a korlátozás indokait és azokat a feltételeket, amelyek mellett a korlátozást fel lehet oldani vagy ki lehet terjeszteni. Ez a korlátozás bármikor felülvizsgálható.

(5) A Bizottság az e cikkel összhangban elismert szervezetekről jegyzéket készít, és azt rendszeresen frissíti. A jegyzéket az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* kell közzétenni.

### 5. cikk

Amennyiben a Bizottság úgy ítéli meg, hogy egy elismert szervezet nem tett eleget a melléklet minimumkövetelményeinek vagy az e rendelet értelmében előírt kötelezettségeinek, vagy amennyiben egy elismert szervezet teljesítménye a biztonság és a környezetszennyezés megelőzése terén jelentős mértékben romlott, anélkül azonban, hogy az elfogadhatatlan mértékben veszélyeztetné a biztonságot és a környezetet, felkéri az érintett elismert szervezetet a szükséges megelőző és helyreállító intézkedésnek meghatározott határidőn belüli meghozatalára annak érdekében, hogy ezeknek a kötelezettségeknek és minimumkövetelményeknek eleget tegyen, és különösen, hogy kiküszöböljön bármilyen, a biztonságot vagy a környezetet fenyegető potenciális veszélyt, vagy hogy más módon foglalkozzon a romló teljesítmény okaival.

A megelőző vagy helyreállító intézkedés magában foglalhat ideiglenes védintézkedéseket, ha a biztonságot vagy a környezetet fenyegető potenciális veszély küszöbönálló.

A Bizottságnak mindazonáltal a tervezett intézkedésekről – és azok haladéktalan végrehajtásának sérelme nélkül – előzetesen értesítenie kell mindazon tagállamokat, amelyek az érintett elismert szervezetnek felhatalmazást adtak.

#### 6. cikk

(1) Az 5. cikk értelmében meghozott intézkedések mellett a Bizottság – a 12. cikk (2) bekezdésében említett tanácsadó bizottsági eljárásnak megfelelően – pénzbírságot szabhat ki azon elismert szervezettel szemben:

a) amelynek esetében az I. mellékletben előírt minimumkövetelmények, vagy a 8. cikk (4) bekezdése, a 9., 10. és a 11. cikk alapján fennálló kötelezettségei teljesítésének súlyos vagy ismételt elmulasztása, vagy amelynek romló teljesítménye a struktúrájában, rendszereiben, eljárásaiban vagy belső ellenőrzéseiben meglévő komoly hiányosságokra utal,

vagy

b) amely szándékosan helytelen, hiányos vagy félrevezető információt bocsátott a Bizottság rendelkezésére a 8. cikk (1) bekezdése értelmében folytatott értékelése során, vagy más módon akadályozta az értékelést.

(2) Az (1) bekezdés sérelme nélkül, amennyiben egy elismert szervezet elmulasztja a Bizottság által megkövetelt megelőző vagy helyreállító intézkedések vállalását, vagy indokolatlan késedelmeket okoz, a Bizottság időszakos kényszerítő bírságot szabhat ki ezzel a szervezettel szemben mindaddig, amíg az a szükséges intézkedést meg nem teszi.

(3) Az (1) és (2) bekezdésben említett pénzbírságoknak és időszakos kényszerítő bírságoknak visszatartó erejűnek és arányosnak kell lenniük mind az eset súlyosságával, mind pedig az érintett elismert szervezet gazdasági kapacitásával, figyelembe véve különösen azt, hogy milyen mértékben érte veszély a biztonságot vagy a környezet védelmét.

Ezek csak azt követően szabhatók ki, hogy az érintett elismert szervezett és tagállamok lehetőséget kaptak észrevételeik benyújtására.

A pénzbírságok és a kiszabott időszakos kényszerítő bírságok együttes összege nem haladhatja meg az elismert szervezetnek az e rendelet hatálya alá tartozó tevékenységek tekintetében az előző három üzleti évben elért teljes átlagforgalma 5 %-át.

(4) Az Európai Községek Bírósága korlátlan jogkörrel rendelkezik a Bizottság pénzbírságot vagy időszakos kényszerítő bírságot kiszabó határozatainak felülvizsgálatára. A Bíróság a pénzbírságot vagy időszakos kényszerítő bírságot kiszabó határozatot megsemmisítheti, illetve a pénzbírságot vagy időszakos kényszerítő bírságot csökkentheti vagy növelheti.

#### 7. cikk

(1) A Bizottság visszavonja azon szervezet elismerését, amelynek:

a) az I. mellékletben meghatározott minimumkövetelmények teljesítésével, illetve az e rendelet értelmében előírt kötelezettségeikkel kapcsolatos ismételt és súlyos mulasztása elfogadhatatlan mértékű veszélyt jelent a biztonságra vagy a környezetre;

b) biztonsági és környezetszennyezés-megelőzési teljesítménye terén ismételt és súlyos hiányosságok mutatkoznak, és ez elfogadhatatlan mértékű veszélyt jelent a biztonságra vagy a környezetre nézve;

c) amely megakadályozza vagy ismételten gátolja a Bizottság általi értékelést;

d) amely nem fizeti meg a 6. cikk (1) és (2) bekezdésében említett pénzbírságokat és/vagy időszakos kényszerítő bírságokat;

e) amely a rá a 6. cikk értelmében kiszabott esetleges pénzbírságok tekintetében pénzügyi fedezet vagy visszatérítés iránt folyamodik.

(2) Az (1) bekezdés a) és b) pontja alkalmazásában a Bizottság határoz többek között az alábbi rendelkezésre álló információ alapján:

a) a 8. cikk (1) bekezdése értelmében az érintett elismert szervezet vonatkozásában végzett saját értékelésének eredményei;

b) a tagállamok által a .../.../EK irányelv 10. cikke értelmében benyújtott jelentések;

c) az elismert szervezet által osztályozott hajókat is érintő balesetek elemzése;

d) a 6. cikk (1) bekezdésének a) pontjában említett hiányosságok bármilyen újabb előfordulása;

e) az elismert szervezet osztályozásában szereplő flotta érintettségének a mértéke; és

f) a 6. cikk (2) bekezdésében említett intézkedések eredménytelensége.

(3) Az elismerés visszavonásáról a 12. cikk (3) bekezdésében említett szabályozási bizottsági eljárással saját kezdeményezésére vagy egy tagállam kérésére a Bizottság határoz az után, hogy az érintett elismert szervezet lehetőséget kapott észrevételeinek előterjesztésére.

