

MAGYARORSZÁG KORMÁNYA

T/17308. számú

törvényjavaslat

a felelősségnek a belvízi

hajózásban való korlátozásáról szóló strasbourgi egyezmény (CLNI 2012) kihirdetéséről

Előadó: Dr. Seszták Miklós

nemzeti fejlesztési miniszter

Budapest, 2017. szeptember

2017. évi ... törvény

a felelősségnek a belvízi hajózásban való korlátozásáról szóló strasbourgi egyezmény (CLNI 2012) kihirdetéséről

1. §

Az Országgyűlés e törvénnyel felhatalmazást ad a felelősségnek a belvízi hajózásban való korlátozásáról szóló strasbourgi egyezmény (CLNI 2012) (a továbbiakban: Egyezmény) kötelező hatályának elismerésére.

2. §

Az Országgyűlés az Egyezményt e törvénnyel kihirdeti.

3. §

Az Egyezmény hiteles angol nyelvű szövege és annak hivatalos magyar nyelvű fordítása a következő:

**„Strasbourg Convention of 2012
on the Limitation of Liability in Inland Navigation
(CLNI 2012)**

The States Parties to this Convention,

having recognised the desirability of determining by agreement certain uniform rules relating to the limitation of liability in inland navigation on all inland waterways,

considering that it is desirable to modernise the 1988 Strasbourg Convention on the Limitation of Liability in Inland Navigation,

have agreed as follows:

Chapter I

The right of limitation

Article 1

Persons entitled to limit liability; definitions

1. Vessel owners and salvors, as hereinafter defined, may limit their liability in accordance with the rules of this Convention for claims set out in Article 2.

2. The term:

(a) "vessel owner" shall mean the owner, hirer or charterer entrusted with the use of the vessel, as well as the operator of a vessel;

(b) "vessel" shall mean an inland navigation vessel used for commercial navigational purposes and shall also include hydrofoils, ferries and small craft used for commercial navigational purposes but not air-cushion vehicles. Dredgers, floating cranes, elevators and all other floating and mobile appliances or plant of a similar nature shall also be considered vessels;

(c) "salvor" shall mean any person rendering services in direct connection with salvage or assistance operations. These operations shall also include operations referred to in Article 2, paragraph 1 (d), (e) and (f);

(d) "dangerous goods" shall mean dangerous goods within the meaning of Chapter 3.2 of the Regulations annexed to the European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Inland Waterways (ADN) in force at the time;

(e) "waterway" shall mean any inland waterway, including any lake.

3. If any claims set out in Article 2 are made against any person for whose act, neglect or default the vessel owner or salvor is responsible, such person shall be entitled to avail himself of the limitation of liability provided for in this Convention.

4. In this Convention, the liability of a vessel owner shall include liability in an action brought against the vessel herself.

5. An insurer of liability for claims subject to limitation in accordance with the rules of this Convention shall be entitled to the benefits of this Convention to the same extent as the assured himself.

6. The act of invoking limitation of liability shall not constitute an admission of liability.

Article 2

Claims subject to limitation

1. Subject to Articles 3 and 4, the following claims, whatever the basis of liability may be, shall be subject to limitation of liability:

(a) claims in respect of loss of life or personal injury or loss of or damage to property (including damage to harbour works, basins, waterways, locks, weirs, bridges and aids to navigation) occurring on board or in direct connection with the operation of the vessel or with salvage operations, and consequential loss resulting therefrom;

(b) claims in respect of loss resulting from delay in the carriage of cargo, passengers or their luggage;

(c) claims in respect of other loss resulting from infringement of rights other than contractual rights and occurring in direct connection with the operation of the vessel or with salvage or assistance operations;

(d) claims in respect of the raising, removal, destruction or the rendering harmless of a vessel which is sunk, wrecked, stranded or abandoned, including anything that is or has been on board the vessel;

(e) claims in respect of the removal, destruction or rendering harmless of the cargo of the vessel;

(f) claims of a person other than the person liable in respect of measures taken in order to avert or minimise loss for which the person liable may limit his liability in accordance with this Convention, and further loss caused by such measures.

2. Claims set out in paragraph 1 shall be subject to limitation of liability even if brought by way of recourse or for indemnity under a contract or otherwise. However, claims under paragraph 1 (d), (e) and (f) shall not be subject to limitation of liability in so far as they relate to remuneration under a contract with the person liable.

Article 3

Claims excepted from limitation

The rules of the present Convention shall not apply to:

(a) claims for assistance or salvage, including, if applicable, special compensation relating to salvage operations in respect of a vessel which in itself or its cargo threatened to cause damage to the environment;

(b) claims for contributions in general average;

(c) claims subject to any international convention or national legislation governing or prohibiting limitation of liability for nuclear damage;

(d) claims against the owner of a nuclear vessel for nuclear damage;

(e) claims by servants of the vessel owner or salvor whose duties are connected with the vessel or with the salvage or assistance operations, including claims of their heirs, dependants or other persons entitled to make such claims if, under the law governing the contract of service between the vessel owner or salvor and such servants, the vessel owner or salvor is not entitled to limit his liability in respect of such claims, or if he is by such law only permitted to limit his liability to an amount greater than that calculated in accordance with Article 6 or, for claims within the meaning of Article 7, to an amount greater than the limit of liability calculated in accordance with Article 7.

Article 4

Conduct barring limitation

A person liable shall not be entitled to limit his liability if it is proved that the loss resulted from his personal act or omission, committed with the intent to cause such loss, or recklessly and with knowledge that such loss would probably result.

Article 5

Counterclaims

Where a person entitled to limitation of liability under the rules of this Convention has a claim against the claimant arising out of the same occurrence, their respective claims shall be set off against each other and the provisions of this Convention shall only apply to the balance, if any.

Chapter II

Limits of liability

Article 6

The general limits

1. The limits of liability for claims other than those mentioned in Articles 7 and 8, arising on any distinct occasion, shall be calculated as follows:

(a) in respect of claims for loss of life or personal injury:

(i) for a vessel not intended for the carriage of cargo, in particular a passenger vessel, 400 units of account per cubic metre of displacement at maximum permitted draught, increased for vessels equipped with mechanical means of propulsion by 1 400 units of account per kW of power of the propulsion machinery;

(ii) for a vessel intended for the carriage of cargo, 400 units of account per tonne of the vessel's deadweight, increased for vessels equipped with mechanical means of propulsion by 1 400 units of account per kW of power of the propulsion machinery;

(iii) for a pusher or tug, 1 400 units of account per kW of power of the propulsion machinery;

(iv) for a pusher which, at the time the damage was caused, was coupled to barges in a pushed train, the limit of liability calculated in accordance with sub-paragraph (iii) shall be increased by 200 units of account per tonne of deadweight of the pushed barges; this increase shall not apply in so far as it can be proved that the pusher has rendered salvage or assistance services to one or more of these barges;

(v) for a vessel equipped with mechanical means of propulsion which at the time the damage was caused was providing propulsion for other vessels coupled to this vessel, the limit of liability calculated in accordance with sub-paragraphs (i), (ii) or (iii) shall be increased by 200 units of account per tonne of deadweight or cubic metre of displacement of

the other vessels; this increase shall not apply in so far as it can be proved that this vessel has rendered salvage or assistance services to one or more of the coupled vessels;

(vi) for floating and mobile appliances or plant within the meaning of the second sentence of Article 1, paragraph 2 (b), their value at the time of the occurrence;

(b) in respect of all other claims, half of the limit of liability calculated in accordance with paragraph (a);

(c) when the limit of liability calculated in accordance with paragraph (a) is insufficient to pay the claim mentioned therein in full, the limit of liability calculated in accordance with paragraph (b) shall be available for payment of the unpaid balance of claims under paragraph (a) and such unpaid balance shall rank rateably with claims mentioned under paragraph (b);

(d) in no case shall the limits of liability be less than 400 000 units of account for claims in respect of loss of life or personal injury or less than 200 000 units of account for all other claims.

2. However, without prejudice to the rights related to claims for loss of life or personal injury in accordance with paragraph 1 (c), a State Party may provide in its national law that claims in respect of damage to harbour works, basins, waterways, locks, weirs, bridges and aids to navigation shall have such priority over other claims under paragraph 1 (b) as is provided by that law.

3. The limits of liability mentioned in paragraph 1 (d) shall also apply to any salvor rendering salvage or assistance services to a vessel and not operating from any inland navigation vessel or seagoing vessel, and to any salvor operating solely on the vessel to which he is rendering salvage or assistance services.

