

Środa, 25 kwietnia 2007 r.

- uwzględniając art. 51 Regulaminu,
 - uwzględniając sprawozdanie Komisji Transportu i Turystyki oraz opinię Komisji Prawnej (A6-0063/2007),
1. zatwierdza wniosek Komisji po poprawkach;
 2. zwraca się do Komisji o ponowne przekazanie mu sprawy, jeśli uzna ona za stosowne wprowadzenie znaczących zmian do swojego wniosku lub zastąpienie go innym tekstem;
 3. zobowiązuje swojego Przewodniczącego do przekazania stanowiska Parlamentu Radzie i Komisji.

P6_TC1-COD(2005)0241

Stanowisko Parlamentu Europejskiego przyjęte w pierwszym czytaniu w dniu 25 kwietnia 2007 r. w celu przyjęcia rozporządzenia (WE) nr .../2007 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie odpowiedzialności przewoźników pasażerskich na morzu z tytułu wypadków

(Tekst mający znaczenia dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 71 ust. 1 i art. 80 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów ⁽²⁾,

stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu ⁽³⁾,

a także, mając na uwadze, co następuje:

- (1) W ramach wspólnej polityki transportowej istnieje potrzeba przyjęcia dodatkowych środków w celu zwiększenia bezpieczeństwa przewozów morskich i na wodach śródlądowych. Środki te obejmują zasady odpowiedzialności za szkody wyrządzone pasażerom, ponieważ istotne jest zapewnienie stosownego poziomu odszkodowań dla pasażerów, którzy ulegli wypadkom na **morzu**.
- (2) Protokół z 2002 r. do Konwencji Ateńskiej w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu z 1974 r. został przyjęty w dniu 1 listopada 2002 r. pod auspicjami Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO). [Wspólnota przystąpiła do tego Protokołu ⁽⁴⁾].
- (3) Konwencja Ateńska w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu z 1974 r. zmieniona Protokołem z 2002 r. (dalej zwana „Konwencją Ateńską 2002”) ma zastosowanie tylko do transportu międzynarodowego. Na wewnętrznym rynku morskim wyeliminowano rozróżnienie między transportem krajowym a międzynarodowym i dlatego właściwe jest zapewnienie takiego samego poziomu i charakteru odpowiedzialności zarówno w transporcie międzynarodowym, jak i krajowym na terenie **Wspólnoty**.

⁽¹⁾ Dz.U. C 318 z 23.12.2006, str. 195.

⁽²⁾ Dz.U. C 229 z 22.9.2006, str. 38.

⁽³⁾ Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 25 kwietnia 2007 r.

⁽⁴⁾ Należy wstawić odniesienie do publikacji decyzji Rady o przystąpieniu.

Środa, 25 kwietnia 2007 r.

- (4) **Ubezpieczenie wymagane w ramach Konwencji Ateńskiej 2002 musi być dostosowane do środków finansowych armatorów i towarzystw ubezpieczeniowych. Armatorzy muszą być w stanie dotrzymać warunków ubezpieczenia w rozsądny z ekonomicznego punktu widzenia sposób. W szczególności w przypadku niewielkich towarzystw żeglugowych wykonujących krajowe usługi transportowe należy wziąć pod uwagę sezonowy charakter ich działalności. Okres przejściowy na stosowanie niniejszego rozporządzenia powinien być dostatecznie długi, aby zapewnić wprowadzenie obowiązkowych ubezpieczeń przewidzianych w Konwencji Ateńskiej 2002 bez uszczerbku dla obowiązujących systemów ubezpieczeń.**
- (5) Uznaje się za właściwe, zobowiązanie przewoźnika do wypłacenia zaliczki w przypadku śmierci lub szkody na osobie pasażera, **przy czym zaliczka nie oznacza uznania odpowiedzialności.**
- (6) Stosowne, **wyczerpujące i zrozumiałe** informacje na temat nowych praw przyznanych pasażerom powinny być im dostarczane przed podróżą.
- (7) Wszystkie zmiany w Konwencji Ateńskiej będą włączane do prawodawstwa Wspólnoty, chyba że zmiana zostanie wyłączona na mocy procedury określonej w art. 5 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 2099/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 listopada 2002 r. ustanawiającego Komitet ds. bezpiecznych mórz i zapobiegania zanieczyszczeniu morza przez statki (COSS) i zmieniającego rozporządzenia w sprawie bezpieczeństwa morskiego i zapobiegania zanieczyszczeniu morza przez statki⁽¹⁾.
- (8) Europejska Agencja Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA) ustanowiona rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1406/2002⁽²⁾ powinna pomóc Komisji w przygotowaniu i sporządzeniu sprawozdania o wdrażaniu nowych zasad, a także w przygotowaniu propozycji zmian do Konwencji Ateńskiej 2002.
- (9) **Z uwagi na konieczność szerszych konsultacji między państwami członkowskimi w kwestiach dotyczących bezpieczeństwa na morzu konieczna jest ponowna ocena uprawnień EMSA i ewentualne rozszerzenie ich rozszerzenia.**
- (10) **Władze krajowe, a w szczególności portowe, odgrywają zasadniczą rolę w identyfikacji różnego rodzaju zagrożeń dla bezpieczeństwa na morzu i reagowaniu na nie.**
- (11) Z uwagi na fakt, że cel niniejszego rozporządzenia, czyli stworzenie jednolitego zestawu zasad regulujących prawa przewoźników i ich pasażerów w razie wypadku, nie może być osiągnięty w sposób zadowalający przez państwa członkowskie oraz ponieważ konieczne jest zapewnienie identycznych granic odpowiedzialności we wszystkich państwach członkowskich, cel ten może zostać lepiej zrealizowany na poziomie Wspólnoty, która przyjmie środki zgodne z zasadą pomocniczości, jak to zostało określone w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności, określoną w tymże artykule, niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest niezbędne dla osiągnięcia tego celu,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Przedmiot

