



ЕВРОПЕЙСКА  
КОМИСИЯ

Брюксел, 30.11.2012  
COM(2012) 715 final

**ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТА**

**Доклад относно отговорността и обезщетението за финансови щети, понесени от местата за убежище при приемане на нуждаещ се от помощ кораб**

(текст от значение за ЕИП)

## ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТА

### Доклад относно отговорността и обезщетението за финансови щети, понесени от местата за убежище при приемане на нуждаещ се от помощ кораб

(текст от значение за ЕИП)

#### 1. ВЪВЕДЕНИЕ

През 2005 г. Комисията реши да представи изменение на правната рамка за приемане на нуждаещи се от помощ кораби в места за убежище, която бе създадена първоначално с Директива 2002/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета за създаване на система на Общността за контрол на движението на корабите и за информация и отменяща Директива 93/75/ЕИО. Комисията предложи въвеждането на задължение за приемане на нуждаещи се от помощ кораби, ако след оценка това изглежда като най-правилното действие с оглед да се гарантира сигурността на хората и защитата на околната среда.

Предвид специфичните опасения относно разходите, които пристанищата ще трябва да поемат при предоставяне на убежище на нуждаещи се от помощ кораби, в член 20г от измененния текст на Директива 2002/59/ЕО от Комисията се изисква да проучи съществуващите механизми в държавите членки за обезщетение на потенциалните икономическите загуби, понесени от местата за убежище при приемане на кораб, както и да докладва за резултатите от това проучване на Европейския парламент и на Съвета<sup>1</sup>.

Още преди да бъде изменена през 2009 г., Директива 2002/59/ЕО и по-конкретно член 26, параграф 2 от нея определяха задължение за Комисията да докладва относно прилагането от държавите членки на подходящи планове за местата за убежище. Комисията поиска от Европейската агенция за морска безопасност (ЕАМБ) да предостави съответна информация, включително по отношение на механизмите за поемане на отговорност и за обезщетение, приложими в случай на приемане на кораб в място за убежище. Събраните от ЕАМБ данни послужиха като основа за доклада на Комисията през 2005 г. и предоставиха допълнителна информация по време на междуинституционалните обсъждания на третия пакет мерки за морска безопасност, по-специално по отношение на Директива 2009/17/ЕО. След приемането на последната Комисията получи допълнителна и актуална информация от ЕАМБ, насочена главно към приложимите международни инструменти и укрепената правна рамка на ЕС, свързана с отговорността и обезщетението за щети в местата за убежище. В допълнение Комисията назначи външен консултант, който да проучи механизмите за поемане на

<sup>1</sup> Директива 2009/17/ЕО на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива 2002/59/ЕО, ОВ L 131, 28.5.2009 г., стр. 101.

отговорност и за обезщетение, налични съгласно националното право в държавите — членки на ЕС.

Оценката в настоящия доклад на необходимостта от допълнителен механизъм за поемане на отговорност и за обезщетение за щети, претърпени от място за убежище след приемането на нуждаещ се от помощ кораб, се основава именно на този получен от Комисията принос. Въпросът за застраховка на корабите също така е разгледан в този контекст с оглед на неотдавнашното влизане в сила на Директива 2009/20/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно застраховката на корабособствениците за морски искиове и последните изменения на границите на отговорността, въведени съгласно Международната конвенция за ограничаване на отговорността при морски искиове (Конвенция LLMC от 1976 г.), изменена с Протокола от 1996 г., в международен план<sup>2</sup>.

## 2. МЕЖДУНАРОДНА РАМКА

Няма специфично задължение по силата на международното публично право за приемане на нуждаещ се от помощ кораб в място за убежище. Съществуват обаче редица правни разпоредби, регулиращи морския транспорт, и задължения, възникващи в резултат на морски произшествия, включително причинено от кораби замърсяване и по-специално изплащане на обезщетение на засегнатите страни. В тези инструменти са включени (в някои от тях изрично) местата за убежище и щетите, причинени от настанени в тях бедстващи кораби, както показва анализът по-долу.