Article 7

The limits applicable to claims for damage arising from the carriage of dangerous goods

1. The limits of liability for a vessel carrying dangerous goods in respect of claims arising in respect of damage resulting directly or indirectly from the dangerous nature of the goods shall be calculated as follows:

(a) in respect of claims for loss of life or personal injury: twice the limit of liability calculated in accordance with Article 6, paragraph 1 (a), but no less than 10 million units of account;

(b) in respect of all other claims, twice the limit of liability calculated in accordance with Article 6, paragraph 1 (b), but no less than 10 million units of account.

2. Where the limit of liability calculated in accordance with paragraph 1 (a) is insufficient to pay the claims mentioned therein in full, the limit of liability calculated in accordance with paragraph 1 (b) shall be available for payment of the unpaid balance of claims under paragraph 1 (a) and such unpaid balance shall rank rateably with claims mentioned in paragraph 1 (b).

Article 8

The limit applicable to passenger claims

1. In respect of claims arising on any distinct occasion for loss of life or personal injury to passengers of a vessel, the limit of liability for such vessel shall be an amount of 100 000 units of account multiplied by:

(a) the number of passengers which the vessel is authorised to carry according to the vessel's certificate, or,

(b) if the number of passengers which the vessel is authorised to carry is not prescribed, the number of passengers actually carried by the vessel at the time of the occurrence.

The limit of liability shall, however, not be less than 2 million units of account.

2. For the purpose of this Article "claims for loss of life or personal injury to passengers of a vessel" shall mean any such claims brought by or on behalf of any person carried in that vessel:

(a) under a contract of passenger carriage, or,

(b) who, with the consent of the carrier, is accompanying a vehicle or live animals which are covered by a contract for the carriage of goods.

Article 9

Unit of account

1. The unit of account referred to in Articles 6 to 8 and 10 is the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. The amounts mentioned in Articles 6 to 8 and 10 shall be converted into the national currency of the State in which limitation is sought, according to the value of that currency at the date the limitation fund is constituted, payment is made, or security is given which under the law of that State is equivalent to such payment.

2. The value of a national currency of a State Party in terms of Special Drawing Rights shall be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund in effect on the date in question for its operations and transactions.

3. The States Parties may, on the basis of the method of calculation mentioned in paragraph 1, establish the equivalent of the amounts mentioned in Articles 6 to 8 and 10 in their national currency in round figures. When, following a change in the value of the national currency in terms of Special Drawing Rights, the amounts expressed in such currency differ by more than 10 per cent from the real value expressed in Special Drawing Rights in Articles 6 to 8 and 10, the said amounts shall be adapted to the real value. States Parties shall communicate to the Depositary the sums expressed in the national currency and any modification of those sums.

Article 10

Aggregation of claims

1. Without prejudice to paragraph 2, the limits of liability calculated in accordance with Article 6 shall apply to the aggregate of all claims which arise on any distinct occasion:

(a) against the person or persons mentioned in Article 1, paragraph 2 (a), and any person for whose act, neglect or default they are responsible; or

(b) against the owner of a vessel rendering salvage or assistance services from that vessel and the salvor or salvors operating from such vessel and any person for whose act, neglect or default they are responsible; or

(c) against the salvor or salvors who are not operating from an inland navigation vessel or a seagoing ship or who are operating solely on the vessel to which the salvage or assistance services are rendered and any person for whose act, neglect or default they are responsible.

2.

(a) When, in conformity with Article 6, paragraph 1 (a) (iv), the limit of liability for a pusher which, at the time the damage was caused, was coupled to barges in a pushed train is increased in respect of claims arising out of the occurrence by 200 units of account per tonne deadweight of the pushed barges, the limit of liability for each of the barges is reduced, in respect of claims arising out of the said occurrence, by 200 units of account for each tonne deadweight of the pushed barge.

(b) When, in conformity with Article 6, paragraph 1 (a) (v), the limit of liability for a vessel equipped with mechanical means of propulsion which, at the time the damage was caused, was providing propulsion for other vessels coupled to it, is increased in respect of claims arising out of the occurrence by 200 units of account per tonne deadweight or cubic metre of displacement of the coupled vessels, the limit of liability for each coupled vessel shall be reduced, in respect of claims arising out of the said occurrence, by 200 units of account for each tonne deadweight or each cubic metre of displacement of the coupled vessel.

3. Paragraphs 1 and 2 shall apply *mutatis mutandis* for the limits of liability calculated in accordance with Article 7. However, paragraph 2 shall be applied provided that instead of 200 units of account 400 units of account shall be used as a basis.

4. The limit of liability calculated in accordance with Article 8 shall apply to the aggregate of all claims arising on any distinct occasion against the person or persons mentioned in Article 1, paragraph 2 (a), in respect of the vessel referred to in Article 8 and any person for whose act, neglect or default they are responsible.

Article 11

Limitation of liability without constitution of a limitation fund

1. Limitation of liability may be invoked even if a limitation fund as mentioned in Article 12 has not been constituted. However, a State Party may provide in its national law that, where an action is brought in its courts to enforce a claim subject to limitation, a person liable may only invoke the right to limit liability if a limitation fund has been constituted in accordance

with the provisions of this Convention or is constituted when the right to limit liability is invoked.

2. If limitation of liability is invoked without the constitution of a limitation fund, the provisions of Article 13 shall apply.

Chapter III

The limitation fund

Article 12

Constitution of the fund

1. Any person alleged to be liable may constitute one or more funds with the competent court or other competent authority in any State Party in which legal proceedings are instituted in respect of a claim subject to limitation, or, if no legal proceedings are instituted, with the competent court or other competent authority in any State Party in which legal proceedings may be instituted for a claim subject to limitation. Each fund must be constituted for the amount of the limits of liability calculated in accordance with Articles 6 to 8 and 10 as are applicable to claims for which the person constituting the fund(s) may be liable, together with interest thereon from the date of the occurrence giving rise to the liability until the date of the constitution of the fund. A fund thus constituted shall be available only for the payment of claims in respect of which limitation of liability can be invoked.

2. A fund may be constituted either by depositing the sum, or by producing a guarantee acceptable under the legislation of the State Party where the fund is constituted and considered to be adequate by the court or other competent authority.

3. A fund constituted by one of the persons mentioned in Article 10, paragraph 1 (a), (b) or (c) or paragraph 4 or his insurer shall be deemed constituted by all the persons mentioned in Article 10, paragraph 1 (a), (b) or (c) or paragraph 4.

Article 13

Distribution of the fund

1. Subject to the provisions of Article 6, paragraphs 1 and 2 as well as to those of Articles 7, 8 and 10, the fund shall be distributed among the claimants in proportion to the amount of their established claims against the fund.

2. If, before the fund is distributed, the person liable or his insurer has settled a claim against the fund, such person shall, up to the amount he has paid, acquire by subrogation the rights which the person so compensated would have enjoyed under this Convention.

3. The right of subrogation provided for in paragraph 2 may also be exercised by persons other than those mentioned above in respect of any amount of compensation which they may have paid, but only to the extent that such subrogation is permitted under the applicable national law.

4. Where the person liable or any other person establishes that he may be compelled to pay, at a later date, any such amount of compensation with regard to which such person would have enjoyed a right of subrogation pursuant to paragraphs 2 and 3 had the compensation been paid before the fund was distributed, the court or other competent authority of the State where the fund has been constituted may order that a sufficient sum shall be provisionally set aside to enable such person at such later date to enforce his claim against the fund.

Article 14

Effects of the constitution of the fund

1. Where a fund has been constituted in accordance with Article 12, any person who can make a claim effective against the fund shall be barred from exercising any right in respect of such claim against any other assets of a person by or on behalf of whom the fund has been constituted.

2. After a fund has been constituted in accordance with Article 12, any vessel or other property belonging to a person on behalf of whom the fund has been constituted which has been arrested or attached within the jurisdiction of a State Party for a claim which may be raised against the fund, or any security given, shall be released by order of the court or other competent authority of such State.

3. The provisions of paragraphs 1 and 2 shall apply only if the claimant may bring a claim against the fund before the court administering that fund and the fund is actually available and freely transferable in respect of that claim.

Chapter IV

Scope of application

Article 15

1. This Convention shall apply to the limitation of liability of the vessel owner or a salvor at the time of the incident giving rise to the claims where:

(a) the vessel was being operated on a waterway located on the territory of a State Party,

(b) salvage or assistance services had been rendered along one of the said waterways to a vessel in danger or to the cargo of such a vessel, or

(c) a vessel sunk, wrecked, stranded or abandoned along one of the said waterways or the cargo of such a vessel had been raised, removed, destroyed or rendered harmless. This Convention shall also apply to the limitation of liability of a salvor rendering salvage or assistance services from an inland navigation vessel to a sea-going vessel in danger along one of the said waterways or in respect of the cargo of such a vessel.