Niniejsze rozporządzenie ustanawia wspólnotowy system jednolitej odpowiedzialności dla przewoźników pasażerskich na **morzu**.

W tym celu niniejsze rozporządzenie włącza stosowne przepisy Konwencji Ateńskiej dotyczącej przewozu morzem pasażerów i ich bagażu z 1974 r. zmienionej Protokołem z 2002 r., dalej zwanej „Konwencją Ateńską 2002” i rozszerza zakres zastosowania tych przepisów na przewóz morzem w obrębie jednego państwa członkowskiego.

⁽¹⁾ Dz.U. L 324 z 29.11.2002, str. 1. Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem Komisji (WE) nr 93/2007 (Dz.U. L 22 z 31.1.2007, str. 12).

⁽²⁾ Dz.U. L 208 z 5.8.2002, str. 1. Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem (WE) nr 1891/2006 (Dz.U. L 394 z 30.12.2006, str. 1).

Środa, 25 kwietnia 2007 r.

Artykuł 2

Zakres

Rozporządzenie stosuje się do wszelkich form międzynarodowego lub krajowego przewozu **morzem, jeśli:**

- a) statek pływa pod banderą państwa członkowskiego,
- b) umowa przewozu została zawarta w państwie członkowskim, lub
- c) miejsce wyjazdu albo przeznaczenia, zgodnie z umową przewozu, znajduje się na terenie państwa członkowskiego.

Artykuł 3

Odpowiedzialność przewoźnika

Odpowiedzialność przewoźnika i wykonującego przewóz w odniesieniu do pasażerów i ich bagażu podlega wszystkim postanowieniom konwencji ateńskiej 2002 określającym tę odpowiedzialność, łącznie z zastrzeżeniem i wytycznymi IMO dotyczącymi wdrożenia konwencji ateńskiej 2002, przyjętymi przez Komitet Prawny IMO w dniu 19 października 2006 r. (dalej zwany zastrzeżeniem IMO 2006). Konwencja Ateńska oraz zastrzeżenie IMO są załączone do niniejszego rozporządzenia.

Terminy „przewoźnik” oraz „wykonujący przewóz” należy rozumieć zgodnie z definicjami określonymi w art. 1 ust. 1(a) i (b) Konwencji Ateńskiej 2002.

Artykuł 4

Granice odpowiedzialności

Art. 7 ust. 2 Konwencji Ateńskiej 2002 ma zastosowanie w odniesieniu do przewozu pasażerów podlegającego zakresowi niniejszego rozporządzenia, **chyba że Parlament Europejski i Rada, działając zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu, wprowadzi w tym celu odpowiednie zmiany** do niniejszego rozporządzenia.

Art. 19 konwencji ateńskiej 2002 nie ma zastosowania do przewozu pasażerów w przypadkach wchodzących w zakres niniejszego rozporządzenia.

W przypadku zniszczenia, utraty lub uszkodzenia sprzętu medycznego/umożliwiającego poruszanie się, należącego do pasażera o ograniczonej zdolności ruchowej, odszkodowanie może być równe, ale nie może przekroczyć wartości pozwalającej na zastąpienie sprzętu.