### 2.1. UNCLOS

Конвенцията на ООН по морско право не е от особено значение в този случай, но съдържа някои общи разпоредби относно разпределянето на отговорността за незаконни мерки, предприети в отговор на инциденти, свързани с морско замърсяване, и обезщетение в случай на замърсяване на морето, които могат да се прилагат и за местата за убежище<sup>3</sup>.

### 2.2. Специализирани международни конвенции

Специализираните конвенции установяват за различните видове замърсяване на морето режими на обективна отговорност съгласно международното право, със специфични ограничения.

#### 2.2.1. Системата CLC – IOPC

Най-усъвършенстваният режим на отговорност е установен от Международната конвенция за гражданска отговорност за щети от замърсяване с нефт от 1992 г. (CLC от 1992 г.), допълнена с Конвенцията за създаване на

<sup>2</sup> Резолюция на ММО LEG.5 (99), приета на 19.4.2012 г. (все още не е влязла в сила), предлага увеличаване на съответните суми на границите на отговорността, за да се отразят промените в паричните стойности, инфлацията и броя на произшествията.

<sup>3</sup> Вж. член 232 и член 235, параграф 2 от Конвенцията на ООН по морско право: [http://www.un.org/Depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/unclos\\_e.pdf](http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf)

Международен фонд за обезщетение при щети, причинени от замърсяване с нефт от 1992 г. (фонд ИОРС) и Протокол от 2003 г. за създаване на допълнителен фонд със същата цел. 27 държави са страни по всички тези инструменти, в това число 19 държави — членки на ЕС.

Приложно поле:

Системата CLC-ИОРС обхваща щети, причинени от замърсяване в резултат на изпускане или изхвърляне в морето на въглеводороди, транспортирани от кораб. Такива щети могат да възникнат и в резултат на предпазни мерки, предприети с цел да се избегне замърсяване. Независимо от липсата на пример за този вид щети, приемането на кораб в място за убежище може да бъде разглеждано като предпазна мярка, когато се основава на разумно решение, насочено към преодоляването на сериозна и непосредствена опасност от замърсяване. В този случай няма да има нужда от допълнителни механизми за обезщетение, освен ако решението да се приеме корабът е било взето, за да бъде спасен самият кораб или товарът, което във всеки случай би било трудно да се разграничи от опасността от замърсяване. Концепцията за обезщетение за щети в тази система е доста обща, като обхваща щети на стоки, загуби на приходи, понесени от замърсяване, екологични щети и чисто икономически загуби (произтичащи от невъзможността за собствениците на незамърсени стоки да получат обичайните приходи от тях). Единственото приложимо ограничение на последния вид щети се отнася до липсата на пряка причинно-следствена връзка между икономическата загуба и замърсяването.

Отговорност на корабособственика:

Съгласно CLC от 1992 г. обективната отговорност се носи от корабособственика, който сключва задължителна застраховка в съответствие с разпоредбите на LLMC. Корабособственикът не може да бъде освободен от отговорност с изключение на случай на щета в резултат на война, природно явление от изключителен, неизбежен и непредотвратим характер, действие на трета страна с намерение да причини щета или в случай, че щетата е причинена изцяло от небрежност от страна на компетентния орган, отговарящ за предоставянето на навигационна помощ на кораба, при изпълнението на тази функция. В контекста на приемането на кораб в място за убежище решението да се приеме кораба би могло да породи (например ако е неоснователно или се основава на погрешна оценка на факти) отговорност при вина на взелия решението компетентен орган или небрежност от страна на жертвата (т.е. мястото за убежище); по този начин отговорността на корабособственика за изплащане на обезщетение се намалява или изключва.