2. Any State may, at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession, or at any subsequent time, exclude the application of this Convention by sending a declaration to the Depositary in cases where the waterway referred to in paragraph 1:

(a) is situated within its territory, and

(b) is not listed in Annex I of the European Agreement on Main Inland Waterways of International Importance (AGN).

The waterway to be excluded must be clearly specified in the declaration.

3. Any State may, at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession, exclude application of this Convention for a maximum of eight years after the entry into force of this Convention by notifying the Depositary that the Convention shall not apply to small craft exclusively used in internal traffic. A small craft within the meaning of sentence 1 is a craft whose hull has a length of not more than 20 meters without rudder or bowsprit, except for:

(a) a ferry,

(b) a pushed barge,

(c) a craft authorised to tug, to push or to provide propulsion for another vessel coupled to this craft, provided that such vessel is not a small craft, or

(d) a craft authorised to carry more than 12 passengers.

4. The exclusion shall take effect on the first day of the month following the expiry of a period of three months following notification of the declaration referred to in paragraph 2 or, if this Convention has not yet entered into force, on its entry into force. This Convention shall not apply to claims arising from an occurrence that took place while the vessel was using an excluded waterway. Exclusion shall not apply in respect of occurrences taking place before the declaration takes effect.

5. A State which has made a declaration under paragraph 2 may withdraw it at any time by means of a declaration of withdrawal notified to the Depositary. The withdrawal shall take effect three months as from the date of the notification of the declaration of withdrawal or on any subsequent date specified in the declaration of withdrawal. Withdrawal shall not have any effect on the limitation of liability in respect of claims arising from an occurrence that takes place before the withdrawal takes effect.

Chapter V

Final clauses

Article 16

Signature, ratification and accession

1. This Convention shall be open for signature by any State at the Strasbourg headquarters of the Central Commission for the Navigation of the Rhine from 27 September 2012 to 26 September 2014.

2. Each State may express its consent to be bound by this Convention by:

- (a) signature without reservation as to ratification, acceptance or approval, or
 - (b) signature subject to ratification, acceptance or approval, followed by ratification, acceptance or approval, or
 - (c) accession.
3. Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of a formal instrument with the Secretary General of the Central Commission for the Navigation of the Rhine.

Article 17

Entry into force

1. This Convention shall enter into force on the first day of the month following the expiry of a period of one year from the date on which four States have deposited their instruments of ratification, acceptance, approval or accession, or on the date on which the 1988 Strasbourg Convention on the Limitation of Liability in Inland Navigation (CLNI) ceases to be in force, whichever date is the later.
2. For a State which deposits an instrument of ratification, acceptance, approval or accession after the conditions governing the entry into force of this Convention have been met, the Convention shall enter into force on the first day of the month following the expiry of a period of three months from the date on which that State deposited its instrument. By way of derogation from the first sentence, the Convention shall enter into force in that State on the day on which the Convention enters into force in accordance with paragraph 1 if the instrument of ratification, acceptance, approval or accession has been deposited at least three months before the entry into force of the Convention in accordance with paragraph 1.

Article 18

Reservations

1. Any State may, at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession and at any subsequent time, reserve the right to exclude the application of the rules of this Convention in their entirety or in part in respect of:
 - (a) claims for damage due to a change in the physical, chemical or biological quality of the water;
 - (b) claims mentioned in Article 7, in so far as they are governed by an international convention or domestic regulations excluding the limitation of liability or setting limits of liability higher than provided for in this Convention;
 - (c) claims mentioned in Article 2, paragraph 1 (d) and (e) of this Convention;
 - (d) lighters exclusively used in ports for transshipments.
2. A State that avails itself of the option provided for in paragraph 1(b) shall notify the Depositary of the applicable limits of liability or of the fact that no such limits exist.

3. Reservations made at the time of signature are subject to confirmation upon ratification, acceptance or approval.
4. Any State which has made a reservation to this Convention may withdraw it at any time by means of a notification addressed to the Depository. The withdrawal shall take effect on the date the notification is received or on a later date specified therein.
5. Reservations other than those provided for in this Convention shall not be admissible.

Article 19

Denunciation

1. This Convention may be denounced by a State Party by means of a notification addressed to the Depository, at any time after one year from the date on which the Convention entered into force for that Party.
2. Without prejudice to Article 20, paragraph 3, the denunciation shall take effect on the first day of the month following the expiry of a period of six months from the date on which the notification is received or after such longer period as may be specified therein.

Article 20

Simplified procedure for amending limits of liability

1. The Depository shall review the amounts set out in Articles 6 to 8 and 10 at five-year intervals, the first such review to take place on 31 December 2017. The review shall be based on an inflation factor which corresponds to the accumulated rate of inflation since the date of the last notification referred to in paragraph 2 of a review resulting in an amendment of the limits of liability or, on the occasion of the first review, since the date of entry into force of the Convention. The measure of the rate of inflation to be used in determining the inflation factor shall be the weighted average of the annual rates of increase or decrease in the Consumer Price Indices of the States whose currencies comprise the Special Drawing Right mentioned in Article 9, paragraph 1.
2. If the review referred to in paragraph 1 concludes that the inflation factor has exceeded 10 per cent, the Depository shall notify the Contracting States of the amended amounts calculated on the basis of the inflation factor. The amended amounts shall be deemed to have been adopted on expiry of a period of one year from the date of notification unless, within this period, one third of the Contracting States have notified the Depository by means of a declaration of their refusal to accept this amendment.
3. An amendment deemed to have been adopted by virtue of paragraph 2 shall enter into force nine months after its adoption for each State party to this Convention on that date, unless it denounces the Convention in accordance with Article 19, paragraph 1 no later than three months before the amendment enters into force. The denunciation shall be effective from the date on which the amendment enters into force. The amendment shall be binding on any State becoming a party to this Convention after adoption of the amendment.

4. Without prejudice to paragraph 1, the procedure referred to in paragraph 2 may be applied at any time at the request of one third of the Contracting States if, since the previous review or, if there has been no such review, since the date of entry into force of this Convention, the inflation factor referred to in paragraph 1 is greater than 5 per cent. Subsequent reviews carried out in accordance with the procedure described in paragraph 1 shall be made every five years, the first such review to take place at the end of the fifth year following a review carried out in accordance with the present paragraph.

Article 21

Depositary

1. This Convention shall be deposited with the Secretary General of the Central Commission for the Navigation of the Rhine, who shall be the Depositary thereof.

2. The Depositary shall:

(a) transmit certified true copies of this Convention to all Signatories and all other States that accede to this Convention;

(b) inform all States which have signed or acceded to this Convention of:

(i) each new signature and each deposit of an instrument and any declaration or reservation thereto together with the date thereof;

(ii) the date of entry into force of this Convention;

(iii) any denunciation of this Convention and the date on which it is to take effect;

(iv) the date of the coming into force of any amendment in accordance with Article 20, paragraph 3;

(v) any declaration called for by any provision of this Convention.

Article 22

Languages

This Convention is established in a single original in the Dutch, English, French and German languages, each text being equally authentic.

In witness whereof the undersigned, duly authorised for the purpose by their respective Governments, affix their signature to this Convention.

Done at Strasbourg on 27 September 2012.”

„A felelősségnek a belvízi hajózásban való korlátozásáról szóló, 2012. évi strasbourgi egyezmény

(CLNI 2012)

A jelen Egyezményben Részes Államok,

felismerve, hogy kívánatos lenne megállapodás útján egységes szabályokat megállapítani a felelősség korlátozására a belvízi hajózásban valamennyi belvízi vízi útra vonatkozóan,

figyelembe véve, hogy kívánatos a felelősségnek a belvízi hajózásban való korlátozásáról szóló, 1988. évi strasbourgi egyezmény modernizálása,

a következőkben állapodnak meg:

