

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV 2009/20/EG**av den 23 april 2009****om fartygsägares försäkring för sjörättsliga skadeståndsanspråk****(Text av betydelse för EES)**

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR
ANTAGIT DETTA DIREKTIV

ganisationen medlemsstaterna att se till att fartygsägarna
har tillräcklig försäkring.

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska
gemenskapen, särskilt artikel 80.2,

med beaktande av kommissionens förslag,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommit-
téns yttrande ⁽¹⁾,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande ⁽²⁾,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget ⁽³⁾,

av följande skäl:

- (1) Ett av syftena med gemenskapens sjöfartspolitik är att
höja kvaliteten på handelssjöfarten, genom att förmå de
ekonomiska operatörerna att agera på ett mer ansvars-
fullt sätt.
- (2) Avskräckande åtgärder har redan införts genom Europa-
parlamentets och rådets direktiv 2005/35/EG av den
7 september 2005 om föroreningar förorsakade av fartyg
och införandet av sanktioner för överträdelser ⁽⁴⁾.
- (3) Den 9 oktober 2008 antog medlemsstaterna ett uttalande
där de enhälligt erkände vikten av att alla medlemsstater
tillämpar 1996 års protokoll till 1976 års konvention
om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar.
- (4) Skyldigheten att vara försäkrad bör göra det möjligt att
ge de drabbade ett bättre skydd. Det bör också bidra till
att undermåliga fartyg försvinner och att konkurrensen
mellan operatörerna återupprättas. I resolution A
898(21) uppmanade dessutom Internationella sjöfartsor-

- (5) Om bestämmelserna i detta direktiv inte följs, bör detta
rättas till. I Europaparlamentets och rådets direktiv
2009/16/EG av den 23 april 2009 om hamnstatskontroll
(omarbetning) ⁽⁵⁾ föreskrivs redan kvarhållande av fartyg
vid avsaknad av sådana certifikat som måste förvaras
ombord. Det är emellertid lämpligt att göra det möjligt
att utvisa ett fartyg som inte medför något försäkrings-
bevis. De närmare bestämmelserna om utvisningen bör
göra det möjligt att rätta till förhållandena inom en rim-
lig tidsperiod.

- (6) Eftersom målen för detta direktiv, nämligen inrättande
och genomförande av lämpliga åtgärder på det sjöfarts-
politiska området, inte i tillräcklig utsträckning kan upp-
nås av medlemsstaterna och de därför, på grund av dess
omfattning och verkningar, bättre kan uppnås på gemen-
skapsnivå, kan gemenskapen vidta åtgärder i enlighet
med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I en-
lighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går
detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att
uppnå dessa mål.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1**Syfte**

I detta direktiv fastställs bestämmelser om vissa aspekter av
fartygsägares skyldigheter i fråga om försäkring för sjörättsliga
skadeståndsanspråk.

Artikel 2**Tillämpningsområde**

1. Detta direktiv ska tillämpas på fartyg med en bruttodräk-
tighet av minst 300 ton.
2. Detta direktiv ska inte tillämpas på örlogsfartyg, militära
hjälpfartyg eller andra fartyg som ägs och drivs av staten och
som endast används i statlig, icke kommersiell tjänst.

3. Detta direktiv ska inte påverka de system som inrättats
genom de instrument som är i kraft i den berörda medlems-
staten och som förtecknas i bilagan.

⁽¹⁾ EUT C 318, 23.12.2006, s. 195.

⁽²⁾ EUT C 229, 22.9.2006, s. 38.

⁽³⁾ Europaparlamentets yttrande av den 29 mars 2007 (EUT C 27 E,
31.1.2008, s. 166), rådets gemensamma ståndpunkt av den 9 decem-
ber 2008 (EUT C 330 E, 30.12.2008, s. 7) och Europaparlamentets
ståndpunkt av den 11 mars 2009 (ännu ej offentliggjord i EUT).

⁽⁴⁾ EUT L 255, 30.9.2005, s. 11.

⁽⁵⁾ Se sidan 57 i detta nummer av EUT.

Artikel 3

Definitioner

I detta direktiv avses med:

- a) *fartygsägare eller ägare till fartyg*: den registrerade ägaren till ett havsgående fartyg, eller varje annan person som är ansvarig för driften av fartyget, såsom den som hyrt fartyget utan besättning.
- b) *försäkring*: försäkring med eller utan självrisk, vilket exempelvis innefattar skadeförsäkring av det slag som medlemmar i International Group of P&I Clubs för närvarande tillhandahåller, och andra effektiva försäkringsformer (inklusive styrkt självförsäkring) och finansiell säkerhet med liknande skyddsvillkor.
- c) *1996 års konvention*: den konsoliderade texten till 1976 års konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar, som antagits av Internationella sjöfartsorganisationen (IMO), i dess lydelse enligt 1996 års ändringsprotokoll.

