

ЕВРОПЕЙСКИ ПАРЛАМЕНТ

2004



2009

Документ за разглеждане в заседание

ОКОНЧАТЕЛЕН
A6-0055/2007

6.3.2007

*****I**

ДОКЛАД

по предложението за директива на Европейския парламент и на Съвета
относно гражданската отговорност и финансовите гаранции на
корабособствениците
(COM(2005)0593 – C6-0039/2006 – 2005/0242(COD))

Комисия по транспорт и туризъм

Докладчик: Gilles Savary

Легенда на използваните знаци

- * Процедура на консултация
мнозинство от подадените гласове
- **I Процедура на сътрудничество (първо четене)
мнозинство от подадените гласове
- **II Процедура на сътрудничество (второ четене)
мнозинство от подадените гласове за одобряване на общата позиция
мнозинство от всички членове на Парламента за отхвърляне или изменение на общата позиция
- *** Одобрение
мнозинство от всички членове на Парламента, освен в случаите по членове 105, 107, 161 и 300 от Договора за ЕО и член 7 от Договора за ЕС
- ***I Процедура на съвместно вземане на решение (първо четене)
мнозинство от подадените гласове
- ***II Процедура на съвместно вземане на решение (второ четене)
мнозинство от подадените гласове за одобряване на общата позиция
мнозинство от всички членове на Парламента за отхвърляне или изменение на общата позиция
- ***III Процедура на съвместно вземане на решение (трето четене)
мнозинство от подадените гласове за одобрение на съвместния проект

(Посочената процедура се базира на правната основа, предложена от Комисията.)

Изменения на законодателен текст

Измененията, внесени от Парламента, са отбелязани с ***потъмняване и курсив***. Отбелязването с *курсив без потъмняване* е предназначено за техническите служби и се отнася до частите от законодателния текст, за които е предложена поправка с оглед изготвяне на окончателния текст (например очевидни грешни или липсващи части в дадена езикова версия). Предложенията за поправка подлежат на съгласуване със засегнатите технически служби.

СЪДЪРЖАНИЕ

	Страница
ЗАКОНОДАТЕЛНА ПРОЕКТОРЕЗОЛЮЦИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ	5
EXPLANATORY STATEMENT	19
СТАНОВИЩЕ НА КОМИСИЯТА ПО ПРАВНИ ВЪПРОСИ	25
ПРОЦЕДУРА.....	30

ЗАКОНОДАТЕЛНА ПРОЕКТОРЕЗОЛЮЦИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ

за предложението за директива на Европейския парламент и на Съвета относно гражданската отговорност и финансовите гаранции на корабособствениците (COM(2005)0593 – C6-0039/2006 – 2005/0242(COD))

(Процедура на съвместно решение: първо четене)

Европейският парламент,

- като взе предвид предложението на Комисията до Европейския парламент и до Съвета (COM(2005)0593)¹,
 - като взе предвид член 251, параграф 2 и член 80, параграф 2 от Договора за ЕО, съгласно които предложението му е представено от Комисията (C6-0039/2006),
 - като взе предвид член 51 от своя правилник,
 - като взе предвид доклада на комисия по транспорт и туризъм и становището на комисия по правни въпроси (A6-0000/2007),
1. одобрява предложението на Комисията във вида, в който е изменено;
 2. призовава Комисията да се отнесе до него отново, в случай че възнамерява да внесе съществени изменения в своето предложение или да го замени с друг текст;
 3. възлага на своя председател да предаде позицията на Парламента на Съвета и на Комисията.

Текст, предложен от Комисията

Изменения, внесени от Парламента

Изменение 1
Съображение 1a (ново)

1a) Опазването на европейските крайбрежия и на европейските граждани от екологични щети от всякакъв вид, причинени от произшествия на море, е абсолютен приоритет за ЕС.

Изменение 2

¹ ОВ С . от 10.11.2006 г., стр.

Съображение 1б (ново)

1б) Опазването на европейските крайбрежия включва двата аспекта на предотвратяването на инциденти, а именно предоставянето на гаранции, че се експлоатират само безопасни кораби, и на изискваните мерки, за да се подсигури на жертвите възможност в най-кратки срокове да получат обезщетение, напълно съизмеримо с причинената от инцидента щета.