Допълнително покриване на отговорността:

За щети извън границите на CLC или в случай че корабособственикът не е отговорен или е в несъстоятелност, фондът ИОРС и Допълнителният фонд ще изплатят обезщетение на жертвите. В рамките на тези режими освобождаванията от отговорност са още по-ограничени и се прилагат само ако замърсяването е в резултат на война, от военен кораб или кораб, експлоатиран от дадена държава за нетърговски цели, или в случай на липса на доказателства

за причинна връзка между кораба и причинената щета или между щетата и умишлено действие или небрежност от страна на жертвата. Обезщетението, платимо по тези фондове, може да бъде в размер до обща горна граница от приблизително 1,1 млрд. евро<sup>4</sup> за всички щети. С изключение на случая с инцидента с „Престиж“, към чийто момент вторият допълнителен фонд все още не беше създаден, не съществуват примери, при които обезщетението, платимо в рамките на механизма CLC-IOPC, да е било недостатъчно за покриване на щетите. Още повече като се има предвид, че щетите в местата за убежище са сравнително малки спрямо мащаба на общото замърсяване от въглеродороди, обезщетението, предвидено от фондовете в тези случаи, изглежда достатъчно.

### 2.2.2. Конвенцията HNS

Международната конвенция за отговорността и обезщетенията за щети при превоза на опасни и вредни вещества по море от 1996 г. („Конвенция HNS“) обхваща щетите, причинени от транспортирани по море опасни и вредни вещества с изключение на въглеродороди. Тя бе изменена с протокол през 2010 г., за който се счита, че е премахнал препятствията пред ратифициране на Конвенцията, като по този начин е подготвил нейното влизането в сила.

Въз основа на системата CLC-IOPC Конвенцията HNS също така установява две нива на обезщетение за жертвите:

а) на първо ниво, обезщетението се основава на отговорността на корабособственика, която е автоматична и има праг от приблизително 137 млн. евро<sup>5</sup>, които се покриват от задължителната застраховка, сключена от регистрирания корабособственик;

б) ако последният не е отговорен (т.е. член 7, параграф 2) или е обявен в несъстоятелност или в случай че прагът за отговорността на корабособственика е надвишен, специален фонд покрива обезщетението до приблизително 300 млн. евро<sup>6</sup>.

Според информацията, предоставена на Комисията от Международна група на клубовете за защита и обезщетение („клубове P&I“), не е имало случаи на замърсяване с опасни и вредни вещества, при които размерът на щетите да е надхвърлил границите, определени в конвенцията.

### 2.2.3. Конвенцията за корабното гориво

Международната конвенция относно гражданската отговорност за щети, причинени от замърсяване с корабно гориво, („Конвенция за корабното гориво“) влезе в сила през 2008 г. и е ратифицирана от 22 държави — членки на ЕС. С нея се създава режим на отговорност за щети, причинени от

---

<sup>4</sup> Тези суми се изчисляват въз основа на обменните курсове на Специални права на тираж (СПТ) към 26 септември 2012 г.: [http://www.imf.org/external/np/fin/data/rms\\_five.aspx](http://www.imf.org/external/np/fin/data/rms_five.aspx).

<sup>5</sup> Пак там.

<sup>6</sup> Пак там.

корабното гориво, който включва щети, причинени от замърсяване и увреждане на околната среда, както и разходите за превантивни мерки и допълнителните загуби или щети, причинени от превантивните мерки.

Отговорността за обезщетение е изключително на корабособственика (определена *lato sensu* в конвенцията), тя е автоматична — с същите приложими изключения както в системата CLC-ИОРС, и е гарантирана от задължителната застраховка за плавателни съдове над 1000 тона. Отговорността обаче е също така ограничена, като границите са онези, определени в Конвенцията LLMC. Тези граници по принцип следва да покриват всеки иск за обезщетение за причинени от корабни операции щети с оглед също така на настоящата статистиката на инцидентите, която показва, че щетите от замърсяване, за които определените в LLMC граници са се оказали недостатъчни, са относително редки.