Artykuł 5

Zaliczki

W przypadku zgonu lub szkody na osobie pasażera **w wyniku wypadku lub kolizji statków** przewoźnik **lub wykonujący przewóz** dokonuje wypłaty zaliczki w kwocie wystarczającej na pokrycie natychmiastowych potrzeb finansowych w terminie 15 dni od chwili ustalenia tożsamości osoby uprawnionej do odszkodowania. W przypadku zgonu **lub całkowitej i trwałej niepełnosprawności pasażera, lub uszkodzeń ciała pasażera w 75 % lub więcej, uznanych klinicznie za bardzo poważne** ta wypłata nie może być niższa niż 21 000 EUR.

Wpłata zaliczki nie stanowi uznania odpowiedzialności i może zostać zaliczona na poczet wszelkich późniejszych kwot wypłaconych na podstawie niniejszego rozporządzenia i nie podlega ona zwrotowi, z wyjątkiem przypadku, gdy osoba, która otrzymała płatność zaliczkową nie była osobą uprawnioną do odszkodowania lub przewoźnik został uznany za niewinnego.

Wpłacenie lub otrzymanie zaliczki, zależnie od sytuacji, umożliwia przewoźnikowi, wykonującemu przewóz lub pasażerowi wszczęcie postępowania sądowego w celu ustalenia odpowiedzialności i winy.

Środa, 25 kwietnia 2007 r.

Artykuł 6

Udzielanie informacji pasażerom

Przewoźnik, wykonujący przewóz i/lub organizator wycieczki dostarcza pasażerom, przed ich odjazdem, **stosowne, wyczerpujące i zrozumiałe** informacje dotyczące ich praw przewidzianych w niniejszym rozporządzeniu, w szczególności na temat granic odpowiedzialności w przypadku zgonu, szkody na osobie lub utraty i uszkodzenia bagażu pasażerów, na temat ich prawa do dochodzenia swoich roszczeń bezpośrednio na ubezpieczyciela lub osobie udzielającej zabezpieczenia finansowego oraz na temat przysługującego im prawa do płatności zaliczkowych.

Informacje te są dostarczane **we** właściwej, **wyczerpującej i zrozumiałej** formie **a w przypadku informacji dostarczanych przez organizatorów wycieczek, są zgodne z art. 4 dyrektywy Rady 90/314/EWG z dnia 13 czerwca 1990 r. w sprawie zorganizowanych podróży, wakacji i wycieczek** ⁽¹⁾.

Artykuł 7

Sprawozdanie i zmiany w Konwencji Ateńskiej 2002

Nie później niż w dwa lata po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia Komisja sporządzi sprawozdanie ze stosowania rozporządzenia, które uwzględni między innymi rozwój sytuacji ekonomicznej oraz rozwój prac na forum międzynarodowym.

Temu sprawozdaniu może towarzyszyć wniosek o wprowadzenia zmian do niniejszego rozporządzenia lub wniosek, który Komisja Europejska powinna przedstawić na stosownym forum międzynarodowym.

W swych działaniach Komisja wspierana jest przez Komitet ds. bezpiecznych mórz i zapobiegania zanieczyszczeniu morza przez statki (COSS), utworzony na mocy art. 3 rozporządzenia (WE) nr 2099/2002.

Zmiany w Konwencji Ateńskiej 2002 mogą być wyłączone z zakresu niniejszego rozporządzenia zgodnie z art. 5 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 2099/2002.

Artykuł 8

Wejście w życie

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie [...] następnego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od ... ^(*)

W odniesieniu do krajowego przewozu regularnymi liniami promowymi niniejsze rozporządzenie stosuje się po dwóch latach od ... ^(*)

W odniesieniu do przewozu na wodach śródlądowych niniejsze rozporządzenie stosuje się po czterech latach od [daty jego wejścia w życie lub od ... ^(*)

W odniesieniu do krajowego przewozu regularnymi liniami promowymi w regionach objętych art. 299 ust. 2 Traktatu niniejsze rozporządzenie stosuje się po czterech latach od ... ^(*)

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący

W imieniu Rady
Przewodniczący

⁽¹⁾ Dz.U. L 158 z 23.6.1990, str. 59.

^(*) Data jego wejścia w życie lub data wejścia w życie Konwencji Ateńskiej na terenie Wspólnoty w zależności od tego, która z tych dat będzie późniejsza.