



Förslag till EG-förordning om skadeståndsansvar vid passagerarbefordran till sjöss

Justitiedepartementet

2006-03-29

Dokumentbeteckning

KOM(2005)592 slutlig

Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om transportörens skadeståndsansvar i samband med olyckor vid passagerarbefordran till sjöss och på inre vattenvägar

Sammanfattning

Syftet med förslaget till förordning om transportörens skadeståndsansvar i samband med olyckor vid passagerarbefordran till sjöss och på inre vattenvägar är att harmonisera och stärka det ersättningsrättsliga skyddet för passagerare vid sjötransporter.

Sverige välkomnar förslaget.

1 Förslaget

1.1 Innehåll

Bakgrund

Kommissionen har presenterat sitt tredje sjösäkerhetspaket (Erika III) för rådet. Åtgärderna i paketet syftar till att stärka sjösäkerheten i europeiska farvatten och innehåller förslag till följande rättsakter: direktiv om flaggstatens skyldigheter avseende reglering och tillsyn av fartyg som för dess flagga, direktiv om regler och standarder för fartygsinspektioner, direktiv om haveriutredningar, ändringar i direktivet om trafikreglerings- och informationssystem, direktiv om redares skadeståndsansvar och finansiella säkerheter samt

Allmänt om förslaget

Syftet med förslaget till passagerarförordning är att harmonisera och stärka det ersättningsrättsliga skyddet för passagerare vid sjötransporter. Förslaget ligger i linje med kommissionens uttalanden i bl.a. den transportpolitiska vitboken från 2001 (KOM (2001) 370) och i ett meddelande om säkrare passagerarfartyg i gemenskapen (KOM (2002) 158).

Förslaget till passagerarförordning innebär att 1974 års Atenkonvention om ansvar för passagerare och deras resgods vid sjötransporter införlivas med gemenskapsrätten i den lydelse denna konvention har genom ett tilläggsprotokoll av den 1 november 2002. (Konventionen benämns fortsättningsvis Atenkonventionen eller 2002 års Atenkonvention.)

Enligt Atenkonventionen, som förhandlats fram inom FN:s sjöfartsorgan IMO, bär transportören i fråga om dödsfall och personskador på passagerare som orsakats genom sjöolyckor ett i princip strikt ansvar upp till ett belopp om 250.000 särskilda dragningsrätter (SDR, där en (1) SDR f.n. motsvarar omkring 11 svenska kronor) per passagerare. För skador utöver detta belopp och upp till som högst 400.000 SDR är transportörens ansvar presumerat, men kan motbevisas av denne. För att undgå ansvar för en sådan skada måste transportören således visa att han inte har varit vårdslös. I fråga om passagerarfartyg som kan ta fler än tolv passagerare skall transportören vidare ha en försäkring som täcker det strikta ansvaret enligt konventionen.

Atenkonventionens regler är endast tillämpliga på internationella transporter. Förslaget till förordning modifierar emellertid på så sätt konventionens regler, att dessa för gemenskapens del skall gälla vid såväl internationella som inrikes transporter. Både transporter till havs och på inre vattenvägar täcks av förordningen. En reglering i förordningsförslaget som saknar motsvarighet i konventionen är vidare att passagerarna och i förekommande fall deras efterlevande ges rätt till förskott på ersättningen vid personskada och dödsfall.

Närmare om den föreslagna regleringen

Reglerna i förslaget till förordning är fördelade på åtta artiklar. Dessutom har 2002 års Atenkonvention fogats till förslaget som en bilaga.

Artikel 1. I bestämmelsen klargörs att förordningens syfte är att inom gemenskapen lägga fast ett enhetligt skadeståndsansvar vid passagerarbefordran till sjöss och på inre vattenvägar. Det åstadkoms genom att förordningen inkorporerar bestämmelserna i 2002 års Atenkonvention samt utsträcker till-

lämpningen av dessa till att omfatta även inrikes transporter samt transporter på inre vattenvägar.

2005/06:FPM67

Artikel 2. Bestämmelsen anger förordningens tillämpningsområde. Förordningen skall tillämpas på varje internationell eller inrikes befordran till sjöss eller på inre vattenvägar där fartyget för en medlemsstats flagga eller befordringsavtalet har träffats i en medlemsstat eller då avgångs- eller ankomstorten ligger i en medlemsstat.