**I. fejezet
A korlátozás joga**

1. cikk

A felelősség korlátozására jogosult személyek; fogalommeghatározások

1. Az alábbi meghatározás szerinti hajótulajdonosok és hajómentők a jelen Egyezmény előírásaival összhangban a 2. cikkben foglalt követelések vonatkozásában korlátozhatják felelősségüket.
2. A jelen Egyezmény alkalmazásában:
 - (a) a „hajótulajdonos” a tulajdonost, a hajó használatával megbízott bérbe vevőt vagy hajóbérlőt, valamint a hajó üzemeltetőjét jelenti;
 - (b) a „hajó” belvízi hajózásban résztvevő, kereskedelmi hajózás céljára használt hajót jelent, beleértve a kereskedelmi hajózás céljára használt szárnyashajókat, kompokat és kishajókat, kivéve a légpárnás járműveket. A kotróhajókat, úszódarukat, elevátorokat és valamennyi egyéb úszó és mozgó berendezést vagy hasonló jellegű gépállományokat úgyszintén hajónak kell tekinteni;
 - (c) a „hajómentő” minden olyan személyt jelent, aki a hajómentési munkálatokkal vagy segítségnyújtási műveletekkel közvetlenül összefüggő szolgálatot nyújt. Ezen műveletek magukban foglalják a 2. cikk 1. (d), (e) és (f) pontjaiban hivatkozott műveleteket is;
 - (d) a „veszélyes áruk” a mindenkori hatályos, a Veszélyes Áruk Nemzetközi Belvízi Szállításáról szóló Európai Megállapodáshoz (ADN) csatolt Szabályzat 3.2 fejezete szerinti veszélyes árukat jelentik;
 - (e) a „vízi út” bármely belvízi vízi utat jelenti, ideértve bármely tavat.
3. Amennyiben bármely olyan személlyel szemben, akinek a cselekményeiért, gondatlanságáért vagy mulasztásáért a hajótulajdonos, illetve a hajómentő felelősséggel

tartozik, a 2. cikkben meghatározott valamely követelés merül fel, akkor e személy a jelen Egyezményben biztosított módon jogosult a felelőssége korlátozására.

4. A jelen Egyezmény alapján a hajótulajdonos felelőssége magában foglalja a magával a hajóval szemben peres eljárásban érvényesített felelősséget is.

5. A korlátozás hatálya alá eső követelésekért felelősséget vállaló biztosító – a jelen Egyezmény szabályai értelmében – ugyanolyan mértékig jogosult a jelen Egyezmény által biztosított kedvezményekre, mint maga a biztosított.

6. A felelősség korlátozására irányuló cselekmény nem minősül a felelősség elismerésének.

2. cikk

Korlátozás hatálya alá eső követelések

1. A 3. és a 4. cikk értelmében az alábbi követelések – a felelősség bármely alapon álljon is fenn – a felelősség korlátozásának hatálya alá esnek:

- (a) a hajón vagy a hajó üzemen tartásával közvetlen összefüggésben, illetve a mentési műveletek során bekövetkező haláleset vagy személyi sérülés vagy valamely vagyontárgyban bekövetkező kárral vagy veszteséggel (ideértve a kikötői létesítményekben, a kikötőmedencében, vízi utakban, zsilipekben, vízlépcsőkben, hidakban és hajózási segédeszközökben okozott károkat) kapcsolatos követelések, valamint az azokból eredő járulékos károk;
- (b) hajórakomány, utasok vagy poggyászuk késedelmes szállításából eredő veszteségekkel kapcsolatos követelések;
- (c) a szerződésen kívüli jogok megsértéséből eredő, a hajó üzemen tartásával, illetve a mentési és segítségnyújtási műveletekkel közvetlen összefüggésben lévő, egyéb veszteségekkel kapcsolatos követelések;
- (d) elsüllyedt, hajótörést szenvedett, megfeneklett, illetve elhagyott hajó kiemelésével, eltávolításával, megsemmisítésével vagy ártalmatlanításával kapcsolatos követelések, ideértve mindazt, ami a hajón található vagy található volt;
- (e) a hajó rakományának eltávolításával, megsemmisítésével, illetve ártalmatlanításával kapcsolatos követelések;
- (f) a felelősséggel tartozó személyen kívüli egyéb személy által támasztott követelések olyan veszteség elhárítása, illetve minimalizálása érdekében tett intézkedések, valamint az ilyen intézkedések okozta további veszteség miatt, amely tekintetében a jelen Egyezménnyel összhangban korlátozható a felelős személy felelőssége.

2. Az 1. bekezdésben foglalt követelések a felelősség korlátozásának hatálya alá esnek, akár szerződéses, akár más egyéb módon történő jogorvoslat vagy kártalanítás képezi az alapjukat. Azonban az 1. bekezdés (d), (e) és (f) pontjaiban felsorolt követelések abban az esetben nem esnek a felelősség korlátozásának hatálya alá, amennyiben azok a felelős személlyel összefüggésben a szerződéses díjazással kapcsolatosak.

3. cikk

Korlátozásból kizárt követelések

A jelen Egyezmény szabályai nem vonatkoznak az alábbiakra:

- (a) segítségnyújtással vagy mentéssel összefüggő követelések, ideértve, amennyiben alkalmazható, a mentési munkák műveleteivel összefüggő speciális kártalanítást olyan hajó vonatkozásában, ahol a hajó, vagy a hajórakomány környezeti kár okozásával fenyeget;
- (b) közös hajókárral kapcsolatos elszámolásokra vonatkozó követelések;
- (c) a nukleáris károkért viselt felelősség korlátozását szabályozó, illetve tiltó bármely nemzetközi egyezmény vagy nemzeti jogszabály hatálya alá eső követelések;
- (d) a nukleáris meghajtású hajó tulajdonosával szemben nukleáris kár okozásáért támasztott követelések;
- (e) a hajótulajdonos, illetve a hajómentő személyzete által támasztott követelések, akik a hajóval vagy a mentési munkákkal vagy a segítségnyújtási műveletekkel összefüggő feladatokat látnak el, beleértve az ilyen személyzet örökösei, eltartott családtagjai által támasztott követeléseket, vagy más, ilyen követelés benyújtására jogosult személyek követeléseit, amennyiben a hajótulajdonos, illetve hajómentő és az ilyen személyzet között érvényben lévő munkaszerződést szabályozó jog alapján a hajótulajdonos, illetve hajómentő nem jogosult az ilyen követelésekkel kapcsolatos felelősségének korlátozására, továbbá ha az adott jogszabályok értelmében a hajótulajdonos, illetve a hajómentő e felelőssége csakis a 6. cikkkel összhangban kiszámított összegnél nagyobb összegre korlátozható, illetve a 7. cikk szerinti követelések esetében a 7. cikkkel összhangban kiszámított felelősségkorlátozásnál nagyobb összegre korlátozható.

4. cikk

Korlátozást kizáró magatartás

A felelős személy nem jogosult felelőssége korlátozására, amennyiben bebizonyosodik, hogy a kár az ő személyes tetteiből vagy mulasztásából származott, amelyet szándékosan követett el ilyen kár okozásának céljából, illetve gondatlanul és annak tudatában, hogy ilyen kár bekövetkezhet.

5. cikk

Viszontkereset

Amennyiben egy a jelen Egyezmény szabályai alapján a felelősség korlátozására jogosult személy ugyanazon esemény kapcsán követeléssel él az igényjogosulttal szemben, vonatkozó követeléseik egymással szembeni beszámítására kerül sor, és a jelen Egyezmény rendelkezései csupán az esetlegesen fennmaradó egyenleg tekintetében alkalmazandóak.

II. fejezet

Felelősségi korlátok

6. cikk

Általános korlátozások

1. A 7. és 8. cikkben foglaltaktól eltérő, valamely határozott eseménnyel kapcsolatos követelés felelősségi korlátai az alábbiak alapján kerülnek meghatározásra:

- (a) halálessettel vagy személyi sérüléssel kapcsolatos követelések esetén:
 - (i) nem áruszállításra szolgáló hajó, különösen személyhajó esetében 400 elszámolási egység számítandó vízkiszorítás-köbméterenként maximálisan megengedett merülésnél, amely mechanikus meghajtású hajók esetében a meghajtás teljesítménye tekintetében kilowattorként 1400 elszámolási egységgel növekedik;
 - (ii) áruszállítására szolgáló hajó esetében 400 elszámolási egység számítandó hordképesség-tonnánként, amely mechanikus meghajtású hajók esetében a meghajtás teljesítménye tekintetében kilowattorként 1400 elszámolási egységgel növekedik;
 - (iii) tolóhajó, illetve vontatóhajó esetében a meghajtás teljesítménye tekintetében kilowattorként 1400 elszámolási egység számítandó;
 - (iv) olyan tolóhajó esetében, amely a károkozás idején tolatmányt alkotó bárkákhoz volt kapcsolva, a (iii) albekezdés szerint meghatározott felelősségi korlátot a tolt bárkák tekintetében hordképesség-tonnánként 200 elszámolási egységgel kell növelni; e növelés abban az esetben nem alkalmazandó, amennyiben bebizonyosodik, hogy a tolóhajó ezen bárkák egyikének, illetve többnek mentési vagy segítségnyújtási szolgálatokat teljesített;
 - (v) olyan géphajó esetében, amely a károkozás idején az ezzel a hajóval összekapcsolt más hajók számára meghajtást biztosított, az (i), (ii), illetve (iii) albekezdések szerint meghatározott felelősségi korlátot a többi hajó tekintetében hordképesség-tonnánként vagy vízkiszorítás-köbméterenként 200 elszámolási egységgel kell növelni; e növelés abban az esetben nem alkalmazandó, amennyiben bebizonyosodik, hogy e hajó a vele összekapcsolt hajók egyikének, illetve többnek mentési vagy segítségnyújtási szolgálatokat teljesített;
 - (vi) az 1. cikk 2. bekezdés (b) pontjának második mondata szerinti úszó és mozgó létesítmények, illetve berendezések esetében az eset időpontjában meglévő értékük;
- (b) valamennyi egyéb követelés vonatkozásában az (a) pont szerint számított felelősségi korlát fele;
- (c) amennyiben az (a) pont szerint számított felelősségi korlát nem elégséges a követelések teljes körű rendezésére, akkor az (a) pontban szereplő követelések rendezetlen hányadának kifizetésére a (b) pont szerint számított felelősségi korlát alapján kerül sor, és az ilyen rendezetlen egyenleg a (b) pontban említett követelésekkel egy rangsorba kerül;