Artikel 4

Försäkring för sjörättsliga skadeståndsanspråk

1. Varje medlemsstat ska kräva att ägare till fartyg som för dess flagg har en försäkring som täcker sådana fartyg.
2. Varje medlemsstat ska kräva att ägare till fartyg som för en annan stats flagg innehar en försäkring när fartyget anländer till en hamn under den medlemsstatens jurisdiktion. Detta ska inte hindra medlemsstaterna från att i överensstämmelse med internationell rätt kräva att denna skyldighet är uppfylld när sådana fartyg är verksamma inom deras territorialvatten.
3. Den försäkring som avses i punkterna 1 och 2 ska omfatta sjörättsliga skadeståndsanspråk med begränsningar enligt 1996 års konvention. Försäkringsbeloppet för varje fartyg per händelse ska vara lika med det relevanta maximibeloppet för ansvarsbegränsningen enligt 1996 års konvention.

Artikel 5

Inspektion, efterlevnad, utvisning från hamn och nekat tillträde till hamn

1. Varje medlemsstat ska se till att det vid varje inspektion av ett fartyg i en hamn under dess jurisdiktion i enlighet med direktiv 2009/16/EG kontrolleras att ett försäkringsbevis enligt artikel 6 medförs ombord.

2. Om det försäkringsbevis som avses i artikel 6 inte medförs ombord får den behöriga myndigheten, utan att det påverkar tillämpningen av direktiv 2009/16/EG som föreskriver kvarhållande av fartyg av säkerhetsskäl, utfärda ett utvisningsbeslut till fartyget, vilket ska anmälas till kommissionen, övriga medlemsstater och den berörda flaggstaten. När ett sådant utvisningsbeslut har utfärdats, ska alla medlemsstater neka detta skepp tillträde till sina hamnar fram till dess att fartygsägaren visar upp det försäkringsbevis som avses i artikel 6.

Artikel 6

Försäkringsbevis

1. Innehav av den försäkring som avses i artikel 4 ska styrkas med ett eller flera bevis som utfärdats av försäkringsgivaren och som medförs ombord på fartyget.
2. De försäkringsbevis som utfärdas av försäkringsgivaren ska innehålla följande uppgifter:

- a) Fartygets namn, IMO nummer och registreringshamn.
- b) Fartygsägarens namn och huvudsakliga verksamhetsställe.
- c) Försäkringens art och varaktighet.
- d) Försäkringsgivarens namn och huvudsakliga verksamhetsställe samt, i förekommande fall, verksamhetsstället där försäkringen har tecknats.

3. Om det språk som används i försäkringsbevisen varken är engelska, franska eller spanska, ska texten innehålla en översättning till något av dessa språk.

Artikel 7

Sanktioner

För tillämpningen av artikel 4.1 ska medlemsstaterna fastställa ett sanktionssystem för överträdelse av de nationella bestämmelser som antas i enlighet med detta direktiv och vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att sanktionerna tillämpas. Sanktionerna ska vara effektiva, proportionella och avskräckande.

Artikel 8

Rapporter

Kommissionen ska vart tredje år och för första gången före den 1 januari 2015 lägga fram en rapport till Europaparlamentet och rådet om tillämpningen av detta direktiv.

*Artikel 9***Införlivande**

1. Medlemsstaterna ska sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv före den 1 januari 2012. De ska genast underrätta kommissionen om detta.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras ska varje medlemsstat själv utfärda.

2. Medlemsstaterna ska till kommissionen överlämna texten till de centrala bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

*Artikel 10***Ikraftträdande**

Detta direktiv träder i kraft dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

*Artikel 11***Adressater**

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Strasbourg den 23 april 2009.

På Europaparlamentets vägnar

H.-G. PÖTTERING

Ordförande

På rådets vägnar

P. NEČAS

Ordförande

BILAGA

- 1992 års internationella konvention om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja.
 - 1996 års internationella konvention om ansvar och ersättning för skada i samband med sjötransport av farliga och skadliga ämnen (HNS-konventionen).
 - 2001 års internationella konvention om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom bunkerolja (bunkerkonventionen).
 - 2007 års internationella Nairobikonvention om borttagning av vrak (vrakborttagningskonventionen).
 - Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 392/2009 av den 23 april 2009 om transportörens skadeståndsansvar i samband med olyckor vid passagerarbefordran till sjöss.
-