#### 8. cikk

(1) Minden elismert szervezetet rendszeresen és legalább kétévenként a Bizottság értékeli, azzal a tagállammal közösen, amely betérjesztette az elismerésre vonatkozó kérelmet, azt vizsgálva, hogy eleget tettek-e az e rendelet értelmében meglévő kötelezettségeknek, és hogy az I. mellékletben meghatározott minimumfeltételek teljesülnek-e. Az értékelésnek az elismert szervezetek azon tevékenységeire kell korlátozódnia, amelyek e rendelet hatálya alá tartoznak.

(2) Az értékelésre kerülő elismert szervezet kiválasztásakor a Bizottság kiemelt figyelmet fordít a szervezet biztonsági és környezetszennyezés-megelőzési teljesítményére, valamint a balesetekre vonatkozó jelentésekre és a tagállamok által a .../.../EK irányelv 10. cikke szerint készített jelentésekre.

(3) Az értékelés részét képezheti az elismert szervezet regionális képviselőinél tett látogatás, valamint az üzemben lévő és építés alatt lévő hajók szűrőpróbaszerű vizsgálata az elismert szervezet teljesítményének átvilágítása érdekében. Ebben az esetben a Bizottság, ha szükséges, értesíti azt a tagállamot, amelyben a regionális képviselő található. Az értékelés eredményéről a Bizottság jelentésben tájékoztatja a tagállamokat.

(4) Minden elismert szervezet évente a 12. cikk (1) bekezdésében említett bizottság rendelkezésére bocsátja a minőségbiztosítási rendszerére vonatkozó vizsgálat eredményét.

## 9. cikk

(1) Az elismert szervezeteknek biztosítaniuk kell, hogy a Bizottság hozzáférhessen a 8. cikk (1) bekezdésében említett értékeléshez szükséges információkhoz. Semmilyen szerződéses kikötésre nem lehet hivatkozni e hozzáférés korlátozása céljából.

(2) Az elismert szervezetek a hajótulajdonosokkal vagy -üzemeltetőkkel kötött, a jogszabályban előírt vagy osztályozási bizonyítványok hajóknak való kiadásáról szóló szerződéseikben biztosítják, hogy a bizonyítványok kiadásának feltétele, hogy az említett felek nem akadályozzák a bizottsági ellenőröknek a hajó fedélzetére jutását a 8. cikk (1) bekezdése alkalmazásában.

## 10. cikk

(1) Az elismert szervezetek szabályaik és eljárásaik egyenértékűségének megőrzése, azok összehangolása és alkalmazása érdekében rendszeresen konzultálnak egymással. A nemzetközi egyezmények következetes értelmezése érdekében együtt kell működniük egymással, a lobogó szerinti államok hatáskörének sérelme nélkül. Az elismert szervezeteknek a megfelelő esetekben meg kell egyezniük azokban a műszaki és eljárási feltételekben, amelyek szerint egyenértékű szabványok alapján kölcsönösen elismerik az anyagokra, berendezésekre és alkatrészekre vonatkozó bizonyítványokat, referenciaként a legnagyobb követelményeket állító és legszigorúbb bizonyítványokat alapul véve

Ha a kölcsönös elismerésről komoly biztonsági okokból nem lehet megállapodni, az elismert szervezetek egyértelműen közlik ezen indokokat.

Amennyiben egy elismert szervezet vizsgálat során vagy egyéb úton megbizonyosodik arról, hogy valamely anyag, berendezés vagy alkatrész nem felel meg a rá vonatkozó bizonyítványnak, ez a szervezet megtagadhatja az érintett anyag, berendezés vagy alkatrész fedélzeten való elhelyezésének engedélyezését. Az elismert szervezetnek haladéktalanul értesítenie kell a többi elismert szervezetet, megadva az engedély megtagadásának indokait.

Az elismert szervezeteknek osztályozási célból el kell ismerniük a tengerészeti felszerelésekről szóló, 1996. december 20-i 96/98/EK tanácsi irányelv<sup>(1)</sup> értelmében jelöléssel ellátott tengerészeti felszerelésekre vonatkozó bizonyítványokat.

A szabványok és a z anyagokra, berendezésekre és alkatrészekre vonatkozó bizonyítványok kölcsönös elismerése vonatkozásában elért jelentős előrehaladásról a Bizottság és a tagállamok számára rendszeresen jelentéseket készítenek.

(2) A Bizottság ... (\*)-ig jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a szabályok és eljárások harmonizálási folyamatában, valamint az anyagokra, berendezésekre és alkatrészekre vonatkozó bizonyítványok kölcsönös elismerése terén elért eredményekről készített független tanulmány alapján.

(3) Az elismert szervezetek a kikötő szerinti állam hatóságaival együttműködnek az általuk osztályozott hajókkal kapcsolatban, különösen a feltárt hiányosságok és rendellenességek megszüntetése vonatkozásában.

(4) Az elismert szervezet minden tagállam szakhatóságának, amelyek a .../.../EK irányelv (\*) 3. cikkében előírt felhatalmazások egyikét biztosították, valamint a Bizottságnak minden vonatkozó tájékoztatást megad az általa osztályozott flotta, a szervezet cseréje, a hajóosztályban bekövetkezett változások, felfüggesztés vagy a hajók osztályozásának visszavonása tekintetében, függetlenül attól, hogy a hajók milyen lobogó alatt hajóznak.

A szervezet cseréjéről, a hajóosztályban bekövetkezett változásokról, felfüggesztésről vagy a hajók osztályozásának visszavonásáról szóló tájékoztatást, beleértve az esedékes szemlékről, az esedékes ajánlásokról, az osztályba sorolás feltételeiről, üzemeltetési feltételekről vagy az osztályba sorolt hajókra vonatkozó üzemeltetési korlátozásokról való tájékoztatást – függetlenül a hajók által viselt lobogótól – elektronikus formában továbbítani kell az .../.../EK irányelv végrehajtásához használt közös ellenőrzési adatbázisba az elismert szervezet rendszereiben való rögzítéssel egyidejűleg, és legkésőbb 72 órával az információ közlését indokoló esetet követően. Ezt az információt, a nem időszzerű ajánlások és osztályba sorolási feltételek kivételével közzé kell tenni ezeknek az elismert szervezeteknek az internetes honlapján.

(5) Az elismert szervezet addig nem adhat ki jogszabályban előírt bizonyítványt egy olyan hajó számára, függetlenül annak lobogójától, amelyet biztonsági okok miatt osztályától megfosztottak, vagy amelyeket éppen most sorolnak át, anélkül hogy lehetőséget adnának a lobogó szerinti állam illetékes hatóságának arra, hogy elfogadható időn belül véleményt nyilvánítson arról, hogy szükséges-e a teljes felülvizsgálat.