Изменение 3
Съображение 3

3) **Международният режим** по отношение на гражданската отговорност и обезщетяването **в случай на замърсяване с нефт** трябва да **бъде подобрен** с цел да се гарантира от страна на операторите в мрежата на морския транспорт, че **нефт** се **превозва** само на борда на високостандартни **танкери**.

3) **Международните режими** по отношение на гражданската отговорност и обезщетяването **на трети страни при щети, свързани с морския транспорт**, трябва да **бъдат приложени и подобрени** с цел да се гарантира от страна на операторите в мрежата на морския транспорт, че **стоки** се **превозват** само на борда на високостандартни **кораби**, за да се **гарантира справедливо обезщетение на жертвите, които не са част от мрежата на морския транспорт, и да се насърчават операторите и техните представители да прилагат повече бдителност и професионализъм.**

Обосновка

Oil is not the chief concern of this proposal. Emphasis should be placed on the role of international conventions on compensation of third party victims for damages and the conduct of operators.

Изменение 4
Съображение 4а (ново)

4а) Също така е целесъобразно

Международната конвенция от 1996 г. за отговорност и обезщетяване във връзка с превоз на вредни и опасни товари по море (Конвенция ВОВ) и Международната конвенция за гражданска отговорност за щети от замърсяване с мазут, 2001 г. (Конвенция за мазута) да бъдат ратифицирани от държавите-членки и от голям брой трети страни, а също и голям брой трети страни да ратифицират проекта за конвенция за отстраняване на потънали кораби, когато той бъде приет.

Обосновка

The Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims 1976 as amended by the Protocol of 1996 ("the Convention") provides a limitation of liability regime covering defined claims for death, personal injury and loss of and damage to property. It applies where there is no incident specific instrument to determine liability and compensation. EU maritime Member States are already party to the 1992 Civil Liability Convention for compensating oil pollution spills. EU Member States and other states should be encouraged to ratify the HNS Convention for chemical pollution and the Bunkers Convention relating to pollution damage from ships' fuel and lubricating oil. A new convention setting out provisions for wreck removal is currently under development at IMO and, following adoption expected in 2007, EU Member States and other states should be urged to ratify its provisions. Ratification of incident specific instruments will reduce the extent of claims falling to be dealt with under the Convention.

Изменение 5

Съображение 5а (ново)

5а) По силата на Конвенцията от 1996 г. не е възможно да се приложи ограничение на отговорността по отношение на жертви, които не са участници в експлоатирането на морския транспорт, ако собственикът на кораба, отговорен за щетата, не е действал професионално и трябва да е бил наясно с вредните последици от своето действие или пропуск.

Обосновка

Precedence must be given to a broad interpretation of the concept of misconduct on the part of the shipowner so as to break the limitation ceiling.

Изменение 6
Съображение 7

7) **Въз основа на** Резолюция A930(22) на Международната морска организация специални мерки трябва да бъдат взети с цел защита на морските лица в случай на изоставяне.

7) **В съответствие с** Резолюция A930(22) на Международната морска организация специални мерки трябва да бъдат взети с цел защита на морските лица в случай на изоставяне.

Обосновка

Resolution A 930(22) establishes a full regime which must be applied in its entirety.

Изменение 7
Съображение 9

9) Европейската агенция за морска сигурност, учредена с Регламент (ЕО) № 1406/2002 на Европейския парламент и на Съвета¹, трябва да получи необходимата за изпълнението на настоящата директива помощ.

Европейската агенция за морска сигурност, учредена с Регламент (ЕО) № 1406/2002 на Европейския парламент и на Съвета², трябва да получи необходимата за изпълнението на настоящата директива помощ, **особено с оглед предотвратяване на правни несъответствия между държавите-членки.**

Обосновка

Greater role for the EMSA as regards assistance with implementation of the directive.

Изменение 8
Член 1

Настоящата директива определя правилата, които са приложими към някои, свързани с **гражданската**

Настоящата директива определя правилата, които са приложими към някои, свързани с **отговорността**,

¹ ОВ L 208, 5.8.2002 г., стр. 1. Регламент, изменен с Регламент (ЕО) № 724/2004 (ОВ L 129, 29.4.2004 г., стр. 1).

² ОВ L 208, 5.8.2002 г., стр. 1. Регламент, изменен с Регламент (ЕО) № 724/2004 (ОВ L 129, 29.4.2004 г., стр. 1).

отговорност, аспекти на задълженията на операторите в мрежата на морския транспорт, и въвежда финансова защита за морските лица в случай на изоставяне.