- (d) halálesettel vagy személyi sérüléssel kapcsolatos követelések esetén a felelősségi korlát semmilyen körülmények között nem lehet alacsonyabb 400 000 elszámolási egységnél, más egyéb követelések esetében pedig nem lehet alacsonyabb 200 000 elszámolási egységnél.

2. Az 1. bekezdés (c) pontjában foglalt, halálesettel, illetve személyi sérüléssel kapcsolatos kártérítési jogosultság sérelme nélkül, a Részes Állam nemzeti joga azonban úgy is rendelkezhet, hogy a kikötői eszközökben, kikötőmedencékben, vízi utakban, zsilipekben, vízlépcsőkben, hidakban, illetve a navigációs berendezésekben okozott károkkal kapcsolatos követelések érvényesítése az adott törvény értelmében előnyt élvez az 1. bekezdés (b) pontjában szereplő egyéb követelésekkel szemben.

3. Szintén az 1. bekezdés (d) pontjában foglalt felelősségi korlátok vonatkoznak a nem belvízi hajózásban résztvevő hajóról, illetve tengerjáró hajóról működő, egy hajónak mentési vagy segítségnyújtási szolgáltatásokat teljesítő bármely hajómentőre, valamint bármely, kizárólag a mentés, illetve segítségnyújtás célpontjának minősülő hajón működő hajómentőre.

7. cikk

Veszélyes áruk szállításából eredő károkkal kapcsolatos követelésekre vonatkozó korlátok

1. Az áruk veszélyes természetéből közvetlenül vagy közvetve származó károk vonatkozásában felmerülő követelések tekintetében a veszélyes árut szállító hajó esetében a felelősségi korlátokat a következők szerint kell kiszámítani:

- (a) halálesettel vagy személyi sérüléssel kapcsolatos követelések vonatkozásában: a 6. cikk 1. bekezdésének (a) pontja szerint számított felelősségi korlát kétszerese, azonban legalább 10 millió elszámolási egység;
- (b) valamennyi egyéb követelés vonatkozásában a 6. cikk 1. bekezdésének (b) pontja szerint meghatározott felelősségi korlát kétszerese, azonban legalább 10 millió elszámolási egység.

2. Ha az 1. bekezdés (a) pontja szerint számított felelősségi korlát nem elégséges a követelések teljes körű rendezésére, akkor az 1. bekezdés (a) pontjában szereplő követelések rendezetlen hányadának kifizetésére az 1. bekezdés (b) pontja szerint meghatározott felelősségi korlát alapján kerül sor, és az ilyen rendezetlen egyenleg az 1. bekezdés (b) pontjában említett követelésekkel egy rangsorba kerül.

8. cikk

Az utasok követeléseinek korlátozása

1. A hajó utasai életének elvesztéséből vagy személyi sérüléséből fakadó követelések szempontjából az ilyen hajó felelősségének korlátja 100 000 elszámolási egység szorozva:

- (a) a hajó bizonyítványa szerint a hajó által szállítható személyek számával, vagy,

- (b) amennyiben a hajó által szállítható személyek száma nincs előírva, a hajó által az eset időpontjában ténylegesen szállított személyek számával.

A felelősségi korlát azonban nem lehet alacsonyabb 2 millió elszámolási egységnél.

2. A jelen cikk alkalmazásában „a hajó utasai életének elvesztésével vagy személyi sérülésével kapcsolatos követelések” valamennyi olyan követelést jelenti, amelyet bármely olyan személy nyújtott be, illetve amelyet olyan személy érdekében nyújtottak be, akit az adott hajón:

- (a) személyszállítási szerződés alapján szállítottak, vagy
- (b) aki áruszállítási szerződés tárgyát képező járművet vagy élő állatokat a fuvarozó beleegyezésével kísér.

9. cikk

Elszámolási egység

1. A 6-8. és 10. cikkben hivatkozott elszámolási egység a Nemzetközi Valutaalap által meghatározott különleges lehívási jog. A 6-8. és 10. cikkben jelzett összegek átváltásra kerülnek azon állam nemzeti valutájára, amelyben a korlátozást alkalmazni kívánják. Ehhez az adott valuta azon a napon érvényes értékét kell figyelembe venni, amikor a korlátozási alapot létrehozták, a kifizetést eszközölték, illetve azon kezességet vállalták, ami – az adott állam jogszabályai értelmében – egyenértékű a fizetéssel.

2. A Részes Állam nemzeti valutája különleges lehívási jog (SDR) szerinti értékének kiszámítása a Nemzetközi Valutaalap által az adott napon a műveletek és tranzakciók tekintetében érvényesített értékelési módszere alapján történik.

3. A Részes Államok, az 1. bekezdésben foglalt számítási módszer alapján, a 6-8. és 10. cikkben foglalt összegek megfelelő értékét kerek számokban állapíthatják meg nemzeti valutájukban. Ha a nemzeti valuta különleges lehívási jog (SDR) szerinti értékében történt változást követően az adott valutában kifejezett összegek több mint 10%-kal eltérnek a 6-8. és 10. cikkben megadott különleges lehívási jog (SDR) szerint kifejezett valódi értéktől, a szóban forgó összegeket a valódi értékhez kell igazítani. A Részes Államok kötelessége, hogy a nemzeti valutában kifejezett összegekről és ezen összegek bárminemű módosításáról tájékoztassák a Letéteményest.

10. cikk

Halmazott követelések

1. A 2. bekezdésben foglaltak sérelme nélkül a 6. cikk szerint számított felelősségi korlátok alkalmazandók valamely határozott eseménnyel kapcsolatban felmerülő valamennyi követelés összességére:

- (a) az 1. cikk 2. bekezdésének (a) pontjában említett azon személlyel vagy személyekkel szemben, valamint bármely olyan személlyel szemben, akinek cselekedetért, gondatlanságáért, illetve mulasztásáért e személyek felelősek; vagy

- (b) az adott hajóról mentést végző vagy segítséget nyújtó hajó hajótulajdonosával, valamint az ilyen hajóról működő hajómentővel vagy hajómentőkkel, továbbá minden olyan személlyel szemben, akinek cselekedetéért, gondatlanságáért, illetve mulasztásáért e személyek felelősek; vagy
- (c) a nem belvízi hajózású vagy tengerjáró hajóról működő, illetve a kizárólag a mentés vagy segítségnyújtás célpontjának minősülő hajóról működő hajómentővel vagy hajómentőkkel, továbbá minden olyan személlyel szemben, akinek cselekedetéért, gondatlanságáért, illetve mulasztásáért e személyek felelősek.

2.

- (a) Ha a 6. cikk 1. bekezdés (a) pont (iv) albekezdésének megfelelően a károkozás időpontjában tolatmányt alkotó bárkákhoz kapcsolt tolóhajó felelősségi korlátja az eseményből kifolyólag felmerülő követelések tekintetében a tolt bárkákra vonatkozóan hordképesség-tonnánként 200 elszámolási egységgel megnő, az egyes bárkák felelősségi korlátja a szóban forgó eseményből felmerülő követelések tekintetében a tolt bárkákra vonatkozóan hordképesség-tonnánként 200 elszámolási egységgel csökken.
- (b) Ha a 6. cikk 1. bekezdés (a) pont (v) albekezdésének megfelelően a károkozás időpontjában más, vele összekapcsolt hajók számára meghajtást biztosító géphajó felelősségi korlátja az eseményből kifolyólag felmerülő követelések tekintetében a köteléket alkotó hajókra vonatkozóan hordképesség-tonnánként, illetve vízkiszorítás-köbméterenként 200 elszámolási egységgel megnő, a kötelék minden egyes hajójának felelősségi korlátja a szóban forgó eseményből felmerülő követelések tekintetében a (kötelék részét képező) hajóra vonatkozóan hordképesség-tonnánként, illetve vízkiszorítás-köbméterenként 200 elszámolási egységgel csökken.