#### 2.2.4. Конвенцията за изваждане на потънало имущество

Международната конвенция от Найроби за изваждане на потънало имущество („Конвенцията за изваждане на имущество“) бе приета през 2007 г. и все още не е влязла в сила, като само една държава — членка на ЕС я е ратифицирала. Специално се предвижда възможността за крайбрежните държави да извадят разположените в място за убежище корабни останки за сметка на корабособственика, който следва да има застраховка, покриваща съответните щети в границите, установени съгласно Конвенцията LLMC.

Важно е да се отбележи, че държави, които са страни по Конвенцията за изваждане на имущество, могат въз основа на специално уведомление до генералния секретар на ММО, издадено съгласно член 3, параграф 2 от посочената конвенция, да изключат прилагането на предвидените в Конвенцията LLMC граници на отговорността на корабособственика за разходите за изваждане на корабни останки на тяхната територия. Няколко държави се възползваха от тази разпоредба, за да издадат уведомления, като по този начин премахнаха границите на отговорността за разходите за изваждането на потънало имущество в своите териториални води, включително щетите, претърпени от местата за убежище.

### 2.3. Други международни процедури

ММО през 2003 г. прие Насоки относно местата за убежище на нуждаещи се от помощ кораби<sup>7</sup>. Те включват притежаването на застраховка и изискването за финансово обезпечение като фактори за оценка на бреговите органи дали да приемат даден кораб в място за убежище. След приемането на насоките правният комитет на ММО в редица случаи подложи на обсъждане въпроса за отговорността и обезщетенията за понесени щети, който не беше разгледан в насоките.

<sup>7</sup> Резолюция 949(23) на ММО, приета на 5.12.2003 г.

През 2009 г. проектът за инструмент относно „местата за убежище“<sup>8</sup>, финансиран от Международния морски комитет (ММК), беше представен на правния комитет на ММО. Проектът предложи конкретна разпоредба за гаранция или друго финансово обезпечение, която следва да бъде учредена от корабособственика по искане на място за убежище, което е съгласно да приеме кораба. Комитетът не откри необходимост от допълнителен инструмент за решаване на въпроса с обезщетението за щети, претърпени от местата за убежище след приемането на кораб, и стигна до следните заключения: *„международният режим, включващ съществуващите конвенции за отговорността и обезщетенията при щети от замърсяване в морето, предоставя всеобхватна правна рамка, особено в съчетание с Насоките относно местата за убежище, приети съгласно Резолюция А.949(23), и други регионални споразумения“*.<sup>9</sup>

Съществуват и няколко примера за регионални инструменти, по които ЕС и някои държави — членки на ЕС са страни, и които разглеждат въпроса за приемане на кораби в места за убежище<sup>10</sup>. Те са съсредоточени върху засилено сътрудничество между крайбрежните държави в определен район, включително обмен на информация и споделяне на ресурси за незабавен отговор на бедствено положение, с оглед на избягване или ограничаване на замърсяването. Те обаче не включват никакви разпоредби относно отговорността и обезщетенията за претърпените от местата за убежище щети. Всички те се позовават на международни инструменти, Насоките на ММО от 2003 г. и съответното законодателство на ЕС по този въпрос. Следователно тези примери потвърждават значението на предстоящото влизане в сила на всички съответни инструменти, както и интересът на отделни държави — членки на ЕС да се гарантира по-доброто прилагане на съществуващата рамка в техния регион.

### 3. РАМКА НА ЕС

Освен в Директива 2002/59/ЕО правото на ЕС урежда непряко въпроса относно отговорността и обезщетенията за понесени от местата за убежище щети при приемането на бедстващ кораб в два правни инструмента, описани по-долу. Те не засягат международните конвенции, които вече се прилагат в ЕС (конвенциите CLC-ИОРС, за корабното гориво и LLMC — в очакване на

<sup>8</sup> Документ LEG95/9 от 23.1.2009 г., представен от ММК в „Други въпроси“, приложение I „Проект на инструмент относно местата за убежище“.