аспекти на задълженията на операторите в мрежата на морския транспорт, и въвежда финансова защита за морските лица в случай на изоставяне.

Обосновка

The concept of civil liability applies only to Articles 4 et seq. and not to Article 3a on the HNS Convention.

Изменение 9 Член 2, точка 3

3) "гражданска отговорност" означава отговорността, **пораждаща** вземане, подлежащо на ограничение по силата на член 2 от Конвенцията от 1996 г., с изключение на вземания, покрити от Регламент (ЕО) №.../2006 на Европейския парламент и на Съвета [относно отговорността на превозвачите на пътници по море и вътрешни водни пътища в случай на авария]

3) "гражданска отговорност" означава отговорността, **по силата на която трета страна по отношение на експлоатирането на морския транспорт, отговорно за причинена щета, има право на** вземане, подлежащо на ограничение по силата на член 2 от Конвенцията от 1996 г., с изключение на вземания, покрити от Регламент (ЕО) №.../2006 на Европейския парламент и на Съвета [относно отговорността на превозвачите на пътници по море и вътрешни водни пътища в случай на авария]

Обосновка

The scope of the LLMC Convention as incorporated into Community law by the directive must be restricted to third parties not involved in the transport chain, who are not sufficiently protected under the 1996 Convention.

Изменение 10 Член 2, точка 3а (нова)

3а) "груба небрежност" означава поведение, показващо необикновена липса на надлежна съвестност и грижа, последователното пренебрегване на които по принцип би следвало да е било ясно на всеки в дадена ситуация.

Обосновка

Since the interpretation of "gross negligence" sometimes differs very widely from one Member State to another, a uniform definition is required. The definition has deliberately been kept simple and easy to understand, in order to ensure its enforceability in practice.

Изменение 11
Член 2, точка 5

(5) "Конвенцията от 1996 г." означава обобщеният текст на Конвенцията от 1976 г. относно ограничаване на отговорността при морски искиове, приета от Международната морска организация, изменен с Протокола от 1996 г.;

(5) "Конвенцията от 1996 г." означава обобщеният текст на Конвенцията от 1976 г. относно ограничаване на отговорността при морски искиове, приета от Международната морска организация, изменен с Протокола от 1996 г. **и цитиран в Приложение Ia;**
(Приложение Ia се изменя по съответен начин)

Обосновка

Texts referred to in the proposal should be made more easily available by annexing them to the Directive.

Изменение 12
Член 2, точка 5а (нова)

5а) "Конвенция за мазута" означава Международната конвенция за гражданска отговорност за щети от замърсяване с мазут, 2001 г.;

Обосновка

So far this convention has been ratified by very few Member States. If it enters into force it will help to make Europe's coasts safer and afford better legal protection to victims.

Изменение 13
Член 2, точка 5б (нова)

5а) "Конвенция ВОВ" означава Международната конвенция от 1996 г. за отговорност и обезщетяване във връзка с превоз на вредни и опасни

товари по море;

Обосновка

The HNS convention is a basic instrument for international harmonisation of the protection and control of the carriage of chemical substances by sea. This convention must be ratified swiftly and the remaining technical problems can be overcome within the deadline for ratification of the proposal.

Изменение 14
Член 2, точка 6

б) "Резолюция А 930(22) на ИМО" означава Резолюцията на Асамблеята на Международната морска организация и на Административния съвет на Международната организация на труда, озаглавена "Насоки за предвиждането на финансово обезпечение в случай на изоставяне на морски лица".

б) "Резолюция А 930(22) на ИМО" означава Резолюцията на Асамблеята на Международната морска организация и на Административния съвет на Международната организация на труда, озаглавена "Насоки за предвиждането на финансово обезпечение в случай на изоставяне на морски лица", **цитирана в Приложение 1б.**

(Включва се Приложение 1б)

Обосновка

Texts referred to in the proposal should be made more easily available by annexing them to the Directive.

Изменение 15
Член 3

1. Настоящата директива се прилага, **в съответствие с международното право**, към морски райони под юрисдикцията на държавите-членки.

Настоящата директива се прилага, **с изключение на разпоредбите на членове 3а и 3б**, към:

2. Настоящата директива се прилага към кораби с тонаж над 300 бруто регистър тона, с изключение на режима на отговорност, определен в член 4, който се прилага за всички кораби.

