



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 13.6.2008
KOM(2008) 375 endelig

2005/0241 (COD)

MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET

i henhold til EF-traktatens artikel 251, stk. 2, andet afsnit,

vedrørende

Rådets fælles holdning med henblik på vedtagelse af et forslag til forordning om transportørers erstatningsansvar ved ulykker under passagertransport ad søvejen og indre vandveje

DA

DA

MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET

i henhold til EF-traktatens artikel 251, stk. 2, andet afsnit,

vedrørende

Rådets fælles holdning med henblik på vedtagelse af et forslag til forordning om transportørers erstatningsansvar ved ulykker under passagertransport ad søvejen og indre vandveje

1. SAGSFORLØB

Dato for fremsendelse af forslaget til Europa-Parlamentet og Rådet (dokument KOM(2005) 592 endelig - 2005/0241 (COD)):	13. februar 2006
Udtalelse afgivet af Regionsudvalget:	15. juni 2006
Udtalelse afgivet af Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg:	13. september 2006
Udtalelse afgivet under Europa-Parlamentets førstebehandling:	25. april 2007
Dato for Kommissionens ændrede forslag:	22. oktober 2007
Fælles holdning vedtaget:	6. juni 2008

2. FORMÅLET MED KOMMISSIONENS FORSLAG

Forslaget har til formål at indføre et sæt harmoniserede regler vedrørende rettigheder og forpligtelser i tilfælde af ulykker for alle søfartspassagerer, uanset deres rejserute, og for transportører. Denne harmonisering bør være tilstrækkelig omfattende til at sikre ikke blot en mere retfærdig erstatning for skader, men også en bedre forebyggelse af ulykker.

Forslaget tager sigte på at inkorporere 2002-protokollen til Den Internationale Søfartsorganisations Athenkonvention af 1974 om søtransport af passagerer og deres bagage i fællesskabsretten (herefter benævnt "Athenkonventionen af 2002"). Athenkonventionen af 2002 er en moderne tekst, der klart præciserer, hvilke rettigheder og forpligtelser passagerer og transportører har. For erstatning i forbindelse med ulykker til søs indføres der en ordning med objektivt erstatningsansvar, der fastsættes tilstrækkeligt høje grænser for erstatning, det pålægges alle transportører at tegne en forsikring, og skadelidte gives mulighed for at gøre deres erstatningskrav gældende direkte over for forsikringsselskabet.

Parallelt med dette initiativ agter medlemsstaterne og Fællesskabet at tiltræde Athenkonventionen af 2002¹.

Denne indlemmelse af konventionen i fællesskabsretten vil fordre visse justeringer:

- Athenkonventionen af 2002 er begrænset til international søtransport. Kommissionen foreslår, at anvendelsesområdet udvides til også at omfatte cabotagesejlds (søtransport inden for en og samme medlemsstat) og sejlds ad indre vandveje.
- Med sigte på en harmonisering, som gavner både passagerer og transportører foreslår Kommissionen at ophæve en bestemmelse i Athenkonventionen af 2002, som giver mulighed for, at en medlemsstat på egen hånd kan indføre højere erstatningsgrænser end dem, der er fastsat i konventionen. I øvrigt har Kommissionen allerede i sit ændrede forslag² accepteret et ændringsforslag fra Europa-Parlamentet, som sikrer, at ofrene i hvert fald får erstatning i henhold til de maksimumsatser, der er fastsat i Athenkonventionen, og at der dermed ikke kan fastsættes lofter for erstatningsansvaret i henhold til andre ordninger.
- Tilføjelse af en bestemmelse om, at der skal ydes større erstatning ved beskadigelse af udstyr beregnet for handicappede.
- Tilføjelse af en forpligtelse til forskudsbetaling.
- Tilføjelse af en forpligtelse til at underrette passagerer om deres rettigheder.

3. BEMÆRKNINGER TIL DEN FÆLLES HOLDNING

Kommissionen mener, at Rådets ændringer har fjernet en stor del af forslagets indhold.

Først og fremmest sigter den fælles holdning mod at undtage transport ad indre vandveje og en stor del af den indenlandske søtransport fra forordningens anvendelsesområde. Europa-Parlamentet havde ved førstebehandlingen en ambivalent holdning til at omfatte transport ad indre vandveje. Parlamentet var dog klar tilhænger af at medtage den indenlandske søtransport, samtidig med at visse operatører blev givet længere frist til at tilpasse sig. Disse ændringsforslag fra Parlamentet støttedes af Kommissionen, men blev ikke overtaget af Rådet.

Herudover har Rådet afvist to mekanismer, som havde til formål at harmonisere erstatningsniveauerne. Forordningens nuværende tekst opererer med erstatningsniveauer, der kan variere på to måder:

- Der anvendes ikke de samme erstatningsbeløbsgrænser i hele EU. Rådet har nemlig valgt at fastholde gyldigheden af artikel 7 i Athenkonventionen af 2002,

¹ Forslag til Rådets afgørelse om Det Europæiske Fællesskabs indgåelse af protokollen af 2002 til Athenkonventionen af 1974 om søtransport af passagerer og deres bagage (KOM(2003) 375 af 24. juni 2003). Under vedtagelse.