<sup>9</sup> Документ LEG95/10 от 22.4.2009 г., „Доклад от правния комитет относно работата на неговата 95-та сесия“, стр. 24 — 25.

<sup>10</sup> Протокол относно сътрудничеството при предотвратяване замърсяването от кораби, в случай на авария, и за борба със замърсяването на Средиземно море, приет на 25.1.2002 г., влязъл в сила 17.3.2004 г. (Източник: [www.unepmap.org](http://www.unepmap.org)). Също така, Споразумение за сътрудничество в борбата срещу замърсяването на Северно море с нефт и с други опасни вещества („Споразумението от Бон“), подписано през 1983 г., изменено с Решение от 21.9.2002 г., глава 27 „Места за убежище“. (Източник: [www.bonnagreement.org](http://www.bonnagreement.org)). Комисията за защита на морската среда в Балтийско море (HELCOM), Препоръки относно „Взаимен план за местата за убежище в района на Балтийско море“, документ на HELCOM „Препоръка 31E/5“, приет на 20.5.2010 г., на разположение на адрес: [http://www.helcom.fi/Recommendations/en\\_GB/rec31E\\_5/](http://www.helcom.fi/Recommendations/en_GB/rec31E_5/)

ратифицирането и влизането в сила на конвенциите HNS и за изваждане на имущество). Освен това в тази връзка Съдът на Европейските общности постанови<sup>11</sup>, че други законодателни актове на ЕС могат също да осигурят основа за обезщетения за превантивни и корективни мерки на администрациите на държавите членки извън обхвата на международните конвенции, като например Директива 75/442/ЕИО на Съвета относно отпадъците<sup>12</sup>.

### **3.1. Директива 2004/35/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно екологичната отговорност по отношение на предотвратяването и отстраняването на екологичните щети**

Директивата се прилага за екологични щети, причинени от превоза на опасни или замърсяващи товари по море и за непосредствена заплаха от такива щети, възникнала в резултат на инцидент, с изключение на щети, които попадат в приложното поле на международните конвенции, изброени в приложение IV към същата директива (напр. Конвенцията CLC-IOPC, Конвенцията HNS, Конвенцията за корабното гориво). Тя определя отговорността на превозвача на тези стоки в границите на Конвенцията LLMC в нейната актуализирана версия, за да се финансират превантивни мерки или обезщетение и възстановяване.

Този инструмент налага важни задължения на оператора на кораба, за да се предотвратят щетите и да се почисти полученото замърсяване. От друга страна, той позволява само на пристанища, действащи като места за убежище, да се позовават на отговорността на корабособствениците за обезщетение при екологични щети.

Транспонирането на тази директива от държавите членки е завършено и контролът на изпълнението от страна на Комисията също доведе до много удовлетворителни резултати.

### **3.2. Директива 2009/20/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно застраховката на корабособствениците за морски искиове**

Директивата създава задължението за всички кораби, плаващи под флага на държава членка или влизащи в пристанище на държава членка, да имат достатъчно застрахователно покритие за всички морски искиове при спазване на границите на Конвенцията LLMC, както е изменена с Протокола от 1996 г.

В член 2, параграф 1 от LLMC списъкът на исковите, подлежащи на ограничаване на отговорността, включва имуществени щети (включително щети на пристанищни съоръжения) в пряка връзка с корабните операции или операциите по спасяване, както и загубите в резултат на тези операции. Щетите, свързани с изваждането на потънало имущество, също са изрично посочени в горния списък. Следователно основните щети, които могат да бъдат

<sup>11</sup> Дело C-188/07, Commune de Mesquiere срещу Total France SA, Сборник 2008, стр. I-4501.

<sup>12</sup> ОВ L 194, 25.7.1975 г., стр. 39, отменена с Директива 2006/12/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 5 април 2006 г. относно отпадъците, ОВ L 114, 27.4.2006 г., стр. 9.



