

BG

BG

BG



КОМИСИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ

Брюксел, 13.6.2008
COM(2008) 375 окончателен

2005/0241 (COD)

СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ

съгласно член 251, параграф 2, втора алинея от Договора за ЕО

относно

**общата позиция, приета от Съвета, във връзка с приемането на регламент относно
отговорността на превозвачите на пътници по море и вътрешни водни пътища в
случай на аварии**

СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ

съгласно член 251, параграф 2, втора алинея от Договора за ЕО

относно

общата позиция, приета от Съвета, във връзка с приемането на регламент относно отговорността на превозвачите на пътници по море и вътрешни водни пътища в случай на аварии

1. ХРОНОЛОГИЯ

Дата на предаване на предложението на ЕП и на Съвета
(документ COM(2005) 592 окончателен – 2005/0241 (COD)): 13 февруари 2006 г.

Дата на становището на Комитета на регионите: 15 юни 2006 г.

Дата на становището на Европейския икономически и социален комитет: 13 септември 2006 г.

Дата на становището на Европейския парламент на първо четене: 25 април 2007 г.

Дата на измененото предложение на Комисията: 22 октомври 2007 г.

Дата на приемане на общата позиция: 6 юни 2008 г.

2. ЦЕЛ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО НА КОМИСИЯТА

Целта на предложението е да се предостави на всички пътници на борда на плавателни съдове, независимо от пътя им, както и на превозвачите, хармонизирана правна рамка, която определя техните права и задължения в случай на аварии. Замислената степен на хармонизиране трябва да е достатъчно висока, така че да позволи не само по-справедливо възстановяване на щетите, а и по-ефикасно предотвратяване на застрахователни събития.

Предложението цели да бъде включен в общностното право протоколът от 2002 г. към Атинската конвенция от 1974 г. относно превоза на пътници и личния им багаж по море, приета под егидата на Международната морска организация (оттук нататък наричана „Атинска конвенция от 2002 г.“). Атинската конвенция от 2002 г. представлява текст със съвременно звучене, който ясно определя правата и задълженията на пътниците и превозвачите; по отношение на щетите при инцидент по време на пътуване по вода, тя предвижда за превозвача режим на безвиновна отговорност, определя достатъчно висок максимален размер на обезщетението, изисква всички

превозвачи да сключват застрахователна полица и позволява на ищеца да се обърне направо към застрахователя за получаване на обезщетение.

Необходимо е да се отбележи, че успоредно с тази инициатива държавите-членки и Общността се готвят да бъдат договарящи страни по Атинската конвенция от 2002 г.¹.

Това включване на Атинската конвенция от 2002 г. към общностното право би трябвало да бъде съпроводено от известен брой поправки:

- Атинската конвенция от 2002 г. обхваща само международния превоз по море. Комисията предлага разширяване на обхвата на приложение, включвайки каботаж (превоз по море в рамките на една и съща държава-членка), както и превоза по вътрешни водни пътища;
- с оглед постигане на хармонизиране, което би било от полза както за пътниците, така и за превозвачите, Комисията предлага да се направи неприложима една клауза от Атинската конвенция от 2002 г., по силата на която държава-членка може самостоятелно да приеме по-високи тавани на компенсация от определените в Конвенцията. Освен това в измененото си предложение² Комисията прие поправка на Европейския парламент, която има за цел да гарантира на засегнатите от аварии пътници, че ще могат да бъдат компенсирани във всички случаи съобразно определените от Атинската конвенция тавани, изключвайки прилагането на конкурентните правила относно общото ограничаване на отговорността;
- прибавяне на мярка за по-благоприятен режим на компенсиране на щетите, нанесени на оборудване на пътници с ограничена двигателна способност;
- прибавяне на клауза за изплащане на аванси;
- прибавяне на задължение за информиране на пътниците за правата им.

3. КОМЕНТАРИ ОТНОСНО ОБЩАТА ПОЗИЦИЯ

Комисията счита, че Съветът до голяма степен е лишил от съдържание предложението ѝ.

Първо, общата позиция цели да изключи от обхвата на предложението превоза по вътрешни водни пътища, както и голяма част от вътрешния превоз по море. Европейският парламент, от своя страна, в становището си на първо четене имаше нееднозначен подход по отношение на превоза по вътрешни водни пътища. Парламентът обаче беше изразил ясно своето становище в подкрепа на включването на вътрешния превоз по море, предвиждайки същевременно да се даде повече време на някои от засегнатите оператори, за да могат те да се

¹ Предложение за решение на Съвета относно сключването от страна на Европейската общност на протокола от 2002 г. към Атинската конвенция от 1974 г. относно превоза на пътници и личния им багаж по море – COM(2003) 375 от 24 юни 2003 г. В процес на приемане.

² COM(2007)645 от 22 октомври 2007 г.

адаптират. Тези поправки на Парламента бяха подкрепени от Комисията, но не бяха възприети от Съвета.