² KOM(2007) 645 af 22. oktober 2007.

som giver de enkelte kontraherende medlemsstater mulighed for at overskride de beløbsgrænser, der er fastsat i konventionen.

- Erstatningen til ofrene afhænger af ulykkens alvor. Rådet har fastholdt anvendelsen af artikel 19 i Athenkonventionen af 2002, som giver mulighed for at indføre mekanismer til erstatningsbegrænsning, der kan føre til lavere erstatninger end dem, der er fastsat i konventionen.

Kommissionen noterer sig, at Rådet påtænker at afklare, hvilke regler der er gældende for retternes kompetence og anerkendelse og fuldbyrdelse af retsafgørelser. Disse regler kan enten være Athenkonventionens egne regler eller fællesskabslovgivningen (forordning nr. 44/2001, den såkaldte "Bruxelles I-forordning"). Kommissionen mener under alle omstændigheder, at formuleringen i den fælles holdning (betragtning 3e) ikke er passende. Af formuleringen kan udledes en indskrænkning af Fællesskabets enekompetence på dette område, hvilket ikke synes at være i overensstemmelse med Domstolens afgørelser.

Det bemærkes, at den fælles holdning kun er vedtaget med kvalificeret flertal. Kommissionen kunne have modsat sig denne flertalsafgørelse og lagt hindringer i vejen for forslagets andenbehandling. Det har Kommissionen ikke ønsket at gøre, fordi den mener, at debatten mellem institutionerne bør fortsætte.

Kommissionen har afgivet følgende erklæring ved vedtagelsen af den fælles holdning.

"Kommissionen ønsker ikke at modsætte sig et flertal for dette vigtige forslag, der sigter mod at fastlægge en harmoniseret juridisk ramme, som sikrer en tilfredsstillende erstatning til skibspassagerer i tilfælde af en ulykke.

Kommissionen beklager dog, at Rådet ikke har bibeholdt forslagets ambitionsniveau. Rådet har reelt indskrænket anvendelsesområdet ved at udelukke transport ad indre vandveje og en stor del af den indenlandske transport. Rådet har desuden forkastet to mekanismer, hvorved der kunne sikres en harmonisering af erstatningsniveauet til fordel for både ofrene og erhvervet: således som den politiske enighed ser ud nu, vil ofrene på den ene side ikke i alle tilfælde få erstatning efter satserne i henhold til Athenkonventionen, mens transportørerne på den anden side i visse tilfælde vil skulle betale en erstatning, der er højere, end hvad der er fastsat i Athenkonventionen.

Kommissionen er endelig uenig i ordlyden af betragtning 3e), for så vidt den anfægter omfanget af Fællesskabets enekompetence."

4. KOMMISSIONENS BEMÆRKNINGER TIL PARLAMENTETS ÆNDRINGSFORSLAG

4.1 De af Europa-Parlamentet ændringer, som Kommissionen har accepteret, og som helt eller delvis er indarbejdet i den fælles holdning

Ændringsforslag 6, som sigter mod at tage hensyn til IMO's retningslinjer for erstatninger i forbindelse med terrorhandlinger, som blev vedtaget i oktober 2006.

Ændringsforslag 2 og 10 om dækning af uretmæssigt betalte forskud.

Ændringsforslag 3 og 11 om karakteristika for oplysninger til passagerer.

4.2 De af Europa-Parlamentets ændringer, som Kommissionen har accepteret, men som ikke er medtaget i den fælles holdning

Ændringsforslag 5 om havnestatens rolle.

Ændringsforslag 7 og 8 vedrørende lofter for erstatningsbeløb.

Ændringsforslag 12 om tilrådighedsstillelse af oplysninger for passagererne.

Ændringsforslag 13 om længere gennemførelsesfrister for almindelige færgeruter.

Ændringsforslag 14 om længere gennemførelsesfrister for transport ad indre vandveje.

Ændringsforslag 15 om længere gennemførelsesfrister for almindelige færgeruter i oversøiske lande og territorier.

4.3. De af Europa-Parlamentets ændringer, som Kommissionen har afvist, men som er medtaget i den fælles holdning

Ændringsforslag 9 om begrænsning af udbetaling af forskud til kun at gælde søfartshændelser eller -ulykker.

Ændringsforslag 16 til 27 om udelukkelse af transport ad indre vandveje.

4.4 De af Europa-Parlamentets ændringer, der er afvist Kommissionen, og som ikke er medtaget i den fælles holdning

Ændringsforslag 4 om Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerheds rolle.

5. KONKLUSION

Kommissionen tager Rådets fælles holdning, som er vedtaget med kvalificeret flertal, til efterretning, men erindrer om sin holdning til begrænsningen af anvendelsesområdet og til spørgsmålet om den nødvendige harmonisering af erstatningsbeløb til ofre på EU-plan.