(6) Ha egy hajót az egyik elismert szervezettől egy másikhoz helyeznek át, az átadó szervezetnek indokolatlan késedelem nélkül át kell adnia az átvevő szervezet részére a hajóra vonatkozó összes okmányt, és különösen tájékoztatnia kell azt:

a) minden esedékes szemlérlől;

b) minden esedékes ajánlásról és osztályba sorolási feltételekről;

<sup>(1)</sup> HL L 46., 1997.2.17., 25. o. A legutóbb a 2002/84/EK irányelvvel (HL L 324., 2002.11.29., 53. o.) módosított irányelv

(\*) Kérjük, illessze be az irányelv számát a (25) preambulumbekkezdésből!

- c) a hajóra vonatkozó üzemeltetési feltételekről; és
- d) az adott hajóra vonatkozó üzemeltetési korlátozásokról.

A hajóról az átvevő szervezet csak akkor állíthat ki új bizonyítványt, amennyiben minden esedékes vizsgálatot megfelelően elvégeztek, és minden, a hajó vonatkozásában korábban kiadott esedékes ajánlásnak vagy osztályba sorolási feltételnek a teljesítése az átadó szervezet által szolgáltatott adatoknak megfelelően történt.

A bizonyítványok kiadása előtt az átvevő szervezet tájékoztatja az átadó szervezetet a bizonyítványok kiadásának dátumáról, és megerősíti az időpontot, a helyszínt, és azt a tevékenységet, amelyet az egyes esedékes vizsgálatok, esedékes ajánlások, és a hiányzó osztályba sorolási feltételek teljesítése érdekében elvégeztek.

Az elismert szervezetek megfelelő közös követelményeket alkotnak és hajtanak végre a más osztályba sorolás azon eseteire, ahol különleges óvintézkedések szükségesek. Ezekben az esetekben sor kell hogy kerüljön a legalább tizenöt éves vagy annál régebbi hajók más osztályba sorolására és egy nem elismert szervezetből egy elismert szervezetbe való áthelyezésre.

Az elismert szervezetek együttműködnek egymással az e bekezdés rendelkezéseinek megfelelő teljesítése érdekében.

#### 11. cikk

(1) Az elismert szervezetek legkésőbb ... (\*)-ig létrehoznak és a vonatkozó nemzetközi minőségi előírásoknak megfelelően működtetnek egy független minőségvizsgáló és tanúsító rendszer, melynek munkájában a hajóiparban tevékenykedő érintett szakmai szövetségek tanácsadói minőségben vehetnek részt.

(2) A minőségvizsgáló és tanúsító rendszer az alábbi feladatokat végzi:

- a) az ISO 9001 szabványnak megfelelően az elismert szervezetek minőségirányítási rendszerének rendszeres időközönként történő értékelése;
- b) az elismert szervezetek minőségbiztosítási rendszerének hitelesítése, ideértve azokat a szervezeteket is, amelyek elismerését a 3. cikk szerint kérték;
- c) a nemzetközileg elismert minőségirányítási szabványok értelmezésének közzététele, különösen annak érdekében, hogy figyelembe vegyék az elismert szervezetek jellege és kötelezettségei sajátos jellemzőit; és
- d) egyéni és kollektív ajánlások kidolgozása az elismert szervezetek eljárásai és belső ellenőrzési mechanizmusai javítása céljából.

(3) A minőségvizsgáló és tanúsító rendszernek rendelkeznie kell az ahhoz szükséges irányítással és hatáskörökkel, hogy az elismert szervezetektől függetlenül működhessen, és rendel-

keznie kell a szükséges eszközökkel feladatai hatékony és a legmagasabb szakmai színvonalon történő elvégzéséhez. A minőségvizsgáló és tanúsító rendszernek meghatározza munkamódszereit és eljárási szabályzatát.

(4) A minőségvizsgáló és tanúsító rendszernek éves munkatervet kell készítenie.

(5) A minőségvizsgáló és tanúsító rendszer más, külső minőségvizsgáló szervek segítségét kérheti.

(6) A minőségvizsgáló és tanúsító rendszernek az érdekeltek, köztük a lobogó szerinti államok és a Bizottság rendelkezésére kell bocsátania a munkatervéhez, valamint a megállapításaihoz és ajánlásaihoz kapcsolódó valamennyi információt, különös tekintettel azokra a helyzetekre, ahol a biztonságot veszély fenyegethette.

(7) A minőségvizsgáló és tanúsító rendszert a Bizottság rendszeres időközönként értékeli.

(8) A Bizottság jelentést tesz a tagállamoknak értékelése eredményeiről és nyomon követéséről.

#### 12. cikk

(1) A Bizottságot a 2009/2002/EK rendelettel <sup>(1)</sup> 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 3. és 7. cikkét kell alkalmazni, 8. cikkének rendelkezéseire is figyelemmel.

(3) Az e bekezdésre való hivatkozáskor az 1999/468/EK határozat 5. és 7. cikkét kell alkalmazni, 8. cikkének rendelkezéseire is figyelemmel.

Az 1999/468/EK határozat 5. cikkének (6) bekezdésében megállapított időtartam három hónap.

(4) Az e bekezdésre történő hivatkozás esetén az 1999/468/EK határozat 5a. cikkének (1)–(4) bekezdése és 7. cikke alkalmazandó, 8. cikkének rendelkezéseire is figyelemmel.

#### 13. cikk

(1) A rendelet hatályának kiterjesztése nélkül módosítható annak érdekében, hogy az I. mellékletben előírt, különösen a vonatkozó IMO-határozatokkal kapcsolatos minimumkövetelmények időszerű frissítései megtörténjenek.

Ezen intézkedéseket, amelyek a rendelet nem alapvető fontosságú elemeinek módosítására irányulnak, a 12. cikk (4) bekezdésében említett ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.

(\*) E rendelet hatálybalépését követő 24 hónap.

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

(2) A 2. cikk b) pontjában említett nemzetközi egyezmények módosításai a 2099/2002/EK rendelet 5. cikke szerint kizárhatók ennek az irányelvnek a hatálya alól.

#### 14. cikk

(1) A Bizottság elfogadja és közzéteszi:

- a) a szabályok és eljárások hatékonyságának és az elismert szervezetek osztályozott hajói biztonsági és környezetszennyezés-megelőzési teljesítményének méréséhez kapcsolódó követelményeket, különös tekintettel a kikötő szerinti államok ellenőrzéséről szóló párizsi egyetértési memorandum vagy hasonló szabályozások adataira; valamint
- b) azokat a követelményeket, amelyek alapján a teljesítményt a biztonságra vagy a környezetre nézve elfogadhatatlan mértékben veszélyesnek lehet tekinteni, amelyek tekintetbe vehetők a kis vagy nagyméretűben szakosodott szervezeteket érintő különleges körülményeket.

Ezen intézkedéseket, amelyek a rendelet nem alapvető fontoságú elemeinek kiegészítéssel történő módosítására irányulnak, a 12. cikk (4) bekezdésében említett ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.