понесени от места за убежище, попадат в приложното поле на Директива 2009/20/ЕО и са покрити от задължителна застраховка в ЕС.

Само в случаите, когато сборът на всички произтичащи от операции на въпросния кораб искове надхвърли прага, определен от Конвенцията, част от щетите, понесени от мястото за убежище, могат да не бъдат компенсирани. Като се вземе предвид съответният размер на тези прагове, вероятността от такива случаи следва да бъде ограничена или дори да не съществува.

В светлината на разпоредбите на посочената директива е малко вероятно кораб без достатъчно застрахователно покритие да се окаже в положение да иска приемане в място за убежище, тъй като той в никакъв случай не може да влезе във водите на ЕС. Това въвежда допълнително ниво на покритие на отговорността – *rationae loci* – за местата за убежище срещу корабособствениците в случай на щети. Макар и малко вероятно, не може да се изключи сценарий, при който кораб, плаващ под флага на трета държава и по този начин необхванат от строгото задължение за наличие на застраховка, приложимо към всички кораби под флага на държава — членка на ЕС съгласно посочената директива, се нуждае от приемане в място за убежище без да разполага с достатъчно застрахователно покритие (член 20в, параграф 1 от Директива 2002/59/ЕО).

Механизмът за застраховка се прилага само при позоваване на отговорността на корабособственика. Като цяло, освен ако правото на пряк съдебен иск на жертвите срещу застрахователя е уредено със специални правила (т.е. специални условия в застрахователния договор), преобладаващият принцип гласи, че корабособствениците трябва първо да обезщетят жертвите преди да могат да се обърнат към своя застраховател за покриване на съответните разходи. Съгласно практиката на клубовете Р&І — осигуряващи застраховка за отговорност на повече от 90 % от тонажа на световния флот – застрахователят покрива отговорността на корабособственика само, ако същата е установена с окончателно съдебно решение или арбитражно решение, одобрено от застрахователя.

Директива 2009/20/ЕО трябваше да бъде транспонирана от държавите членки до 1 януари 2012 г. По-голямата част от държавите членки вече съобщиха на Комисията приетите мерки. Комисията планира подробно проучване на съобщените мерки за транспониране, което ще бъде проведено през втората половина на тази година.

#### **4. НАЦИОНАЛНА РАМКА**

В случаите, които не са обхванати от специфичните механизми, произтичащи от международна конвенция или Директива 2004/35/ЕО, понесените от място за убежище щети се уреждат от националните разпоредби относно отговорността на всяка една от 22-те крайбрежни държави на ЕС. По-конкретно, случаите, в които ще се прилага националното право вместо описаните по-горе международна рамка и рамка на ЕС, са ограничени до: а) нератифициране от съответната държава на съответния международен

инструмент; б) невлизане в сила на съответната международна конвенция; в) освобождаванията и ограничаването на отговорността, установени съгласно международното право и правото на ЕС; и г) видове щети в местата за убежище, които не са обхванати от международното право и правото на ЕС. По отношение на последния случай трябва да се отбележи, че това не е много вероятно, тъй като най-важните видове щети (т.е. нефт, опасни и вредни вещества, изваждане на потънал кораб или всякакви екологични щети) вече са обхванати от специализирани международни инструменти и Директива 2004/35/ЕО.

#### **4.1. Отговорност на корабособствениците**

Основата за отговорност на частните оператори, а именно корабособствениците, е „вината“, който принцип важи във всички 22 крайбрежни държави на ЕС. В 10 от тези държави обаче корабособственикът може да продължи да носи отговорност, дори и при липса на вина, в качеството му на оператор на дадена дейност, водеща до рискове, или като пазител на потенциално опасни предмети, или като отговорен – по принцип — за щети, причинени от неговите подчинени. В 2 други държави отговорността на корабособствениците по отношение на щети, причинени от приемане на кораб в място за убежище, в повечето случаи е автоматична.