а) морски райони под юрисдикцията на държавите-членки, **в съответствие с международното право;**

б) кораби с тонаж над 300 бруто регистър тона, с изключение на режима на отговорност, определен в член 4, който се прилага за всички кораби.

3. Настоящата директива не се прилага към военни кораби, военни спомагателни кораби или други кораби, които са собственост на или се оперират от дадена държава, и които се използват за правителствени нетърговски цели.

4. Настоящата директива не накърнява прилагането на конвенциите, изредени в Приложение I.

2. Настоящата директива не се прилага към военни кораби, военни спомагателни кораби или други кораби, които са собственост на или се оперират от дадена държава, и които се използват за правителствени нетърговски цели.

3. Настоящата директива не накърнява прилагането на конвенциите, изредени в Приложение I.

Обосновка

Certain provisions need to be excluded from the scope of the HNS convention.

Изменение 16
Член 3а (нов)

Член 3а

Гражданска отговорност за щети от замърсяване с мазут

Държавите-членки стават договорни страни по Конвенцията за мазута възможно най-скоро и при всички случаи преди датата, посочена в член 13.

Обосновка

So far this convention has been ratified by very few Member States. If it enters into force it will help to make Europe's coasts safer and afford better legal protection to victims.

Изменение 17
Член 3б (нов)

Член 3б

Щети, причинени от превоз по море на вредни и потенциално опасни вещества

Държавите-членки стават договорни страни по Конвенцията ВОВ възможно най-скоро и при всички случаи преди датата, посочена в член 13.

Обосновка

The HNS convention is a basic instrument for international harmonisation of the protection and control of the carriage of chemical substances by sea. This convention must be ratified swiftly and the remaining technical problems can be overcome within the deadline for ratification of the proposal.

Изменение 18
Член 4, заглавие

Режим на отговорност

Режим на *гражданска* отговорност

Обосновка

The concept of liability as defined in Article 2 needs to be clarified.

Изменение 19
Член 4, параграф 1

1. Държавите-членки стават страни по Конвенцията от 1996 г. възможно най-скоро, и във всеки случай преди датата, посочена в член 13 от настоящата директива.

1. Държавите-членки стават страни по Конвенцията от 1996 г. възможно най-скоро, и във всеки случай преди датата, посочена в член 13 от настоящата директива. ***Държавите-членки, които все още са страни по Конвенцията от 1976 г. относно ограничаване на отговорността при морски искиове, трябва да я денонсират.***

Обосновка

To ensure that the applicable international regime is consistent, the ratification of the 1996 Convention means that Member States must denounce its previous versions.

Изменение 20
Член 4, параграф 2а (нов)

2а. За целите на прилагането на член 4 от Конвенцията от 1996 г., за знанието на отговорно лице за вероятна щета може при всички случаи да се заключи от естеството и обстоятелствата на неговите лични действия или пропуски, извършени по

небрежност.

Обосновка

The courts responsible for applying the 1996 Convention must be given the broadest possible margin for interpreting the concept of recklessness in order to break the liability limitation.

Изменение 21
Член 6, параграф 1

Всяка държава-членка взема необходимите мерки, за да гарантира, че всеки собственик на кораб, плаващ под неин флаг, има финансова гаранция за защита на морските лица, наети или заети на борда на кораба, в случай на изоставяне, в съответствие с Резолюция А 930(22) на ИМО.

Всяка държава-членка взема необходимите мерки, за да гарантира, че всеки собственик на кораб, плаващ под неин флаг, има финансова гаранция за защита на морските лица, наети или заети на борда на кораба, в случай на изоставяне, в съответствие с Резолюция А 930(22) на ИМО, **и за покриване на разходите по настаняване, медицински грижи и репатриране.**

Обосновка

Legal clarification.

Изменение 22
Член 7, параграф 2, алинея 1

Удостоверенията се издават от компетентните органи на държавите-членки, след като те се уверят, че корабособственикът отговаря на изискванията, определени в настоящата директива.

Удостоверенията се издават от компетентните органи на държавите-членки, след като те се уверят, че корабособственикът отговаря на изискванията, определени в настоящата директива. **При издаване на удостоверения компетентните органи вземат предвид също така дали гарантът е с място на търговско установяване в ЕС.**

Обосновка

The business presence of guarantors in the EU, whether in the form of an agent or a branch office, should be one of the criteria on which competent authorities should base their assessments when granting guarantee certificates. This would prevent direct action being hamstrung for legal reasons, as would be the case if, for example, victims were obliged to

start court proceedings in a country that did not meet the minimum requirements of the rule of law.