(2) A 6. és adott esetben a 7. cikk végrehajtásával kapcsolatos azon intézkedéseket, amelyek e rendelet nem alapvető fontoságú elemeinek kiegészítéssel történő módosítására irányulnak, a 12. cikk (4) bekezdésében említett ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.

(3) A mellékletben foglalt követelmények haladéktalan alkalmazásának sérelme nélkül, a Bizottság a 12. cikk (3) bekezdésében említett szabályozási bizottsági eljárásnak megfelelően szabályokat fogadhat el azok értelmezésére vonatkozóan, és mérlegelheti célok megállapítását az I. melléklet A. rész 3. pontjában szereplő általános minimumkövetelmények vonatkozásában.

#### 15. cikk

(1) Azok a szervezetek, amelyeket az e rendelet hatálybalépésekor a 94/57/EK irányelv értelmében elismertek, a (2) bekezdés rendelkezéseire figyelemmel megtartják elismerésüket.

(2) Az 5. és a 7. cikk sérelme nélkül a Bizottság az e rendelet 4. cikkének (3) bekezdése fényében újból megvizsgál valamennyi, a 94/57/EK irányelv értelmében adott korlátozott elismerést ... (\*)-ig azzal a céllal, hogy a 12. cikk (3) bekezdésében hivatkozott szabályozási bizottsági eljárással összhangban eldöntse, szükség van-e a korlátozások eltávolítására vagy másokkal való helyettesítésére. A korlátozások a Bizottság határozatának meghozataláig alkalmazásban maradnak.

#### 16. cikk

A 8. cikk (1) bekezdése értelmében folytatott értékelés során a Bizottság ellenőrzi, hogy az elismerés jogosultja a szervezeten belüli azon érintett jogalany-e, amelyre e rendelet rendelkezései alkalmazandók. Amennyiben nem ez a helyzet, a Bizottság határozatot hoz az elismerés módosítására.

Ha a Bizottság módosítja az elismerést, a tagállamok a módosításra való tekintettel kiigazítják az elismert szervezettel fennálló megállapodásaikat.

#### 17. cikk

A Bizottság két évente tájékoztatja az Európai Parlamentet és a Tanácsot e rendelet alkalmazásáról.

#### 18. cikk

A közösségi és a nemzeti jogban a 94/57/EK irányelvre való hivatkozásokat adott esetben az e rendeletre való hivatkozásként kell értelmezni és azokat a II. mellékletben szereplő megfelelési táblázattal összhangban kell olvasni.

#### 19. cikk

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

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

Kelt, ...

az Európai Parlament részéről  
az elnök

...

a Tanács részéről  
az elnök

...

(\*) HL: E rendelet hatálybalépését követő tizenkét hónap.

## I. MELLÉKLET

## A SZERVEZETEKKEK SZEMBEN TÁMASZTOTT MINIMUMKÖVETELMÉNYEK

## (A 3. cikkben említettek szerint)

## A. ÁLTALÁNOS MINIMUMKÖVETELMÉNYEK

1. Az elismert szervezetnek jogi személyiséggel kell rendelkeznie a letelepedés államában. Könyvelését független könyvvizsgálók hitelesítik.
2. Az elismert szervezet dokumentumokkal igazolja a kereskedelmi hajók tervezésére és építésére vonatkozó széles körű értékelési tapasztalatát.
3. Az elismert szervezetnek az osztályába tartozó hajók számához, felépítéséhez és a hajók megépítésében és átalakításában való részvételéhez elegendő, megfelelő képzettségű igazgatási, műszaki, támogató és kutató személyzettel kell mindenkor rendelkeznie. Az elismert szervezet, amikor és ahogyan szükséges, képes az általános 6. és 7. pont szerinti minimumkövetelménnyel és a B. rész szerinti különleges minimumkövetelménnyel összhangban elvégzendő feladatokhoz elegendő eszközt és személyzetet bármilyen munkahelyre kijelölni.
4. Az elismert szervezet a kereskedelmi hajók tervezésének, építésének és rendszeres szemléinek saját átfogó szabályait és eljárásait dolgozta ki és alkalmazza, amelyek kielégítik a nemzetközileg elismert szabványok minőségi követelményeit, vagy erre bizonyítottan képes. Ezeket nyilvánosságra hozza, folyamatosan bővíti, valamint kutatási és fejlesztési programokon keresztül folyamatosan javítja.
5. Az elismert szervezet a hajók jegyzékét évente megjelenteti, vagy a közönség számára hozzáférhető elektronikus adatbázisban nyilvántartja.
6. Az elismert szervezet működése felett nem gyakorolnak ellenőrzést hajótulajdonosok, hajóépítők, illetve a hajók gyártásában, felszerelésében, javításában vagy üzemeltetésében kereskedelmi érdekeltséggel rendelkező más személyek. Az elismert szervezet bevételei nem függenek kizárólag egyetlen kereskedelmi társaságtól. Az elismert szervezet nem végez osztályozó vagy jogszabályban előírt tevékenységet, amennyiben azonos a hajó tulajdonosával vagy üzemeltetőjével, vagy ha azokkal üzleti, személyes, vagy családi kapcsolatban áll. Az ilyen összeférhetlenség az elismert szervezet által alkalmazott felügyelőkre is érvényes.
7. Az elismert szervezet működése megfelel a szakhatóságok nevében eljáró elismert szervezetek szemlézési és hitelesítési feladatainak részletezéséről szóló IMO A.789 (19) határozat mellékletében meghatározott rendelkezéseknek, amennyiben azok az e rendelet hatálya alá tartozó kérdésekre vonatkoznak.

## B. KÜLÖNÖS MINIMUMKÖVETELMÉNYEK

1. Az elismert szervezet világszerte rendelkezésre áll saját főállású felügyelőkkel, vagy kivételes és megfelelően indokolt esetekben más elismert szervezetek saját főállású felügyelőivel.
2. Az elismert szervezet etikai kódex alapján működik.
3. Az elismert szervezet irányítását és ügyvitelét olyan módon kell végezni, hogy az biztosítsa a szakhatóságok által megkövetelt információk bizalmas kezelését.
4. Az elismert szervezet szükséges információkat bocsát a szakhatóság, a Bizottság és az érdekelt felek rendelkezésére.
5. Az elismert szervezet, annak hajóvizsgálói és műszaki személyzete a hajógyárak, a berendezések beszállítói és a hajótulajdonosok szellemi tulajdonjogainak – beleértve a szabadalmakat, használati engedélyeket, know-how-t vagy egyéb olyan ismereteket is, amelyek használata közösségi vagy nemzeti szinten jogi oltalom alatt áll – bármilyen sérelme nélkül teljesíti feladataikat; az elismert szervezet, illetve az általa alkalmazott hajóvizsgálói és műszaki személyzete semmilyen körülmények között – a tagállamok és a Bizottság értékelési jogkörének sérelme nélkül, és különösen a 9. cikk szerint – nem továbbíthatnak vagy adhatnak át olyan, üzleti szempontból értékes információt, amelyhez a hajók építésére vagy javítására vonatkozó vizsgálati, ellenőrzési vagy felügyeleti feladatok ellátása során jutottak.
6. Az elismert szervezet igazgatásának rendelkeznie kell meghatározott és írásban rögzített minőségbiztosítási eljárásokkal, célokkal és elkötelezettséggel, és gondoskodik arról, hogy ezeket az eljárásokat az elismert szervezet egészében ismerjék, alkalmazzák és érvényesítsék. Az elismert szervezet politikája kapcsolódik a biztonsági és környezetszennyezés-megelőzési teljesítményi célokhoz és mutatókhoz.