3. Az 1. és 2. bekezdés a szükséges változtatásokkal alkalmazandó a 7. cikk szerint számított felelősségi korlátok esetében. Ugyanakkor a 2. bekezdés azzal az eltéréssel alkalmazandó, hogy a 200 elszámolási egység helyett 400 elszámolási egységet kell kiindulási alapként használni.

4. A 8. cikk szerint számított felelősségi korlát az 1. cikk 2. bekezdésének (a) pontjában említett személy vagy személyek ellen valamely határozott eseménnyel kapcsolatosan felmerülő egyesített követelésre vonatkozik a 8. cikkben hivatkozott hajó tekintetében, illetve minden olyan személy vonatkozásában, akinek cselekedetéért, gondatlanságáért, illetve mulasztásáért e személyek felelősek.

11. cikk

Felelősség korlátozása korlátozási alap létrehozása nélkül

1. A felelősség korlátozására sor kerülhet akkor is, ha a 12. cikkben említett korlátozási alap létrehozására nem került sor. Ugyanakkor a Részes Állam saját nemzeti joga úgy is rendelkezhet, hogy amennyiben bírósága előtt korlátozás hatálya alá eső követelés érvényesítésére irányuló perre kerül sor, a felelősségviselő személy csakis akkor jogosult felelőssége korlátozására hivatkozni, ha a jelen Egyezmény rendelkezéseinek megfelelően korlátozási alap létrehozására került sor, illetve, ha ilyen alap létesítésére kerül sor akkor, amikor a felelősség korlátozására hivatkoznak.

2. Amennyiben a felelősség korlátozására korlátozási alap létrehozása nélkül kerül sor, akkor a 13. cikkben hivatkozott rendelkezések az irányadók.

III. fejezet

A korlátozási alap

12. cikk

Az alap létrehozása

1. Bármely állítólagos felelősséget viselő személy létesíthet egy vagy több alapot azon Résztes Állam illetékes bíróságán, vagy bármely más illetékes hatóságánál, amely államban a korlátozás hatálya alá eső követelés kapcsán a jogi eljárás megindult, illetve, amennyiben nem indult jogi eljárás, akkor azon Résztes Állam illetékes bíróságán, vagy bármely más illetékes hatóságánál, amely államban a korlátozás hatálya alá eső követelés esetében jogi eljárás indítható. Minden egyes alapot a 6-8. és 10. cikk szerint számított felelősségkorlátok összegére kell létrehozni, annak a követelésnek megfelelően, amelyért az alap(ka)t létrehozó személy felelős lehet, megemelve a felelősségvállalás összegét az esemény bekövetkezésének időpontjától az alap létesítésének időpontjáig bezárólag felmerülő kamatokkal. Az így létrehozott alap kizárólag azon követelések rendezésére használható fel, amelyek vonatkozásában a felelősség korlátozására sor kerülhet.

2. Alap létesíthető akár az összeg letétbe helyezésével, akár az alap létesítése szerinti Résztes Állam jogszabályai értelmében elfogadható, illetve a bíróság vagy más illetékes hatóság által megfelelőnek tekintett garanciavállalás formájában.

3. A 10. cikk 1. bekezdésének (a), (b) vagy (c) pontjában, illetve 4. bekezdésében szereplő bármely személy, illetve annak biztosítója által létrehozott alapot úgy kell tekinteni, mintha azt a 10. cikk 1. bekezdésének (a), (b) vagy (c) pontjában, illetve 4. bekezdésében említett összes személy hozta volna létre.

13. cikk

Az alap felosztása

1. A 6. cikk 1. és 2. bekezdésének, valamint a 7., 8. és 10. cikknek a rendelkezései értelmében az alap felosztása az igényjogosultak között az alappal szemben megállapított követelésük összegének arányában történik.

2. Amennyiben az alap felosztását megelőzően a felelős személy vagy annak biztosítója már rendezte az alappal szemben fennálló követelést, akkor az adott személy a kifizetett összeg erejéig a követelés átszállásával olyan jogokat szerez, mint amelyeket a már kártérítésben részesült személy a jelen Egyezmény értelmében élvezett volna.

3. A 2. bekezdés szerinti követelés átszállása folytán szerzett jogot az esetlegesen már kifizetésre került kártérítési összeg kapcsán fent említett személyeken kívül egyéb személyek is gyakorolhatják, azonban kizárólag az irányadó nemzeti jogszabályok által engedélyezett követelés átszállása mértékéig.

4. Amennyiben a felelős vagy bármely más személy megállapítja, hogy kénytelen egy későbbi időpontban kifizetni az adott kártérítési összeget, azon összeg tekintetében, amelyet az adott személy a 2. és 3. bekezdés értelmében a követelés átszállásával szerzett jogként élvezett volna, ha az alap felosztását megelőzően a kártérítésre sor került volna, akkor az alap létesítése szerinti állam bírósága vagy más illetékes hatósága elrendelheti a megfelelő összeg ideiglenes tartálékolását, annak érdekében, hogy az adott személy az alappal szembeni követelését egy későbbi időpontban érvényesíteni tudja.

14. cikk

Az alap létrehozásának hatásai

1. Amennyiben egy alap a 12. cikk értelmében létrejött, akkor az alappal szemben követeléssel fellépő személyek számára tilos e követelés érvényesítése az alapot létrehozó személy – illetve azon személy, akinek a javára az alapot létrehozták – egyéb vagyonával szemben.

2. Azt követően, hogy a 12. cikk szerinti alap létrejött, az alap kedvezményezettjének hajója vagy bármely más tulajdona – amely az alappal szembeni követelés érvényesítése céljából az adott Részes Állam joghatósága alatt lefoglalásra, illetve zár alá vételre került – illetve a kifizetett biztosíték az adott állam bíróságának vagy más illetékes hatóságának rendelkezése alapján feloldandó.

3. Az 1. és 2. bekezdés rendelkezései csak abban az esetben alkalmazandóak, ha az igényjogosult az alapot kezelő bíróság előtt az alappal szemben követelést támaszthat, és az alap ténylegesen rendelkezésre is áll és szabadon felhasználható az adott követelés vonatkozásában.

IV. fejezet

Alkalmazási kör

15. cikk

1. A jelen Egyezmény alkalmazandó a hajótulajdonos, illetve a hajómentő felelősségének korlátozására a követeléseket előlőidéző váratlan eseménykor, melynek során:

- (a) a hajót a Részes Állam területéhez tartozó vízi úton üzemeltették,
- (b) mentési, illetve segítségnyújtási szolgáltatásokat teljesítettek az egyik szóban forgó vízi úton egy veszélyben lévő hajó számára, illetve az ilyen hajó árurakománya érdekében, vagy
- (c) az egyik szóban forgó vízi úton elsüllyedt, hajótörést szenvedett, partra vetődött, illetve elhagyott hajót, illetve az ilyen hajó árurakományát kiemelték, eltávolították, megsemmisítették, illetve ártalmatlanították. A jelen Egyezmény belvízi hajóból veszélyben lévő tengerjáró hajó számára, illetve az ilyen hajó árurakománya vonatkozásában az egyik szóban forgó vízi úton mentési, illetve segítségnyújtási szolgáltatásokat teljesítő hajómentő felelősségének korlátozására is alkalmazandó.

2. Aláírásakor, a megerősítés, elfogadás, jóváhagyás, illetve csatlakozás során, illetve ezt követően bármikor bármely Állam kizárhatja a jelen Egyezmény alkalmazását a Letéteményes részére küldött nyilatkozattal azon esetekben, amikor az 1. bekezdésben hivatkozott vízi út:

- (a) az ő területén helyezkedik el, és
- (b) nincs feltüntetve a Nemzetközi jelentőségű vízi utakról szóló európai megállapodás (AGN) I. Mellékletében.

A nyilatkozatban egyértelműen meg kell határozni a kizárandó vízi utat.

