

SV

SV

SV



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 9.12.2008
KOM(2008)846 slutlig

2005/0242 (COD)

MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET

enligt artikel 251.2 andra stycket i EG-fördraget

beträffande

**rådets gemensamma ståndpunkt inför antagandet av ett direktiv om fartygsägares
skadeståndsansvar och finansiella säkerheter**

(Text av betydelse för EES)

MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET

enligt artikel 251.2 andra stycket i EG-fördraget

beträffande

**rådets gemensamma ståndpunkt inför antagandet av ett direktiv om fartygsägars
skadeståndsansvar och finansiella säkerheter**

(Text av betydelse för EES)

1. BAKGRUND

Datum för överlämnande av förslaget till Europaparlamentet och rådet 30.1.2006
(dokument KOM(2005) 593 slutlig – 2005/0242 (COD)):

Datum för Regionkommitténs yttrande: 15.6.2006

Datum för Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande: 13.9.2006

Datum för Europaparlamentets första behandling av yttrandet: 29.3.2007

Datum för överlämnande av ändringsförslaget: 24.10.2007

Datum för antagande av den gemensamma ståndpunkten: 9.12.2008

2. SYFTET MED KOMMISSIONENS FÖRSLAG

Förslaget, som läggs fram inom ramen för det tredje sjösäkerhetspaketet, syftar till att införa minimiregler som gäller i hela EU på området för fartygsägars skadeståndsansvar och försäkringsskydd och att fastställa de grundläggande reglerna enligt vilka operatörerna ges ett ökat ansvar och skadeståndsansättning garanteras.

Förslaget omfattar följande:

- Alla medlemsstater ska ratificera Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar (*Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, nedan kallad konventionen*), i 1996 års lydelse. I 1996 års konvention fastställs huvudsakligen följande:
 - Principen om ansvarsbegränsning förstärks genom att ett särskilt högt tröskelvärde fastställs och som när det överskrids medför att fartygsägarna förlorar sin rätt till att begränsa sitt ansvar ("oursäktligt fel").
 - Tillräckligt höga gränsvärden fastställs för ersättningsansvaret för att garantera att de skadelidande i de flesta fallen får en tillfredsställande ersättning (dessa gränser

är tre gånger högre än i den föregående gällande konventionen: 1976 års konvention).

- Konventionen införlivas i gemenskapsrätten som även anpassas till konventionen genom en sänkning av tröskelvärdet över vilket ägare till fartyg med flagg från en stat som inte är part i konventionen mister rätten till ansvarsbegränsning ("grav oaktsamhet").
- Ett system införs enligt vilket det är obligatoriskt för fartygsägarna att vara ansvarsförsäkrade.
 - En täckning som är dubbelt så stor som takbeloppen enligt konventionen.
 - Medlemsstaternas kontroll av att fartygen faktiskt är försäkrade och utfärdande av certifikat som erkänns ömsesidigt i Europa.
 - Anmälan från fartygets befälhavare om att dessa certifikat finns ombord så snart fartyget kommer in i ett havsområde som omfattas av en medlemsstats jurisdiktion (krav om anmälan gäller även för fartyg i transit).
 - Den skadelidande får lämna sina ersättningsanspråk direkt till försäkringsgivaren.
- Enligt förslaget ska för övrigt IMO:s och Internationella arbetsorganisationens (ILO) resolution om ekonomisk säkerhet för sjöfolk som överges bli bindande.

Hela systemet syftar bl.a. till att finna en lösning på de svåra problem med genomförandet av ett flertal av IMO:s konventioner som framförallt syftar till att göra försäkring mot vissa typer av skador som förorsakas av fartyg obligatorisk.

3. KOMMENTARER TILL DEN GEMENSAMMA STÅNDPUNKTEN

Kommissionens ursprungliga ambitionsnivå, som erhöll stöd av Europaparlamentet vid den första behandlingen, har drastiskt sänkts av rådet. Den gemensamma ståndpunkten omfattar endast en del av det ursprungliga förslaget.

- Följande har ändrats:
 - Titeln "direktiv om fartygsägares skadeståndsansvar och finansiella säkerheter" har ersatts av "direktiv om fartygsägares försäkring för sjörättsliga skadeståndsanspråk".
 - Kravet på att ratificera 1996 års konvention utgår, men i en parallell deklARATION förbinder sig medlemsstaterna att ratificera konventionen senast den 1 januari 2012 (tillsammans med andra relevanta konventioner). Införlivandet av denna konvention i gemenskapsrätten utgår också.
 - Bestämmelsen som rör sjöfolk som överges utgår.
 - Kontrollen på EU-nivå av huruvida försäkringsskyddet faktiskt finns har utgått.
 - Kravet på anmälan av certifikat så snart fartyget kommer in i ett havsområde som omfattas av en medlemsstats jurisdiktion utgår.

- Möjligheten att lämna ersättningsanspråk direkt till försäkringsgivaren utgår.
- Följande kvarstår:
 - Kravet på att alla fartyg som för flagg från en medlemsstat (i hela världen) och alla fartyg som kommer in i ett havsområde som omfattas av en medlemsstats jurisdiktion måste vara försäkrade.
 - Försäkringsskyddet motsvarar takbeloppen enligt 1996 års konvention.
 - Försäkringsbeviset utgörs av ett kommersiellt försäkringscertifikat.
 - Förekomsten av ett försäkringscertifikat ombord på fartyget kan kontrolleras inom ramen för en inspektion i enlighet med direktivet om hamnstatskontroll.
 - Om certifikatet saknas kan fartyget hållas kvar, eller förbjudas tillträde, utan att det påverkar tillämpningen av eventuella ekonomiska påföljder som ska beslutas av varje medlemsstat.
 - Datumet för genomförandet av direktivet flyttas fram till den 1 januari 2012, till vilket medlemsstaterna även förbundit sig (genom ovannämnda deklaration av medlemsstaterna) att ha ratificerat 1996 års konvention.

Trots de strykningar som gjorts av rådet bibehåller den gemensamma stånpunkten de viktigaste delarna. Idag finns ingen obligatorisk försäkring för fartyg. Med kravet om obligatorisk försäkring för alla fartyg, oavsett vilken flagg de för – i en omfattning som motsvarar beloppen i 1996 års konvention, vilka är tre gånger högre än i beloppen i den föregående konventionen – ger direktivet en kraftig signal till medborgarna och operatörerna. Det är värt att notera att endast en liten del (20 %) av världstonnaget för en flagg som omfattas av dessa tröskelvärden. Dessutom är inte nödvändigtvis alla fartyg försäkrade.

4. SLUTSATSER

Kommissionen noterar att rådet, efter att under sitt möte i april 2008 principiellt har varit emot förslaget, slutligen enhälligt har kunnat anta en gemensam stånpunkt om en text som ger ett mervärde.