7. Az elismert szervezetnek biztosítania kell, hogy:
- a) szabályainak és eljárásainak kidolgozása és fejlesztése szisztematikus módon történjék;
  - b) betartják szabályait és eljárásait, és kialakítanak egy belső rendszert a szolgáltatás minőségének mérésére e szabályok és eljárások vonatkozásában;
  - c) betartják az olyan jogszabályban előírt feladatok ellátásával szemben támasztott követelményeket, amelyek ellátására az elismert szervezet felhatalmazást kapott, és kialakítanak egy belső rendszert a szolgáltatás minőségének mérésére a nemzetközi egyezményeknek való megfelelés vonatkozásában;
  - d) az elismert szervezet által nyújtott szolgáltatások minőségét befolyásoló munkakört ellátó személyzet munkaköri leírásának, hatáskörének és együttműködésnek jól meghatározottaknak és írásba foglaltnak kell lenniük;
  - e) minden munkát ellenőrzött feltételek mellett kell végezni;
  - f) az elismert szervezet rendelkezik az általa felügyelői, műszaki vagy ügyviteli munkakörben foglalkoztatott személyzet tevékenységei és munkája folyamatos ellenőrzésére alkalmas felügyeleti rendszerrel;
  - g) a felügyelő széleskörű ismeretekkel rendelkezik annak a hajónak a típusával kapcsolatban, amelyen a feladatot végzi, ha ez az elvégzendő szemle szempontjából fontos, továbbá ismeri a vonatkozó előírásokat;
  - h) a szervezet rendelkezik az általa foglalkoztatott felügyelők képesítéséhez és szakismereteik folyamatos bővítéséhez szükséges rendszerrel;
  - i) a szervezetnek a nyújtott szolgáltatások által lefedett területeken megkövetelt követelmények betartását, valamint az alkalmazott minőségbiztosítási rendszer hatékony működését bizonyító nyilvántartásokat kell vezetnie;
  - j) a szervezetnek rendelkeznie kell az összes helyszínen végzett, a minőségbiztosítási tevékenység ellenőrzéséhez egy átfogó, tervszerű, megfelelően dokumentált belső ellenőrzési rendszerrel;
  - k) a szemlézés és hitelesítés harmonizált rendszere által előírt, jogszabályban meghatározott szemlék és vizsgálatok, amelyek elvégzésére az elismert szervezet felhatalmazással bír, a szemlézés és hitelesítés harmonizált rendszerének keretében végzett, a szemlékre vonatkozó iránymutatásokról szóló A.948(23) IMO-határozat mellékletében és függelékében meghatározott rendelkezések alapján történik;
  - l) egyértelmű és közvetlen felelősségi és ellenőrzési kapcsolat áll fenn az elismert szervezet központi és regionális irodái, valamint az elismert szervezet és felügyelői között.
8. Az elismert szervezet a nemzetközileg elismert szabványok megfelelő részein alapul és az EN ISO/IEC 17020:2004 (ellenőrző testületek), valamint a 11. cikk (1) bekezdésében említett minőségvizsgáló és tanúsító rendszer által meghatározott és hitelesített EN ISO 9001:2000 szabványnak megfelelő, hatékony belső minőségbiztosítási rendszert dolgozott ki, hajtott végre és alkalmaz.
9. Az elismert szervezet szabályait és eljárásait úgy alkalmazza, hogy a szervezet továbbra is képes saját közvetlen ismeretei és értelmezése alapján megbízható és objektív nyilatkozatot kiállítani a vonatkozó hajók biztonságáról osztályozási bizonyítványok formájában, amelyek alapján a jogszabályban előírt bizonyítványok kiállíthatók.
10. Az elismert szervezet — szakmailag képzett személyzet bevonásával és a biztonságos hajózás nemzetközi szabályzata (ISM) végrehajtására vonatkozó iránymutatásokról szóló A.913 (22) IMO-határozat mellékletében meghatározott rendelkezések értelmében — rendelkezik azon parti és hajófedélzeteken működtetett biztonsági rendszerek alkalmazásával és karbantartásával kapcsolatos értékeléshez szükséges eszközökkel, amelyekre vonatkozóan a bizonyítványt kívánják kiállítani.
11. Az elismert szervezet engedélyezi, hogy szabályainak és eljárásainak kidolgozásában az illetékes szakhatóságok, vagy egyéb érintett felek részt vehessenek.
-