3. Aláírásakor, illetve a megerősítés, elfogadás, jóváhagyás vagy csatlakozás alkalmával bármely Állam a jelen Egyezmény hatálybalépését követő legfeljebb nyolc évre kizárhatja a jelen Egyezmény alkalmazását a Letéteményesnek küldött értesítéssel, mely szerint az Egyezményt a kizárólag belső forgalomban használt kis hajókra nem alkalmazza. Az 1. mondat jelentése szerinti kis hajó olyan vízi jármű, amelynél a hajótest hossza a kormánylapát, illetve az orrsudár nélkül mérve nem haladja meg a 20 métert, kivételt képez:

- (a) a komp,
- (b) a tolt bárka,
- (c) a vontatásra, tolásra, illetve a vízi járművel összekapcsolva egy másik hajó számára meghajtás biztosítására alkalmas vízi jármű, azzal a feltétellel, hogy az adott hajó nem kis hajó, illetve
- (d) több mint 12 személy szállítására alkalmas vízi jármű.

4. A kizárás a 2. bekezdésben hivatkozott nyilatkozat közlését követő három hónapos időtartam lejártát követő hónap első napjától, vagy amennyiben a jelen Egyezmény ekkor még nem lépett hatályba, akkor annak hatálybalépésétől hatályosul. A jelen Egyezmény nem vonatkozik az olyan eseményekből eredő követelésekre, amelyek az idő alatt történtek, míg a hajó egy kizárt vízi utat használt. A kizárás nem vonatkozik azon eseményekre, amelyek a nyilatkozat hatályosulását megelőzően történtek.

5. A 2. bekezdés szerinti nyilatkozatot tett Állam bármikor visszavonhatja e nyilatkozatát a Letéteményes részére közölt visszavonási nyilatkozat útján. A visszavonás a visszavonási nyilatkozat közlésének napjától számított három hónap elteltével, illetve a visszavonási nyilatkozatban meghatározott bármely későbbi napon hatályosul. A visszavonás semmilyen hatást nem gyakorol a felelősség korlátozására az olyan eseményből eredő követelések vonatkozásában, amely a visszavonás hatályosulását megelőzően következik be.

V. fejezet

Záró rendelkezések

16. cikk

Aláírás, megerősítés és csatlakozás

1. A jelen Egyezmény aláírásra bármely Állam részére nyitva áll 2012. szeptember 27. és 2014. szeptember 26. között a Rajnai Hajózási Központi Bizottság strasbourgi székhelyén.
2. Minden egyes Állam magára nézve kötelezőnek nyilváníthatja a jelen Egyezményt:
 - (a) megerősítésre, elfogadásra, illetve jóváhagyásra vonatkozó fenntartás nélküli aláírással, vagy
 - (b) a megerősítés, elfogadás, illetve jóváhagyás fenntartásával tett aláírással, amelyet megerősítés, elfogadás, illetve jóváhagyás követ, vagy
 - (c) csatlakozással.
3. A megerősítést, elfogadást, jóváhagyást, illetve csatlakozást a Rajnai Hajózási Központi Bizottság főtitkáránál letétbe helyezett hivatalos okmány útján lehet eszközölni.

17. cikk

Hatálybalépés

1. A jelen Egyezmény az azon időpontot követő egy éves időtartam lejártát követő hónap első napján lép hatályba, amikor négy Állam a megerősítési, elfogadási, jóváhagyási, illetve csatlakozási okmányát letétbe helyezte, vagy abban az időpontban, amikor a felelősségnek a belvízi hajózásban való korlátozásáról szóló, 1988. évi strasbourgi egyezmény (CLNI) hatályát veszti, attól függően, hogy ezek közül melyik következik be később.
2. Azon Állam esetében, amely a megerősítési, elfogadási, jóváhagyási, illetve csatlakozási okmányt a jelen Egyezmény hatálybalépését szabályozó feltételek teljesülését követően helyezi letétbe, az Egyezmény az azon időpontot követő három hónapos időtartam lejártát követő hónap első napján lép hatályba, amikor az adott Állam az okmányát letétbe helyezte. Az első mondattól eltérően az Egyezmény ezen Állam tekintetében is azon a napon lép hatályba, amelyen az Egyezmény az 1. bekezdés szerint hatályba lép, abban az esetben, ha a megerősítési, elfogadási, jóváhagyási, illetve csatlakozási okmányt legalább három hónappal az Egyezmény hatálybalépését megelőzően az 1. bekezdés szerint letétbe helyezték.

18. cikk

Fenntartások

1. Aláíráskor, illetve a megerősítés, elfogadás, jóváhagyás vagy csatlakozás alkalmával, valamint ezt követően bármikor bármely Állam fenntarthatja annak jogát, hogy a jelen Egyezmény rendelkezéseinek alkalmazását teljes egészében, illetve részben kizárja az alábbiak vonatkozásában:
 - (a) a víz fizikai, kémiai, illetve biológiai minőségének változása miatti károkkal kapcsolatos követelések;

- (b) a 7. cikkben foglalt követelések, annyiban, amennyiben ezeket nemzetközi egyezmény vagy helyi rendelkezések szabályozzák kizárva a felelősség korlátozását vagy a jelen Egyezményben biztosítottnál magasabb felelősségi korlátokat állítva;
 - (c) a jelen Egyezmény 2. cikke 1. bekezdésének (d) és (e) pontjaiban foglalt követelések;
 - (d) kizárólagosan kikötői átrakódásra használt (rakodó) hajók.
2. Azon Állam, amely az 1. bekezdés (b) pontjában foglalt opcióval él, köteles tájékoztatni a Letéteményest az alkalmazható felelősségi korlátokról, illetve arról a tényről, hogy ilyen korlátok nincsenek.
 3. Az aláíráskor tett fenntartásokat a megerősítés, elfogadás, illetve jóváhagyás alkalmával is meg kell erősíteni.
 4. Bármely Állam, amely a jelen Egyezmény vonatkozásában fenntartással élt, a Letéteményesnek címzett értesítés útján bármikor visszavonhatja azt. A visszavonás az értesítés kézhezvétele napján, illetve az abban meghatározott későbbi időpontban lép életbe.
 5. A jelen Egyezményben meghatározottaktól eltérő fenntartások nem elfogadhatóak.

19. cikk

Felmondás

1. A jelen Egyezményt bármelyik Részes Állam a Letéteményesnek címzett értesítés útján bármikor felmondhatja azt a napot követő egy év elteltével, amelyen az adott félre vonatkozóan az Egyezmény hatályba lépett.
2. A 20. cikk 3. bekezdésének sérelme nélkül a felmondás az értesítés kézhezvételét követő hat hónapos időtartam lejártát követő hónap első napján, vagy a felmondásban megjelölt hosszabb felmondási időtartamot követően lép hatályba.

20. cikk

Egyszerűsített eljárás a felelősségi korlátok módosítására

1. A Letéteményes a 6-8. és a 10. cikkben meghatározott összegeket ötéves időszakonként felülvizsgálja; az első ilyen felülvizsgálatra 2017. december 31-én kerül sor. A felülvizsgálat alapját egy inflációs tényező képezi, amely megfelel azon időszak összesített inflációs rátájának, amely időszak eltelt a felelősségi korlátok módosítását eredményező felülvizsgálatra vonatkozó, a 2. bekezdésében hivatkozott utolsó értesítés napja óta, illetve az első felülvizsgálat alkalmával a jelen Egyezmény hatályba lépésének napja óta. Az inflációs tényező meghatározásához használandó inflációs ráta mértékét az azon Államok fogyasztói árindexében bekövetkezett éves növekedési vagy csökkenési ráta súlyozott átlaga adja, amelyek valutái alkotják a 9. cikk 1. bekezdésében említett különleges lehívási jogot (SDR).
2. Amennyiben az 1. bekezdésben hivatkozott felülvizsgálat arra a következtetésre jut, hogy az inflációs tényező meghaladja a 10%-ot, a Letéteményes köteles tájékoztatni a Szerződő Államokat az inflációs tényező alapján meghatározott módosított összegekről. A módosított összegeket a tájékoztatás napjától számított egyéves időtartam lejártát követően

elfogadottnak kell tekinteni, hacsak a Szerződő Államok egyharmada ezen időtartamon belül nyilatkozat útján nem értesítette a Letéteményest arról, hogy elutasítják a módosítás elfogadását.

3. A 2. bekezdés értelmében elfogadottnak tekintett módosítás a jelen Egyezmény minden egyes Részes Állama számára az elfogadást követően kilenc hónap elteltével lép hatályba, hacsak a 19. cikk 1. bekezdése szerint a módosítás hatályba lépését megelőzően legalább három hónappal fel nem mondja az Egyezményt. A felmondás attól a naptól érvényes, amelyen a módosítás hatályba lép. A módosítás elfogadását követően a jelen Egyezmény részesévé váló valamennyi Állam számára kötelező érvényű a módosítás.