Artikel 3. I bestämmelsen anges att såväl den avtalsslutande som den utförande transportörens ansvar för passagerare och deras bagage bestäms av tillämpliga bestämmelser i 2002 års Atenkonvention.

Artikel 4. I artikeln slås fast att medlemsstaterna inte har rätt att utnyttja möjligheten i artikel 7(2) i Atenkonventionen att genom nationella regler fastslå ett högre belopp till vilket transportören får begränsa sitt ansvar (begränsningsbelopp) vid dödsfall och personskada, såvida inte medlemsstaterna gemensamt kommer överens om en höjning i samband med en revision av förordningen. Tanken med bestämmelsen är att även begränsningsbeloppet skall vara desamma inom hela gemenskapen.

I bestämmelsens andra stycke anges att vid förlust av eller skada på hjälpmedel för funktionshindrade eller medicinsk utrustning som hör till passagerare har den skadelidande rätt till ersättning som uppgår till kostnaden för återanskaffning. Bestämmelsen, som fyller ut Atenkonventionen, har sin motsvarighet i bland annat kommissionens förslag till förordning om internationella tågpassagerares rättigheter och skyldigheter (dok. 15028/28 ADD 1 LIMITE TRANS 257 CODEC 1101).

Artikel 5. Vid dödsfall och personskador skall transportören enligt bestämmelsen betala ut ett förskott inom femton dagar efter det att den behövande identifierats. Förskottsbeloppet skall uppgå till minst 21.000 euro. En liknande reglering finns även på luftfartsområdet (rådets förordning (EG) nr 2027/97 av den 9 oktober 1997 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar vid olyckor) samt i det nyss nämnda förslaget till förordning om internationella tågpassagerares rättigheter och skyldigheter.

Artikel 6. Av bestämmelsen följer att den avtalsslutande transportören, den utförande transportören samt researrangören har en skyldighet att informera passagerarna om deras rättigheter enligt förordningen.

Artikel 7. Bestämmelsen anger att kommissionen är skyldig att senast efter tre år utvärdera förordningen i ljuset av utvecklingen på passagerartransportområdet samt redogöra för detta i en rapport.

Artikel 8. Bestämmelsen avser att reglera förordningens ikraftträdande. Förordningen skall dock inte tillämpas förrän Atenkonventionen har trätt i kraft inom gemenskapen.

Bestämmelser om passagerarbefordran med fartyg finns i 15 kap. sjölagen (1994:1009). Kapitlet innehåller regler om passagerarens rättigheter och plikter samt om transportörens ansvar för dröjsmål, dödsfall och skador på passagerare samt förlust av och skador på resgods. Ansvarsbestämmelserna har i stor utsträckning utformats med utgångspunkt i Atenkonventionen. Sverige har dock aldrig ratificerat konventionen. Ursprungligen motiverades detta av att begränsningsbeloppen i den ursprungliga lydelsen av konventionen ansågs vara alltför låga och därmed oförmånliga gentemot passagerarna (se prop. 1973:137 s. 104 och prop. 1982/83:159 s. 83–84). Efter förhandlingar inom IMO antogs dock år 1990 ett tilläggsprotokoll till konventionen, varigenom begränsningsbeloppen höjdes avsevärt. Fastän Sverige – i likhet med övriga nordiska länder – fortsatt stod utanför konventionen, blev de nya beloppen en förebild för de begränsningsbelopp som förekommer i 1994 års sjölag (se vidare prop. 1993/94:195 s. 166–168).

Vid ett ikraftträdande av den föreslagna EG-förordningen, kommer dess bestämmelser att träda i stället för den reglering som i motsvarande hänseenden finns i Sverige. På vanligt sätt blir förordningen direkt tillämplig i och till alla delar bindande för medlemsstaterna, vilket innebär att Sverige varken kan eller får införa nationella regler i motsvarande hänseenden.

För Sveriges del innebär inkorporeringen av Atenkonventionen i gemenskapsrätten att transportörens ansvar i fråga om dödsfall och skador på passagerare vid sjöolyckor kommer att skärpas. I dag bär transportören enligt 15 kap. 17 och 21 §§ sjölagen ett ansvar för vårdslöshet med omvänd bevisbörda, medan – som redan framhållits – transportörens ansvar enligt 2002 års Atenkonvention i princip är strikt upp till ett belopp om 250.000 SDR per passagerare och därutöver presumerat upp till ett belopp om 400.000 SDR.