Като цяло обезщетенията, дължими на местата за убежище, покриват всички щети, независимо от наличието на пряка или косвена причинно-следствена връзка.

Правилата за ограничаване на отговорността на корабособствениците в Конвенцията LLMC се прилагат в тяхната версия от 1976 г. (IE) или в ревизираната версия от 1996 г. (18-те крайбрежни държави членки, които са ратифицирали Протокола от 1996 г.). В останалите 3 крайбрежни държави отговорността е предмет на специални ограничения (IT) или е по принцип неограничена, без да се засягат съответните международни конвенции (PT, SL).

#### **4.2. Отговорност на крайбрежната държава**

В случаите, когато не може да има позоваване на отговорността на корабособственика, е възможно да се привлече под отговорност крайбрежната държава, чийто компетентен орган е взел решението за приемане на кораб в място за убежище, което е довело до евентуално понесените щети.

Всички крайбрежни държави членки на ЕС могат да бъдат подведени под отговорност в такива случаи въз основа на вина. В 11 от тях обаче отговорността на държавата може също така да бъде обоснована при липса на вина. Това е съгласно общ режим на „обективна отговорност“ на държавата (въз основа на риска или на нарушение на равнопоставеността по отношение на публичните задължения) или въз основа на специални разпоредби, които предвиждат обезщетение за щети, причинени конкретно в места за убежище. В тези случаи обезщетението може да бъде ограничено до необичайните щети, надвишаващи прага на щетите, които място за убежище по принцип трябва да понася.

Като цяло в останалите случаи, когато правото на обезщетение за щети, претърпени от място за убежище, се основава единствено на националното законодателство, има общоприето уреждане на отговорността на базата на вина между държавите — членки на ЕС, макар и това да не е хармонизирано на ниво ЕС. Съществуват обаче няколко случая, при които други видове отговорност могат да са приложими за частните оператори и за държавата (напр. обективна отговорност или неограничена отговорност).

С оглед на приложимото национално право по този въпрос могат да се направят следните заключения. В 6 крайбрежни държави членки (DK, EE, FR, DE, PT, SL) националният орган, който контролира място за убежище, по принцип може винаги да получи обезщетение за понесени щети от страна на корабособственика или от страна на държавата. Само в специални случаи някои видове щети, необичайни или представляващи чисто икономически загуби, могат да останат като задължение на компетентния орган, взел решението да се приеме кораб в място за убежище. В по-голямата част от останалите държави членки (BU, GR, IT, LV, LT, MT, NL, PL, RO, ES, SW, UK) този специфичен въпрос е обхванат от режим на отговорност, при който основанията за освобождаване от отговорност са много ограничени: непреодолима сила, липса на вина на публичния орган, или — в някои случаи — щети, представляващи чисто икономически загуби.

## 5. ЗАКЛЮЧЕНИЯ

В светлината на този анализ съществуват три нива на приложимото право по въпроса за отговорността и обезщетенията за щети, понесени от места за убежище, които са взаимно допълващи се. Заключениеята на Комисията, както и някои препоръки за по-добро прилагане на съществуващата рамка, са представени по-долу.

### 5.1. Международно ниво

Приетите към настоящата дата международни конвенции относно отговорността в областта на морския транспорт предлагат система от правила, гарантиращи приложимостта на механизми на отговорност, които са задоволителни в областите, обхванати от тези конвенции, както и актуални в контекста на приемането на кораб в място на убежище.

Важно е да се отбележи, че през 2008 г. държавите членки са поели в Съвета стриктен ангажимент да ратифицират всички съответни международни инструменти, за да може пълната международна система от правила, свързани с морската безопасност – отнасящи се и до щетите на местата за убежище – да влезе в сила<sup>13</sup>. След това Комисията неколкратно напомни на държавите членки за този ангажимент. За тази цел актуализираната таблица на статуса на

---

<sup>13</sup> Документ на Съвета № 15859/08 ADD 1, 19.11.2008 г., „Декларация от държавите членки относно морската безопасност“.

