



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 9.12.2008
KOM(2008)846 endelig

2005/0242 (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 direktiv om rederes
erstatningsansvar og om finansiel garanti**

(EØS-relevant tekst)

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 direktiv om rederes
erstatningsansvar og om finansiel garanti**

(EØS-relevant tekst)

1. SAGSFORLØB:

Forelæggelse af forslaget for Europa-Parlamentet og Rådet (dokument KOM(2005) 593 endelig - 2005/0242 COD):	30.1.2006
Udtalelse afgivet af Regionsudvalget:	15.6.2006
Udtalelse afgivet af Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg:	13.9.2006
Udtalelse afgivet under Europa-Parlamentets førstebehandling:	29.3.2007
Fremsendelse af det ændrede forslag:	24.10.2007
Fælles holdning vedtaget:	9.12.2008

2. FORMÅLET MED KOMMISSIONENS FORSLAG

Forslaget, der fremlægges inden for rammerne af den tredje pakke af foranstaltninger vedrørende sikkerhed til søs, sigter mod at skabe et minimum af regler, der er fælles for alle medlemsstaterne, angående rederes erstatningsansvar og at fastlægge de grundlæggende regler, der giver operatørerne øget ansvar og garanterer skadeserstatninger.

Forslaget indeholder følgende:

- bestemmelse om, at alle medlemsstaterne ratificerer Den Internationale Søfartsorganisations (OMI) 1996-version af konventionen om begrænsning af rederes ansvar ("Konvention om begrænsning af ansvaret for søretlige krav", i det følgende benævnt "LLMC 1996"). LLMC 1996 fastsætter hovedsaglig følgende:
 - den knæsætter princippet om ansvarsbegrænsning, idet den fastsætter et særligt højt niveau, der, hvis det overskrides, medfører, at rederne mister deres ret til at begrænse deres ansvar ("grov uagtsomhed").
 - den fastsætter tilstrækkelige høje grænser for erstatningsansvaret for at garantere, at de skadeslidte i de fleste tilfælde får tilfredsstillende erstatning (disse grænser er tre gange højere end i den tidligere gældende konvention: LLMC 1976)

- indarbejdelse af denne konvention i fællesskabsretten samt en tilpasning til konventionen, der for skibe, der fører flag fra en stat, der ikke har indgået konventionen, sætter det niveau ned, der, hvis det overskrides, medfører, at ejeren af skibet mister sin ret til at begrænse sit ansvar ("alvorlig fejl")
- indførelse af et system, hvor rederne obligatorisk skal være ansvarsforsikrede
 - dækning, der er dobbelt så stor som lofterne i LLMC 1996
 - kontrol foretaget af medlemsstaterne af, at skibet reelt er forsikret, og udstedelse af certifikater, der er gensidigt anerkendt af medlemsstaterne
 - meddelelse fra kaptajnen på fartøjet, så snart fartøjet sejler ind i en medlemsstats farvande, om, at disse certifikater er om bord (krav til meddelelse gældende for skibe i transit)
 - skadeslidte får mulighed for at anlægge sag direkte mod forsikringsgiveren
- forslaget gør i øvrigt en resolution fra OMI og Den Internationale Arbejdsorganisation om finansiel sikring af efterladte søfarende bindende.

Hele systemet sigter bl.a. mod at finde en hurtig løsning på de vedvarende problemer, der er med at iværksætte et vist antal af IMO's uafsluttede konventioner, der særlig sigter mod at gøre en forsikring mod visse typer skader forårsaget af skibe obligatorisk.

3. BEMÆRKNINGER TIL DEN FÆLLES HOLDNING

Omfanget af Kommissionens oprindelige målsætninger, der blev støttet af Parlamentets udtalelse ved førstebehandlingen, er blevet væsentligt begrænset af Rådet. Den fælles holdning omfatter kun en del af det oprindelige forslag.

- Det, der er ændret, er:
 - titlen "direktiv om rederes erstatningsansvar og om finansiel garanti" bortfalder og erstattes med "direktiv om rederes forsikring mod søretlige krav"
 - kravet om at ratificere LLMC 1996 bortfalder, men i en parallel erklæring forpligter medlemsstaterne sig til at ratificere den senest den 1. januar 2012 (sammen med andre relevante konventioner). Indarbejdelsen af denne konvention i fællesskabsretten bortfalder ligeledes
 - foranstaltningen vedrørende efterladte søfarende bortfalder
 - den europæiske kontrol af, at skibet reelt er forsikret, bortfalder
 - kravet om, at skibe, der sejler ind i en medlemsstats farvande, skal meddele deres forsikringer, bortfalder
 - skadelidtes mulighed for at anlægge sag direkte mod forsikringsgiveren bortfalder.
- Det, der bevares, er:

- krav om, at skibe, der sejler under en medlemsstats flag (overalt i verden) og at alle skibe, der sejler ind i en medlemsstats farvande, skal være dækket af en forsikring
- denne forsikringsdækning svarer til lofterne i LLMC 1996
- bevis for forsikring sker ved forelæggelse af et kommercielt forsikringscertifikat
- det kan kontrolleres, at skibet har et forsikringscertifikat om bord, når det inspiceres i henhold til direktivet om havnestatskontrol
- hvis certifikatet mangler, kan skibet tilbageholdes eller forbydes adgang, uden at der gives afkald på medlemsstatens ret til at pålægge økonomiske sanktioner
- gennemførelsen af direktivet udsættes til den 1. januar 2012, og medlemsstaterne forpligter sig alle til (jf. ovennævnte erklæring) at have ratificeret LLMC 1996 inden denne dato.

På trods af Rådets ændringer bevarer den fælles holdning væsentlige elementer. Skibene er i dag ikke pålagt en obligatorisk forsikring. Med kravet om obligatorisk forsikring for alle skibe, uanset hvilket flag de fører - på højde med lofterne i LLMC, hvilket er tre gange højere end fastsat i den forudgående konvention - udsender direktivet et kraftigt signal til borgerne og operatørerne. Det bør fremhæves, at kun en lille del (20 %) af verdenstonnagen fører flag, hvorunder disse skibe er underlagt dette begrænsningsniveau. Og alle skibe er ikke nødvendigvis forsikrede.

4. KONKLUSIONER

Kommissionen noterer sig, at Rådet, der under sin samling i april 2008 udtrykte sin principielle modstand mod forslaget, har kunnet nå til enighed om en fælles holdning vedrørende en betydningsfuld tekst.