Съветът отхвърли също два механизма, които имаха за цел хармонизиране на таваните на компенсация. При настоящата редакция на текста таваните на компенсация ще имат променлив характер, и то в два аспекта:

- таваните на компенсация няма да бъдат еднакви навсякъде в Европа. Всъщност Съветът предпочете да запази приложението на член 7 от Атинската конвенция от 2002 г., който позволява на договарящите страни самостоятелно да надвишават таваните, определени от Конвенцията.
- компенсацията, изплащана на засегнатите от аварии пътници, ще зависи от размера на аварията. Всъщност Съветът запази приложението на член 19 от Атинската конвенция от 2002 г., който позволява да бъдат задействани, в съперничество със самата Конвенция, механизмите за общо ограничаване на отговорността, в резултат на което таваните на компенсация биха могли да бъдат по-ниски от определените в Конвенцията.

Освен това Комисията отбелязва намерението на Съвета за изясняване на приложимите норми по отношение на съдебната компетентност, признаването и изпълнението на съдебни решения. Тези норми могат всъщност да произтичат или от самата Атинска конвенция, или от общностното законодателство (Регламент (ЕО) № 44/2001, наречен „Брюксел I“). Комисията обаче счита, че съдържащата се в общата позиция формулировка (съображение 3д) не е подходяща. Този текст всъщност предлага ограничаващо определяне на полето на изключителната компетентност на Общността, което не отговаря на съдебната практика на Съда на Европейските общности.

Трябва да се отбележи, че общата позиция беше приета само с квалифицирано мнозинство. Противопоставяйки се на това мажоритарно споразумение, Комисията можеше да възпрепятства преминаването му на второ четене. Комисията не пожела да направи това, тъй като счита, че междуинституционалното разискване трябва да продължи.

Комисията направи следното изявление по повод приемането на общата позиция:

„Комисията не желае да се противопоставя на постигнатото от мнозинството споразумение по това важно предложение, което ще създаде хармонизирана правна рамка, гарантираща, че пътниците по море получават адекватна компенсация в случай на авария.

Въпреки това обаче Комисията изразява съжаление, че Съветът се отклони от първоначалната цел на предложението и в действителност ограничи неговия обхват, като изключи корабоплаването по вътрешни води, както и голяма част от вътрешния превоз. Съветът отхвърли също два от механизмите за хармонизиране на равнищата на компенсация, които биха били от полза както за пътниците, засегнати от аварии, така и за отрасъла като цяло: съгласно настоящото политическо споразумение такива пътници не могат във всички случаи да бъдат компенсирани съобразно определените от Атинската конвенция тавани, а освен това при дадени

обстоятелства от превозвачите би могло да се изисква да заплащат по-високи компенсации от предвидените в Атинската конвенция.

На последно място, Комисията не приема формулировката на съображение (3д), тъй като в нея изглежда се поставят под въпрос границите на изключителната компетентност на Общността.“

4. ПОДРОБНИ ЗАБЕЛЕЖКИ НА КОМИСИЯТА ПО ПРИЕТИТЕ ОТ ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ ПОПРАВКИ

4.1 Поправки на Европейския парламент, приети от Комисията и включени изцяло или частично в общата позиция

Поправка 6, чиято цел е да вземе предвид приетите през октомври 2006 г. Насоки на ММО относно щетите, свързани с терористични актове.

Поправки 2 и 10 относно възстановяването на неправомерно изплатени аванси.

Поправки 3 и 11 относно характеристиките на предоставяната на пътниците информация.

4.2 Поправки на Европейския парламент, приети от Комисията, но не включени в общата позиция

Поправка 5 относно ролята на пристанищната държава.

Поправки 7 и 8 относно таваните на компенсация.

Поправка 12 относно реда и условията за информиране на пътниците.

Поправка 13 относно графика за постепенно прилагане на регламента по отношение на редовните фериботни линии.

Поправка 14 относно графика за постепенно прилагане на регламента по отношение на превозите по вътрешни водни пътища.

Поправка 15 относно графика за постепенно прилагане на регламента по отношение на редовните фериботни линии, действащи в отвъдморските страни и територии.

4.3. Поправки на Европейския парламент, отхвърлени от Комисията, но включени в общата позиция

Поправка 9, която ограничава изплащането на аванси само до случаите на инциденти по време на пътуване по вода.

Поправки 16—27 относно изключването на превоза по вътрешни водни пътища.

4.4 Поправки на Европейския парламент, отхвърлени от Комисията и невключени в общата позиция

Поправка 4 относно ролята на Европейската агенция за морска безопасност.

5. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Комисията взема под внимание общата позиция на Съвета, приета с квалифицирано мнозинство, но повтаря своето становище относно определянето на обхвата и относно необходимото хармонизиране на европейско равнище на равнищата на компенсации на засегнатите от аварии пътници.