

SV

SV

SV



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 26.11.2008
KOM(2008) 831 slutlig

2005/0241 (COD)

KOMMISSIONENS YTTRANDE

**i enlighet med artikel 251.2 tredje stycket led c i EG-fördraget
om Europaparlamentets ändringar av
rådets gemensamma ståndpunkt om
förslaget till**

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

**om transportörens skadeståndsansvar i samband med olyckor vid passagerarbefordran
till sjöss**

MED ÄNDRING AV KOMMISSIONENS FÖRSLAG enligt artikel 250.2 i EG-fördraget

KOMMISSIONENS YTTRANDE

**i enlighet med artikel 251.2 tredje stycket led c i EG-fördraget
om Europaparlamentets ändringar av
rådets gemensamma ståndpunkt om
förslaget till**

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

**om transportörens skadeståndsansvar i samband med olyckor vid passagerarbefordran
till sjöss**

(Text av betydelse för EES)

1. INLEDNING

Enligt artikel 251.2 tredje stycket led c i EG-fördraget ska kommissionen avge ett yttrande över de ändringar som Europaparlamentet föreslagit vid den andra behandlingen. Nedan redogör kommissionen för sitt yttrande över de 19 ändringar som Europaparlamentet föreslår.

2. BAKGRUND

Överlämnande av förslaget till Europaparlamentet och rådet (dokument KOM(2005) 592 slutlig – 2005/0241 (COD)):	13 februari 2006
Datum för Regionkommitténs yttrande:	15 juni 2006
Datum för Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande:	13 september 2006
Datum för Europaparlamentets yttrande vid första behandlingen:	25 april 2007
Datum för kommissionens ändrade förslag:	22 oktober 2007
Datum för antagande av den gemensamma ståndpunkten:	6 juni 2008
Datum för Europaparlamentets yttrande vid andra behandlingen	24 september 2008

3. FÖRSLAGETS SYFTE

Syftet med förslaget är att skapa en harmoniserad rättslig ram som fastställer rättigheter och skyldigheter för alla passagerare ombord, oavsett färdväg, och för transportörer. Tanken med harmoniseringen är att den ska leda till både en rättvisare ersättning för skador och bättre olycksförebyggande.

Det handlar om att i gemenskapslagstiftningen införliva 2002 års protokoll till 1974 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods, som antogs under

överinseende av Internationella sjöfartsorganisationen (nedan kallad "Atenkonventionen"). Atenkonvention anger tydligt vilka rättigheter och skyldigheter som gäller för passagerare och transportörer. I konventionen föreskrivs vilka ersättningar som ska betalas ut i samband med en olycka till sjöss, bestämmelser om transportörens strikta skadeståndsansvar, högsta ersättningsnivåer som är rimliga, krav på att samtliga transportörer tecknar en försäkring och möjligheter för käranden att vända sig direkt till försäkringsbolaget för ersättning.

Parallellt med detta initiativ planerar medlemsstaterna och gemenskapen att bli parter i Atenkonventionen¹.

I samband med att Atenkonventionen införlivas i gemenskapslagstiftningen torde flera ändringar behöva göras.

- Atenkonventionen avser endast internationell sjöfart. Kommissionens förslag är att låta tillämpningsområdet omfatta även cabotage (sjöfart inom en och samma medlemsstat) och transport på inre vattenvägar.
- För att harmonisera på ett sätt som gynnar både passagerare och transportörer föreslår kommissionen att den bestämmelse i Atenkonvention enligt vilken en medlemsstat på egen hand får anta högre ersättningsnivåer än dem i konventionen, inte längre ska vara tillämplig. Kommissionen har för övrigt godtagit den av Europaparlamentets ändringar i den första behandlingen som syftar till att garantera att olycksoffren under alla omständigheter får skadersättning till de nivåer som föreskrivs i Atenkonventionen. I det nuvarande läget vore det nämligen möjligt att som alternativ till Atenkonventionen åberopa sig på en annan konvention om begränsning av transportörernas skadeståndsansvar som, genom att fastställa ett övergripande skadeståndstak per olycka, leder till att det skadestånd som betalas ut till varje olycksoffer minskas.
- Tillägg av bestämmelse om ökad ersättning för skador på utrustning för funktionshindrade.
- Tillägg av krav på förskottsutbetalning.
- Tillägg av krav på information till passagerare om deras rättigheter.