## II. MELLÉKLET

## MEGFELELÉSI TÁBLÁZAT

| A 94/57/EK irányelv                    | A .../...                              | E rendelet                        |
|----------------------------------------|----------------------------------------|-----------------------------------|
| 1. cikk                                | 1. cikk                                | 1. cikk                           |
| 2. cikk, a) pont                       | 2. cikk, a) pont                       | 2. cikk, a) pont                  |
| 2. cikk, b) pont                       | 2. cikk, b) pont                       | –                                 |
| 2. cikk, c) pont                       | 2. cikk, c) pont                       | –                                 |
| 2. cikk, d) pont                       | 2. cikk, d) pont                       | 2. cikk, b) pont                  |
| 2. cikk, e) pont                       | 2. cikk, e) pont                       | 2. cikk, c) pont                  |
| –                                      | 2. cikk, f) pont                       | 2. cikk, d) pont                  |
| 2. cikk, f) pont                       | 2. cikk, g) pont                       | 2. cikk, e) pont                  |
| 2. cikk, g) pont                       | 2. cikk, h) pont                       | 2. cikk, f) pont                  |
| 2. cikk, h) pont                       | 2. cikk, i) pont                       | 2. cikk, g) pont                  |
| 2. cikk, i) pont                       | 2. cikk, k) pont                       | 2. cikk, i) pont                  |
| –                                      | 2. cikk, j) pont                       | 2. cikk, h) pont                  |
| 2. cikk, j) pont                       | 2. cikk, l) pont                       | –                                 |
| 2. cikk, k) pont                       | –                                      | 2. cikk, j) pont                  |
| 3. cikk                                | 3. cikk                                |                                   |
| 4. cikk, (1) bekezdés, első mondat     | –                                      | 3. cikk, (1) bekezdés             |
| 4. cikk, (1) bekezdés, második mondat  | –                                      | 3. cikk, (2) bekezdés             |
| 4. cikk, (1) bekezdés, harmadik mondat | –                                      | –                                 |
| 4. cikk, (1) bekezdés, negyedik mondat | –                                      | 4. cikk, (1) bekezdés             |
| –                                      | –                                      | 3. cikk, (3) bekezdés             |
| –                                      | –                                      | 4. cikk, (2), (3), (4) bekezdések |
| –                                      | –                                      | 5. cikk                           |
| –                                      | –                                      | 6. cikk                           |
| –                                      | –                                      | 7. cikk                           |
| 5. cikk, (1) bekezdés                  | 4. cikk, (1) bekezdés                  | –                                 |
| 5. cikk, (3) bekezdés                  | 4. cikk, (2) bekezdés                  | –                                 |
| 6. cikk, (1), (2), (3), (4) bekezdések | 5. cikk, (1), (2), (3), (4) bekezdések | –                                 |
| 6. cikk, (5) bekezdés                  | –                                      | –                                 |

| A 94/57/EK irányelv                                                 | A .../...                                       | E rendelet                                                           |
|---------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------|
| 7. cikk                                                             | 6. cikk                                         | 12. cikk                                                             |
| 8. cikk, (1) bekezdés, első francia bekezdés                        | 7. cikk, (1) bekezdés, a) pont, első albekezdés | –                                                                    |
| 8. cikk, (1) bekezdés, második francia bekezdés                     | –                                               | 13. cikk, (1) bekezdés                                               |
| 8. cikk, (1) bekezdés, harmadik francia bekezdés                    | 7. cikk, (1) bekezdés, b) pont, első albekezdés | –                                                                    |
| –                                                                   | 7. cikk, (1) bekezdés, második albekezdés       | 13. cikk, (1) bekezdés, második albekezdés                           |
| 8. cikk, (2) bekezdés                                               | 7. cikk, (2) bekezdés                           | –                                                                    |
| 8. cikk, (2) bekezdés, második albekezdés                           | –                                               | 13. cikk, (2) bekezdés                                               |
| 9. cikk, (1) bekezdés                                               | –                                               | –                                                                    |
| 9. cikk, (2) bekezdés                                               | –                                               | –                                                                    |
| 10. cikk, (1) bekezdés, bevezető szavak                             | 8. cikk                                         | –                                                                    |
| 10. cikk, (1) bekezdés, a), b), c) pontok, (2), (3), (4) bekezdések | –                                               | –                                                                    |
| 11. cikk, (1), (2) bekezdések                                       | 9. cikk, (1), (2) bekezdések                    | –                                                                    |
| 11. cikk, (3), (4) bekezdések                                       | –                                               | 8. cikk, (1), (2) bekezdések                                         |
| 12. cikk                                                            | 10. cikk                                        | –                                                                    |
| 13. cikk                                                            | –                                               | –                                                                    |
| 14. cikk                                                            | 11. cikk, (1), (2) bekezdések                   | –                                                                    |
| –                                                                   | 11. cikk, (3) bekezdés                          | –                                                                    |
| –                                                                   | 12. cikk                                        | –                                                                    |
| –                                                                   | –                                               | 9. cikk                                                              |
| 15. cikk, (1) bekezdés                                              | –                                               | –                                                                    |
| –                                                                   | –                                               | 10. cikk, (1), (2) bekezdések                                        |
| 15. cikk, (2) bekezdés                                              | –                                               | 10. cikk, (3) bekezdés                                               |
| 15. cikk, (3) bekezdés                                              | –                                               | 10. cikk, (4) bekezdés                                               |
| 15. cikk, (4) bekezdés                                              | –                                               | 10. cikk, (5) bekezdés                                               |
| 15. cikk, (5) bekezdés                                              | –                                               | 10. cikk, (6) bekezdés, első, második, harmadik, ötödik albekezdések |
| –                                                                   | –                                               | 10. cikk, (6) bekezdés, negyedik albekezdés                          |
| 16. cikk                                                            | 13. cikk                                        | –                                                                    |
| 17. cikk                                                            | 16. cikk                                        | –                                                                    |
| –                                                                   | 14. cikk                                        | –                                                                    |
| –                                                                   | 15. cikk                                        | –                                                                    |

| A 94/57/EK irányelv | A .../...     | E rendelet    |
|---------------------|---------------|---------------|
| –                   | –             | 11. cikk      |
| –                   | –             | 14. cikk      |
| –                   | –             | 15. cikk      |
| –                   | –             | 16. cikk      |
| –                   | –             | 17. cikk      |
| –                   | –             | 18. cikk      |
| –                   | –             | 19. cikk      |
| Melléklet           | –             | I. melléklet  |
| –                   | I. melléklet  | –             |
| –                   | II. melléklet | II. melléklet |

## A TANÁCS INDOKOLÁSA

### I. BEVEZETÉS

A Tanács 2007. november 30-án az együtdöntési eljárás keretében (az EKSz. 251. cikke) politikai megállapodásra jutott a szóban forgó bizottsági javaslaton <sup>(1)</sup> alapuló két jogi eszközről: a hajófelügyeleti és hajóvizsgáló szervezetek, valamint a tengerészeti hatóságok vonatkozó tevékenységeinek közös szabályairól és szabványairól szóló irányelvtervezetről (átdolgozás) és a hajófelügyeleti és hajóvizsgáló szervezetek közös szabályairól és szabványairól szóló rendeletről (átdolgozás). Ez a dokumentum a bizottsági javaslatnak az átdolgozott rendeletet alkotó részét érinti. <sup>(2)</sup>

A jogász-nyelvész ellenőrzést követően a Tanács 2008. június 6-án elfogadta közös álláspontját.

Álláspontjának kialakítása során a Tanács figyelembe vette az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság <sup>(3)</sup> és a Régiók Bizottsága véleményét <sup>(4)</sup> is. A szöveg – a Tanács álláspontja szerint az irányelvet vagy a rendeletet alkotó részben – tartalmazza vagy tükrözi az Európai Parlament által 2007. április 25-én első olvasatban elfogadott módosítások <sup>(5)</sup> nagy részét.