ратификация на съответните международни конвенции, включително държавите — членки на ЕС, е публикувана от ММО<sup>14</sup>

#### Препоръки за по-добро прилагане:

1. По отношение на ограничаване на отговорността при морски искиове държавите членки следва да ратифицират Протокола от 1996 г. към Конвенцията LLMC. С цел да се избегне рискът от намаляване на дължимото обезщетение вследствие на прилагането на тези граници, последните следва редовно да бъдат актуализирани, както това бе направено наскоро в ММО (LEG 99, вж. по-горе).
2. Също така би било препоръчително всички държави членки, които са или бъдат страни по Конвенцията LLMC, да изключат от нейното приложно поле, както е възможно съгласно член 3.2 от Конвенцията за изваждане на имущество от Найроби, разходите за изваждане на потънало имущество в рамките на своите териториални води, включително щети в местата за убежище. Това ще означава, че не може да има граница на отговорността за такива щети.
3. Би могло да е полезно да се получат всички съответни разяснения на ниво ММО, за да се потвърди, че приемането на кораб в място за убежище по принцип може да се разглежда като превантивна мярка, тъй като това би осигурило приложимостта на някои международни конвенции (напр. CLC-IOPC, за корабното гориво) към този въпрос.
4. Друг възможен начин за подобряване на сегашната система би било да се изясни на ниво ММО понятието „чисто икономически загуби“, за които обезщетението може да бъде изключено, с цел да се постигне последователен подход към този въпрос, като се има предвид, че загубите може да нямат достатъчно пряка причинно-следствена връзка с породилото щети действие.
5. Общо задължително изискване за застраховка за отговорност, включително и за гражданска отговорност в съответствие със сегашната практика на клубовете P&I, следва да бъде създадено на международно равнище след предишните дискусии в рамките на ММО по този въпрос<sup>15</sup>.

#### **5.2. Ниво на ЕС**

Съществуващото законодателство на ЕС по този въпрос прибавя към разпоредбите на международните конвенции особено строг подход към отговорността за екологични щети, както и задължението за достатъчно застрахователно покритие или други финансови гаранции за всеки кораб, който влиза във водите на ЕС, и то без изключения. Този режим защитава и местата за убежище, тъй като в него се разглеждат най-чувствителните аспекти на тяхната дейност.

---

<sup>14</sup> Вж. уебсайта на ММО на адрес: <http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Pages/Default.aspx>

<sup>15</sup> Резолюция А.898(21) на ММО, „Насоки за отговорността на корабособствениците по отношение на морските искиове“, приета на 25.11.1999 г.

Макар и да не е от значение за целите на този доклад, подобряването на сътрудничеството и комуникацията между държавите членки, с цел да се улесни процесът на вземане на решения в случаи на нуждаещи се от помощ кораби, може да осигури потенциално подобрене на общата рамка относно местата за убежище.

### **5.3. Национално ниво**

За останалите случаи, при които се разчита единствено на националното право, проведеното от името на Комисията проучване показва, че в повечето държави членки щетите в местата за убежище са обхванати в достатъчна степен от правилата за обезщетение, които — в някои случаи — стигат дори до осигуряване на системно обезщетение на потенциалните щети.

Малкото разлики, които съществуват в режимите за обезщетение сред държавите членки, не заплашват единното прилагане на директивата по отношение на приемането на кораби в местата за убежище. Следователно те не са достатъчни, за да оправдаят създаването на нов режим, специално предназначен за една категория оператори.

#### Препоръка за по-добро прилагане:

В своето национално право държавите членки следва да продължат внимателно да разглеждат и определят рисковете, които местата за убежище трябва да поемат като част от своята нормална дейност, какъвто е случаят с други икономически оператори.