4. KOMMISSIONENS YTTRANDE ÖVER EUROPAPARLAMENTETS ÄNDRINGAR

4.1. Ändringsförslag som godtas av kommissionen

4.1.1. Ändringsförslag som godtas i sin helhet

- Ändringsförslagen 2, 7, 8, 9, 10, 12, 13, 16, 18 och 19 godtas i sin helhet.

¹ Förslag till rådets beslut om Europeiska gemenskapens ingående av 2002 års protokoll till 1974 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods (KOM(2003) 375 av den 24 juni 2003). Under antagande.

4.1.2. *Delvis godtagna ändringsförslag*

- Ändringsförslag 1 kan endast godtas till en del. Kommissionen godtar inte den sista meningen i ändringen, som låter påskina att införandet av ett obligatoriskt försäkringssystem inte nödvändigtvis har några följder för de existerande försäkringssystemen. Införandet av ett sådant obligatoriskt försäkringssystem får i realiteten konsekvenser för de enskilda aktörerna, även om det inte bör påverka försäkringsmarknadens struktur generellt sett.
- Ändringsförslagen 3 och 17 godtas endast till en del. Kommissionen anser det inte vara realistiskt att kräva att den information som ges till passagerarna ska vara fullständig. Det skulle innebära att de måste tillhandahållas en kopia av den relevanta lagstiftningen, även vad gäller det civilprocessrättsliga förfarandet, i oavkortad version. Ändringsförslagen 3 och 17 innebär också att informationen måste tillhandahållas passagerarna innan de stiger ombord. Detta är inte genomförbart i alla situationer, mot bakgrund av förordningens tillämpningsområde. Faktum är att förordningen även är tillämplig i situationer där avtalet har slutits i ett tredjeland, vilket innebär att det inte finns möjlighet att garantera att informationen finns tillgänglig förrän i det ögonblick passageraren stiger ombord på fartyget.
- Ändringsförslag 14 kan endast godtas till en del. Kommissionen godtar inte strykningen av det andra stycket i artikel 5 i den gemensamma ståndpunkten, som rör skadeståndsmekanismen vid terroristattacker.
- Ändringsförslag 15 kan endast godtas till en del. Kommissionen anser det inte vara lämpligt att garantera ett lägsta förskottsbelopp i fall av bestående invaliditet. Kommissionen erinrar om att förskott ska utbetalas vid dödsfall såväl som vid kroppsskada, men att det vid invaliditet finns ett förfarande för konstaterande av denna som ska följas och som kan ta en viss tid, vilket inte är förenligt med snabb utbetalning av ett förskott.

4.2. **Ändringsförslag som kommissionen inte kan godta**

- Ändringsförslag 4 kan inte godtas eftersom det inte är aktualiserat. Det hänvisar fortfarande till det förfarande enligt vilket alla framtida ändringar av konventionen automatiskt inarbetas i gemenskapslagstiftningen, utom om kommissionen genom det föreskrivande förfarandet antar en förordning där annat föreskrivs. I den gemensamma ståndpunkten ändras tillvägagångssättet, och kommissionen har godtagit denna ändring. Ändringar av skadeståndstaken inom ramen för Atenkonventionen skulle kunna inarbetas efter det att kommissionen antagit en förordning genom det föreskrivande förfarandet med kontroll. Alla övriga ändringar av konventionen måste ske enligt medbeslutandeförfarandet.
- Ändringsförslag 5 kan inte godtas eftersom det rör sig om en allmän förklaring som inte passar i denna särskilda förordning rörande översynen av Europeiska sjösäkerhetsbyråns uppgifter.

5. **SLUTSATS**

I enlighet med artikel 250.2 i EG-fördraget ändrar kommissionen sitt förslag på det sätt som redovisas ovan.