A javaslat célja, hogy a hajókat vizsgáló és a bizonyítványokat kiállító szervezetek – az ún. elismert szervezetek – közös szabályainak és szabványainak megállapításáról szóló 94/57/EK irányelv egymást követő módosításait átdolgozza. Továbbá a meglévő irányelv egyes rendelkezéseinek módosítására az egyszerűsítés vagy harmonizáció érdekében, vagy a hatályos szabályok megerősítése céljából kerül sor, például az elismert szervezetek ellenőrzésének megerősítése és az elismert szervezetekkel szemben támasztott minimumkövetelmények be nem tartása esetén kiszabandó szankciók rendszerének megreformálása révén.

### II. A KÖZÖS ÁLLÁSPONT ELEMZÉSE

#### a) A jogi aktus formája

A tanácsi szervek megbeszélései során felmerült fő kérdés a Bizottság által javasolt jogi aktus formája volt. A javasolt irányelv több rendelkezése úgy értendő, hogy azok közvetlenül kötelezettségeket rónak, vagy olyan hatáskört ruháznak a Bizottságra, hogy ilyen kötelezettségeket rőjon egyénekre, ez esetben az elismert szervezetekre. A Tanács Jogi Szolgálat az 2007. október 8-i véleményében (13616/07) megerősítette, és azt javasolta, hogy a jogi aktust rendelet formájában fogadják el, vagy dolgozzák át a kérdéses rendelkezéseket, vagy bontsák szét a jogi aktust egy irányelvre és egy rendeletre.

A Tanács politikai megállapodásában úgy döntött, hogy a szöveget két külön jogi eszközre, egy irányelvre és egy rendeletre bontja. Az irányelv a tagállamoknak címzett, az elismert szervezetekkel fennálló kapcsolatukra vonatkozó rendelkezéseket tartalmazza, míg a rendelet a közösségi szintű elismeréssel, vagyis az elismerésnek a Bizottság által történő megadásával vagy visszavonásával, a közösségi elismerésre pályázó szervezetek által teljesítendő kötelezettségekkel és követelményekkel, valamint az ezen kötelezettségeket és követelményeket nem teljesítő elismert szervezetekkel szembeni szankciókkal kapcsolatos rendelkezéseket foglalja magában.

#### b) A rendelettel kapcsolatos fő kérdések

Döntés született arról, hogy a hajófelügyeleti és hajóvizsgáló szervezetek közösségi elismerésével kapcsolatos valamennyi rendelkezést egy új rendeletbe foglalnak bele, ezenfelül a Tanács helyénvalónak találta, hogy az átláthatóság érdekében az alábbi megfontolások alapján módosítsák ezeket a rendelkezéseket:

<sup>(1)</sup> A Bizottság 2006. január 30-án benyújtotta a hajófelügyeleti és hajóvizsgáló szervezetek, valamint a tengerészeti hatóságok vonatkozó tevékenységeinek közös szabályairól és szabványairól szóló átdolgozott irányelvjavaslatát (5912/06 MAR 11 ENV 50 CODEC 95).

<sup>(2)</sup> Az irányelvtervezettel kapcsolatos tanácsi közös álláspont az 5724/08, a vonatkozó indoklás az 5724/08 ADD 1 dokumentumban található.

<sup>(3)</sup> CdR 43/2006, 2006.6.15. (HL C 229., 2006.9.22., 38. o.).

<sup>(4)</sup> CESE 1177/2006, 2006.9.13. (HL C 318., 2006.12.23., 195. o.).

<sup>(5)</sup> 8724/07 CODEC 389 MAR 28 ENV 206 (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé).

1) *Az elismerés hatálya és minimumkövetelményei*

A Tanács – az Európai Parlamenthez hasonlóan – fontosnak tartja hangsúlyozni, hogy az elismerésre pályázó szervezet szolgáltatásainak – annak szervezeti felépítésétől függetlenül – az egész világra ki kell terjedniük. Korlátozott elismerés esetén a korlátozás oka és a módosítás feltételei vonatkozásában a közös álláspont átláthatóságot biztosít. Az elismerés minimumkövetelményei csökkentésének megakadályozása érdekében a közös álláspont lehetőséget biztosít arra, hogy bizottsági eljárással szabályokat fogadjanak el a követelmények értelmezése és céljai vonatkozásában, különös tekintettel az elismert szervezetek által foglalkoztatott alkalmazottak számára.

2) *Az elismert szervezetekkel szembeni pénzbírságok kiszabása*

A Tanács szerint a tagállamokat tanácsadó bizottsági eljárás keretében kell tájékoztatni minden olyan várható bizottsági határozatról, amely pénzbírságot szab ki a rendeletből adódó kötelezettségeiket nem teljesítő elismert szervezetekre.

3) *Az elismert szervezetek szabályainak és eljárásainak harmonizálása és az általuk kiállított bizonyítványok kölcsönös elismerése*

A Tanács egyetért a Bizottság azon javaslatával, amely arra bátorítja az elismert szervezeteket, hogy hangolják össze szabályait és eljárásait, és vizsgálják meg az anyagokra, berendezésekre és alkatrészekre vonatkozó bizonyítványok kölcsönös elismerésének feltételeit. A közös álláspont azonban számos védzáradékot tartalmaz. Ezek olyan esetekre vonatkoznak, amikor az elismert szervezetek nem tudnak megegyezni a bizonyítványok kölcsönös elismeréséről, vagy amikor megerősítést nyer, hogy egy bizonyos anyag, berendezés vagy alkatrész nem felel meg a bizonyítványában foglaltaknak.

Az Európai Parlament javaslata alapján a Bizottság felkérést kap, hogy készítsen jelentést az elismert szervezetek szabályai és eljárásai harmonizálásának folyamata és az általuk kiállított bizonyítványok kölcsönös elismerése terén elért eredményekről.

4) *Az elismert szervezetek minőségirányítási rendszereinek vizsgálata és tanúsítása*

A Tanács teljes mértékben egyetért a bizottsági javaslat főbb elemeivel, amelynek értelmében az elismert szervezetek létrehozzák a minőségirányítási rendszereik vizsgálatáért és tanúsításáért felelős szervet. Az Európai Parlament módosításának lényegével összhangban a Tanács közös álláspontjában hangsúlyozza, hogy ezt a vonatkozó nemzetközi minőségi előírásoknak megfelelően és a hajóiparban tevékenykedő érintett szakmai szövetségek tanácsainak figyelembevételével kell végrehajtani.

A minőségvizsgáló és tanúsító rendszerekre vonatkozó rendelkezések Tanács által javasolt további módosításai főként a szerv feladatainak egyszerűsítésére és annak tisztázására irányulnak, hogy megfelelő irányítással és hatáskörökkel kell rendelkeznie ahhoz, hogy az elismert szervezetektől függetlenül működhessen.