4. Az 1. bekezdés sérelme nélkül a 2. bekezdésben hivatkozott eljárás a Szerződő Államok egyharmadának kérésére bármikor alkalmazható, ha az előző felülvizsgálat óta, illetve, amennyiben nem került sor ilyen felülvizsgálatra, a jelen Egyezmény hatálybalépésének napja óta, az 1. bekezdésben hivatkozott inflációs tényező meghaladja az 5%-ot. Az 1. bekezdésben leírt eljárás szerint elvégzett későbbi felülvizsgálatokat ötévenként kell lefolytatni; az első ilyen felülvizsgálatra a jelen bekezdéssel összhangban elvégzett felülvizsgálatot követő ötödik év végén kell sort keríteni.

21. cikk

Letéteményes

1. A jelen Egyezményt a Rajnai Hajózási Központi Bizottság főtitkáránál kell letétbe helyezni, aki annak Letéteményese lesz.

2. A Letéteményes köteles:

(a) továbbítani a jelen Egyezmény hiteles másolatait valamennyi Aláíró, valamint a jelen Egyezményhez csatlakozó minden egyéb Állam számára;

(b) értesíteni a jelen Egyezményt aláíró vagy ahhoz csatlakozott valamennyi Államot:

(i) minden egyes új aláírásról és az egyes okmányok letétbe helyezéséről, az Egyezménnyel kapcsolatos nyilatkozatról, illetve fenntartásról azok dátumával együtt;

(ii) a jelen Egyezmény hatályba lépésének napjáról;

(iii) a jelen Egyezmény bármely felmondásáról és annak hatálybalépési időpontjáról;

(iv) a 20. cikk 3. bekezdése szerinti bármely módosítás hatálybalépésének napjáról;

(v) a jelen Egyezmény valamely rendelkezése által megkövetelt nyilatkozatokról.

22. cikk

Nyelvek

A jelen Egyezmény egy eredeti példányban készült holland, angol, francia és német nyelven, mindegyik szöveg egyaránt hiteles.

Fentiek hitelül az erre a Kormányaik által kellően felhatalmazott alulírottak ellátják kézjegyükkel a jelen Egyezményt.

Készült Strasbourgban, 2012. szeptember 27. napján.”

4. §

(1) Ez a törvény – a (2) bekezdésben meghatározott kivétellel – a kihirdetését követő napon lép hatályba.

(2) A 2. §, a 3. §, valamint a víziközlekedésről szóló 2000. évi XLII. törvény (a továbbiakban: Vkt.) 24. §-a és 25. §-a az Egyezmény 17. cikkében meghatározott időpontban lép hatályba.

(3) Az Egyezmény, a 2. §, a 3. §, valamint a Vkt. 24. § és 25. §-a hatálybalépésének naptári napját a külpolitikáért felelős miniszter – annak ismertté válását követően – a Magyar Közlönyben haladéktalanul közzétett közleményével állapítja meg.

(4) Az e törvény végrehajtásához szükséges intézkedésekről a közlekedésért felelős miniszter gondoskodik.

5. §

A Vkt. 24. §-a a következő szöveggel lép hatályba:

„24. §

(1) Belföldi forgalomban személyhajó és áruszállító hajó, továbbá komp és gazdasági célból üzemeltetett egyéb vízi jármű csak abban az esetben vehet részt, ha az üzemben tartó a szerződésen kívüli kárra érvényes hajó-felelősségbiztosítási szerződéssel rendelkezik.

(2) A külföldi lobogó alatt közlekedő - az (1) bekezdésben meghatározott - úszólétesítménynek Magyarország területére történő belépéséhez szükséges, hogy

a) az üzemben tartó érvényes felelősségbiztosítást igazoló nemzetközi bizonylattal rendelkezzen, vagy

b) Magyarország területére való belépésekor az üzemben tartó - határozott időre szóló - felelősségbiztosítási szerződést kössön.

(3) A külföldi lobogó alatt közlekedő - az (1) bekezdésben meghatározott - úszólétesítmények Magyarország területére történő belépésekor a vámhatóság ellenőrzi a (2) bekezdésben foglaltak meglétét, és ha annak hiányát állapítja meg, a beléptetést megtagadja.

(4) A hajó-felelősségbiztosítási szerződés megkötését tanúsító bizonylatot (kötvény, igazolólap) az úszólétesítmény vezetője köteles az úszólétesítményen tartani, és azt jogszabályban megállapított esetben felmutatni.

(5) Ha megállapítást nyer, hogy az (1) bekezdésben megjelölt úszólétesítményre nincs érvényes hajó-felelősségbiztosítási szerződés, az üzemben tartó lakhelye (székhelye) szerinti illetékes hajózási hatóság tizenöt napon belül felhívja az üzemben tartót a biztosítási szerződés megkötésének igazolására. Amennyiben az üzemben tartó a felhívás

kézhezvételétől számított nyolc napon belül a biztosítási szerződés fennállását nem igazolja, a hajózási hatóság a hajózási engedélyt visszavonja.”

Általános indokolás

A törvényjavaslat célja a felelősségnek a belvízi hajózásban való korlátozásáról szóló strasbourgi egyezmény (CLNI 2012) (továbbiakban: Egyezmény) törvénnyel történő kihirdetése. Az Egyezmény célja az, hogy a jelenleg korlátlan felelősséget viselő vállalkozások olyan - magas, de belátható mértékű - kártérítési felelősségre térhessenek át, amely a biztosítás terén már kalkulálható kockázatot jelent a biztosítók számára, így ez a biztosítási díjak csökkenéséhez vezethet. Ugyanakkor a konkrét káresemény ismeretében a vállalkozás dönthet az egyezmény e részének alkalmazásáról vagy más megoldásról, azaz a számára legkedvezőbb megoldást választhatja.

Az európai Belvízi Hajózási Ágazat és Biztosítási Szektor Közös Érdekeinek Képviselőit Alapított Nemzetközi Szervezet (a továbbiakban: IVR) főtitkára 2016 októberében tájékoztatta a Nemzeti Fejlesztési Minisztériumot arról, hogy mivel a 2012. szeptember 27-én aláírt Egyezményt két ország már ratifikálta (Luxemburg és Szerbia), illetve további három ország elindította az ezzel kapcsolatos ratifikációs folyamatot (Belgium, Németország és Hollandia), az Egyezmény hamarosan hatályba lép.

Az IVR főtitkára egyúttal jelezte, hogy Magyarország számára is nyitva áll a lehetőség, hogy az Egyezmény részesévé váljon. Így az Egyezmény 16. cikk 2. és 3. bekezdése alapján a csatlakozásunkat az Egyezmény kihirdetését követően, a Rajnai Hajózási Központi Bizottság főtitkáránál letétbe helyezendő hivatalos okmány megküldésével fogjuk eszközölni.

Részletes indokolás

Az 1. §-hoz

Az Egyezmény tárgykörére tekintettel a nemzetközi szerződésekkel kapcsolatos eljárásról szóló 2005. évi L. törvény (a továbbiakban: Nksztv.) 7. § (1) bekezdés a) pontja, illetve (3) bekezdés b) pontja alapján az Országgyűlés ad felhatalmazást az Egyezmény kötelező hatályának elismerésére. Jelen § - az Alaptörvény 1. cikk (2) bekezdés d) pontjával, illetve az Nksztv. 7. § (2) bekezdésében foglaltakkal összhangban - a szerződéskötési eljárás e belső jogi aktusát rögzíti.

A 2. §-hoz

Az Nksztv. által megteremtett ún. egyszerűsített dualista-transzformációs rendszernek megfelelően a kötelező hatály elismerésére adott felhatalmazás a kihirdetéssel egy aktusba olvad össze [Nksztv. 7. § (2) bekezdés, illetve 9. § (1) bekezdés]. Mivel az Egyezmény tárgyából kifolyólag az Országgyűlés a cselekvő belső jogi síkon, a kihirdetés is törvényi formát ölt.

A 3. §-hoz

Az Nksztv. 10. § (1) bekezdés b) pontjának, illetve (2) bekezdésének megfelelően tartalmazza a belső jogba transzformált Egyezmény hiteles angol nyelvű szövegét és annak hivatalos magyar nyelvű fordítását.

A 4. §-hoz

E szakasz rendelkezik az Egyezmény, valamint a Vkt. 24. §-a és 25. §-a belső jogi hatálybalépésének napjáról (amely az Nksztv. 10. § (3) bekezdése értelmében egybeesik a

nemzetközi jogi hatálybalépés időpontjával). A hatálybalépés naptári napját a külgazdasági és külügyminiszter annak ismertté válását követően a Magyar Közlönyben haladéktalanul közzétett közleményével állapítja meg.

Az 5. §-hoz

E szakasz rendelkezik a Vkt. 24. §-a hatályba léptetendő szövegéről.