Изменение 23
Член 8, параграф 1

1. Удостоверението се намира на борда на кораба и копие от него се депозира при съответния орган, към който корабът е регистриран, или, ако корабът не е регистриран в държава-членка, при съответния орган на държавата, издала или завершила удостоверението.

1. Удостоверението се намира на борда на кораба и копие от него се депозира при съответния орган, към който корабът е регистриран, или, ако корабът не е регистриран в държава-членка, при съответния орган на държавата, издала или завершила удостоверението.

Съответният орган предава екземпляр от преписката по удостоверяването на Службата на Общността, предвидена в член 10б, за да може тя да го включи в регистъра.

Обосновка

Provision must be made for penalties so as to encourage operators to comply with the obligations laid down in the Directive.

Изменение 24
Член 8а (нов)

Член 8а

Санкции

Държавите-членки наблюдават спазването на правилата, определени с настоящата директива, и определят санкции за нарушаване на тези правила. Тези санкции са ефективни, пропорционални и с възпиращ ефект.

Обосновка

Provision must be made for penalties so as to encourage operators to comply with the obligations laid down in the Directive.

Изменение 25

Член 10а (нов)

Член 10а

Фонд за солидарност за покриване на щети, причинени от кораби без финансова гаранция

Създава се фонд за солидарност за обезщетяване на трети страни - както физически, така и юридически лица, които са претърпели щети, причинени от кораби, които, независимо от задълженията, определени в настоящата директива, са плавали в териториални води на ЕС без да притежават удостоверение за финансова гаранция.

Сумата, която предстои да се предостави на този фонд, и правилата за функциониране на фонда се определят в съответствие с процедурата, посочена в член 12.

Обосновка

Before the Commission's legislative proposals have been finally adopted and transposed by the Member States, and the IMO maritime safety conventions ratified by the countries belonging to that organisation, accidents are quite likely to be caused in places of refuge by ships without financial guarantees of any kind. It is therefore essential to set up a solidarity fund to cover such eventualities. When a ship without financial guarantees has caused damage and losses, the Member State where the accident occurred should not, under any circumstances, have to meet the cost of the necessary compensation: this should be charged to the shipping industry. Shipowners will thus be unable to shirk their responsibility, and the victim (the Member State in which the accident occurred) will not be obliged to bear the consequences of the damage inflicted on its territory.

Изменение 26
Член 10б (нов)

Член 10б

Служба на Общността

Създава се Служба на Общността, отговорна за поддържането на пълен регистър на издадените удостоверения, за наблюдението и актуализирането на информацията

за тяхната валидност, и за проверка на наличието на финансови гаранции, регистрирани в трети страни.

Обосновка

The Community Office can play an important role in helping the Member States to verify the content of financial guarantee certificates and ensuring the consistency of the system for issuing and notifying certificates.

Изменение 27

Член 11

Пет години след влизането в сила на настоящата директива държавите-членки докладват на Комисията за опита, натрупан в прилагането на директивата. Въз основа на това Комисията представя на Европейския парламент и на Съвета доклад, в който включва онези предложения за изменения на настоящата директива, които счита за уместни.

Пет години след влизането в сила на настоящата директива държавите-членки докладват на Комисията за опита, натрупан в прилагането на директивата. **Тези доклади оценяват по-конкретно процедурите по сертифициране и по издаване на удостоверения от държавите-членки, както и необходимостта от преценка дали тази задача да бъде делегирана изцяло или частично на Службата на Общността.** Въз основа на това Комисията представя на Европейския парламент и на Съвета доклад, в който включва онези предложения за изменения на настоящата директива, които счита за уместни.

Обосновка

It is quite possible that the Member States may encounter difficulties in performing the task of issuing and monitoring guarantee certificates. The possibility of subsequently assigning this task to the Community Office should be kept open.

Изменение 28

Приложение I, второ и трето тире

- Международна конвенция от 1996 г. за отговорност и обезщетяване във връзка с превоз на вредни и опасни товари по море

заличава се

*- Международна конвенция за
гражданска отговорност за щети от
замърсяване с мазут, 2001 г.
(Конвенция за мазута)*

заличава се

EXPLANATORY STATEMENT

1. Overview

The aim of the proposal is to put in place a core of rules common to all Member States governing civil liability and insurance for shipowners, but also for any person responsible for the operation of a ship, including the registered owner, manager, or bare boat agent, and to draw up rules designed both to prevent accidents and compensate for damage.