5) *Az ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárás bevezetése*

A módosított komitológia-határozattal <sup>(1)</sup> összhangban a Tanács bevezeti közös álláspontjába az ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárást annak érdekében, hogy a rendeletet módosítani lehessen a nemzetközi egyezmények, jegyzőkönyvek, kódexek és határozatok módosításainak megfelelően, naprakésszé tegyék a minimumkövetelményeket, valamint, hogy az elismert szervezetek biztonsági és környezetszennyezés-megelőzési szabályainak és eljárásainak hatékonyságát, valamint e szervezetek e téren mutatkozó teljesítményét mérő követelményeket fogadjanak el.

### III. MÓDOSÍTÁSOK

A közös álláspont szó szerint, részben vagy elvben átveszi az Európai Parlament első olvasatban elfogadott módosításainak nagy részét: 6, 11, 12, 15, 16, 17, 18, 20, 25, 26, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 50, 52, 53, 54, 55, 56, 59, 60, 61, 62, 64, 66, 68, 69, 71 és 74. A kapcsolódó rendelkezések gyakran megfelelnek a módosításoknak, azonban nem azonosak velük, mivel az eredeti javaslat két külön eszközre bontása miatt a szöveget szükségszerűen módosítani kellett.

<sup>(1)</sup> A 2006. július 17-i 2006/512/EK tanácsi határozattal (HL L 200., 2006.7.22., 11. o.) módosított, a Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskörök gyakorlására vonatkozó eljárások megállapításáról szóló, 1999. június 28-i 1999/468/EK tanácsi határozat.

A fennmaradó módosításokat nem lehetett elfogadni, mivel a Tanács véleménye szerint nem felelnek meg a közösségi elismerési eljárásoknak (14. módosítás), nem kellően világosak vagy szükségtelennek tűnnek (19., 23., 57. és 67. módosítás), vagy nem felelnek meg az elismert szervezetek minőségirányítási rendszereinek vizsgálatáért és tanúsításáért felelős szerv létrehozásáról alkotott tanácsi elképzelésnek (63., 65. és 74. módosítás).

#### IV. ÖSSZEGZÉS

A Tanács úgy véli, hogy közös álláspontja – e rendelet és a tagállamoknak a hajófelügyeleti és hajóvizsgáló szervezetekkel fennálló kapcsolataikban betartandó intézkedéseket tartalmazó irányelv elfogadása révén – a megfelelő mód a hajófelügyeleti és hajóvizsgáló szervezetek közösségi szintű elismerésére vonatkozó rendelkezések meghatározására.

A közös álláspont tükrözi az Európai Parlament módosításainak nagy részét. A Tanács várakozással tekint az Európai Parlamenttel folytatandó konstruktív megbeszélések elé a mielőbbi megállapodás céljából.

---

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

mivel:

- (1) A közös közlekedéspolitika 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 <sup>(4)</sup> 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 <sup>(5)</sup> összhangban kell elfogadni.

<sup>(1)</sup> HL L 318., 2006.12.23., 195. o.<sup>(2)</sup> HL C 229., 2006.9.22., 38. o.<sup>(3)</sup> 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).<sup>(4)</sup> 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.<sup>(5)</sup> 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 <sup>(1)</sup> 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

<sup>(1)</sup> 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 <sup>(2)</sup> 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.

<sup>(2)</sup> 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 jegyzőkönyvvvel 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-

nyiben 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<sup>(1)</sup> 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.

<sup>(1)</sup> 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.

## 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.

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

Kelt, ...

*az Európai Parlament részéről*  
*az elnök*

...

*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, bérlejeként 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 léghárnyék járműveinek 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, őrzetében 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 kézipoggyászba nem tartozó poggyász tekintetében az attól kezdődő időszak, amikor a szállító, annak alkalmazottja vagy megbízottja a parton vagy a fedélzetén 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 biztosítékot nyújtó más személy neve és gazdasági tevékenységének székhelye, valamint adott esetben az a telephely, ahol a biztosítást kötötték vagy a pénzügyi biztosítékot 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 államként 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 védekezhethet 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 főtitkárt 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 lehívási 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 lehívási 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 lehívási 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 lehívási 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 számítási módról 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 felelősség 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 káresemény 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 hatályaba 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, amelyik 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 körötített módosítást be kell nyújtani vizsgálatra a Szervezet jogi bizottságához (a továbbiakban: a jogi bizottság) legalább hat hónappal a körötítés 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 káresemények 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 elutasítottként 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 körmánya .....  
(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:

- Ha kívánatos, az állam megnevezése tartalmazhat hivatkozást annak az országnak az illetékes közigazgatási hatóságára, ahol az igazolást kiállították.
- Ha a biztosíték teljes összege több forrásból származik, akkor az összegeket külön-külön fel kell tüntetni.
- Ha a biztosítékot többféle formában nyújtják, akkor ezeket tételesen fel kell sorolni.
- „A biztosíték érvényességi ideje” rovatban fel kell tüntetni a biztosíték érvénybelépésének időpontját.
- 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 telephelyt kell feltüntetni, ahol a biztosítást kötötték vagy a biztosítékot létesítették.

## II. MELLÉKLET

**Kivonat a nemzetközi tengerészeti szervezet jogi bizottsága által 2006. október 19-én elfogadott, az athéni egyezmény végrehajtására vonatkozó IMO fenntartásból és iránymutatásból 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 ... kormánya 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 összegek felső határát.
- [1.5.] Az 1.2. pontban említett fenntartás és kötelezettségvállalás a felelősségnek 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 biztosítékot nyújtó személyt mentesíti minden olyan felelősség 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 felelősségkorlátozást 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, amelyekkel más részes államok hasonló fenntartás alapján kibocsátottak.

- [1.12.] Az egyezmény 4a. cikkének (2) bekezdése szerint kibocsátott vagy tanúsított igazolás egyértelműen tükrözi mind-ezeket 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 indíttatással 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 megszüntési 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 kitörése (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 kormányának: .....  
(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 garancia-nyújtó(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 <sup>(1)</sup>. 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. <sup>(2)</sup>

A Régiók Bizottsága 2006. június 15-én fogadta el véleményét. <sup>(3)</sup>

A Tanács az együtdöntési eljárás keretében (EKSz., 251. cikk) 2007. november 30-án politikai megállapodásra jutott a rendelettervezetről. A jogász-nyelvész 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 mozgássegítő/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.

<sup>(1)</sup> 6827/06 – COM(2005) 592 végleges.

<sup>(2)</sup> HL C 318., 2006.12.23.

<sup>(3)</sup> 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 egyezmény-nyel 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 rendeletről 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 EKSz. 299. cikke (2) bekezdésének hatálya alá tartozó régiókban működtetett) rendszeres kompjáratokra azonban nem.

#### IV. ÖSSZEGZÉS

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

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

---