En inkorporering av Atenkonventionen medför också att ersättningsbeloppen kommer att öka i och med att de belopp till vilka transportörerna tillåts begränsa sitt ansvar höjs. Begränsningsbeloppet vid personskada uppgår i dag enligt 15 kap. 21 § sjölagen till 175.000 SDR per passagerare. I artikel 7 i Atenkonventionen har begränsningsbeloppet för dödsfall och personsador satts till 400.000 SDR per passagerare och händelse. Även begränsningsbeloppen för resgods av olika slag är högre i Atenkonventionen jämfört med reglerna i sjölagen (artikel 8 jämförd med 15 kap. 21 § sjölagen).

Vidare kommer passagerarnas skydd att öka genom att Atenkonventionen föreskriver att de utförande transportörerna skall försäkra sitt ansvar i fråga om fartyg som kan medföra fler än tolv passagerare. Det leder till att passagerarna på ett helt annat sätt är garanterade ersättning i händelse av en olycka. Skulle exempelvis rederiet gå i konkurs kan passagerarna vända sig direkt mot försäkringsgivaren med sina ersättningskrav.

Även reglerna i själva EG-förordningen rörande förskottsbetalning samt ersättning för hjälpmedel för funktionshindrade och medicinsk utrustning

utgör en skärpning av det nuvarande ansvaret. Motsvarande regler saknas i gällande rätt.

2005/06:FPM67

Sammantaget medför förslaget att passagerarnas ställning i förhållande till transportörerna materiellt sett kommer att stärkas samtidigt som regelverket kommer att gälla inom hela gemenskapen.

1.3 Budgetära konsekvenser

Förslaget kommer inte att medföra några budgetära konsekvenser som inte kan finansieras inom befintliga ramar.

2 Ståndpunkter

2.1 Svensk ståndpunkt

Sverige välkomnar den föreslagna förstärkningen av det ersättningsrättsliga skyddet för passagerare. Det ligger i linje med den hållning som Sverige intagit i motsvarande förhandlingar på luftfarts- respektive järnvägstransportområdet. Det är angeläget att passagerarna tillförsäkras ett gott skydd i händelse av olyckor till sjöss med färjor och andra passagerarfartyg.

I det kommande förhandlingsarbetet bör Sverige emellertid uppmärksamma vad den föreslagna förordningens tillämpning på inrikes transporter kan komma att medföra för den omfattande skärgårdstrafik som finns i olika delar av Sverige. I många fall har denna trafik närmast karaktären av kollektivtrafik för de fastboende på öarna. Det måste bevakas att de skärpta förpliktelser som genom förordningen skulle åläggas transportörer – t.ex. i fråga om försäkringskrav – inte leder till försämrade förutsättningar för skärgårdstrafik med redan i dag begränsad lönsamhet. Vid behov bör det därför finnas en beredskap att verka för att vissa inrikes sjötransporter delvis undantas från förordningens tillämpningsområde.

2.2 Medlemsstaternas ståndpunkter

De flesta medlemsstaterna torde välkomna förslaget.

2.3 Institutionernas ståndpunkter

Parlamentet har ännu inte behandlat förslaget.

2.4 Remissinstansernas ståndpunkter

Förslaget har ännu inte remitterats.

3.1 Fortsatt behandling av ärendet

Förhandlingar på rådsarbetsgruppsnivå har ännu inte inletts. Det kan förväntas att sådana förhandlingar påbörjas under hösten 2006.

Förordningsförslaget kommer att remitteras till berörda svenska instanser under våren 2006.

3.2 Rättslig grund och beslutsförfarande

Kommissionen har som rättslig grund för förslaget åberopat artiklarna 71 (1) och 80 (2) i fördraget. Europaparlamentet deltar i beslutsförfarandet genom medbeslutandeproceduren i artikel 251 i fördraget.

3.3 Fackuttryck/termer

IMO står för International Maritime Organization och är ett fackorgan inom FN för sjöfartsfrågor.

SDR står för särskilda dragningsrätter (Special Drawing Rights) och är en valutakorg bestående av euro, japanska yen, brittiska pund samt amerikanska dollar. Valutakorgen skapades av Internationella valutafonden (IMF) år 1969. Syftet med att fastställa begränsningsbeloppen i SDR är att förhindra att ersättningsnivåerna urholkas genom inflation och genom svängningar i de enskilda valutornas värde på den internationella marknaden. Värdet av en (1) SDR motsvarar för närvarande omkring 11 svenska kronor.