With this in view, the proposal for a directive seeks essentially to:

- (a) invite all Member States to become contracting parties to the 1996 LLMC Convention of the International Maritime Organisation (IMO)¹.
- (b) incorporate this Convention into Community law so that it can be interpreted in a uniform manner at EU level (with the intervention of the Court of Justice of the European Communities).
- (c) supplement the LLMC regime, so as to introduce improved guarantees as regards compensation of victims and crew (compulsory guarantee certificate, direct action by victims).

2. Background

Currently, for most damage caused to third parties by ships, civil liability regimes for shipowners in Europe are not harmonised and no compulsory insurance scheme exists.

There are, however, a number of international conventions on civil liability and insurance which have been negotiated within the IMO.

Only one of these conventions has been implemented, namely the 1992 International Convention Civil on Civil Liability for Oil Pollution Damage.

The other conventions on civil liability and insurance concern other types of damage:

- the HNS Convention of 1996² concerning pollution and explosions caused by chemical products;
- the Bunker Oil Convention of 2001 on pollution caused by fuels³;

The latter two conventions are not yet in force. However, the EU Member States have undertaken to implement them and the Council has adopted decisions providing for the

¹ Convention on the Limitation of Liability for Marine Claims. Ten Member States have already ratified the 1996 convention (DE, DK, EE, FI, CY, LU, MT, ES, SE, UK).

² Convention on Hazardous and Noxious Substances.

³ In addition to these, a draft convention on wreck removal has been under negotiation within the IMO for 10 years and should be able to be adopted in 2007.

Member States to ratify the HNS and Bunker Oil Conventions *'if possible by the end of June 2006'*.

3. Civil liability

3.1 Ceilings

The LLMC is a convention of horizontal scope which harmonises civil liability regimes of ship owners in cases where none of the sectoral conventions apply. It applies to all types of damage caused by ships.

The LLMC stipulates that a shipowner may limit his liability to certain levels, unless he is guilty of wilful misconduct¹, in which case liability cannot be limited.

Limitation of liability is something of an institution in maritime law. Although the procedures governing the principle of limitation have evolved over the centuries, the justifications always remain the same: maritime transport, which is a high risk economic activity, must be protected; limitation of liability provides that protection; furthermore, a trader asking a shipowner to transport his goods by sea accepts that he is running a certain risk and must assume the consequences; limitation of the owner's liability reflects this way of thinking.

These principles need to be re-examined for two reasons. On the one hand, civil liability in other modes of transport has changed considerably towards the end of the 20th century. The regime governing air transport, a high-risk activity par excellence, is now much more protective than that provided under maritime law, while rail transport is also moving towards a more stringent liability system. Furthermore, while it is possible to understand the economic considerations justifying limitations in relation to damage suffered by shippers and owners of goods who benefit directly from the maritime transport chain, such limitations are less acceptable when they relate to third parties not involved in the shipment and who suffer damages in connection with a maritime activity from which they do not directly benefit.

The updated 1996 version of the LLMC, which the Commission proposal calls on all Member States to ratify within a set period, has advantages and drawbacks in this connection.

Its advantage is that it sets liability **ceilings** at levels high enough to ensure that in most cases victims can be properly compensated (cargo not covered by the HNS Convention, containers, etc.).

Its drawback lies in the fact that the principle of limiting liability is almost absolute - the threshold above which the owner relinquishes his right to limit his liability being to all intents and purposes unbreakable. An unbreakable threshold is tantamount to favourable treatment for shipowners, to the detriment to victims, when the damages suffered exceed the ceilings. This also represents favourable treatment for bad shipowners, to the detriment of good ones,

¹ The concept of 'wilful misconduct' is described in the maritime conventions (Article 4 LLMC), which state that a person responsible is not entitled to limit his liability 'if it is proved that he himself caused the damage by an act or omission (...) committed recklessly and in the knowledge that such damage would probably result'. Under American law, negligence or the simple breach of a building or shipping safety rule is sufficient to make the persons responsible legally liable (Oil Pollution Act 1990).

since a shipowner who fails to pay attention to the quality of his ships must be shown to have been guilty of wilful misconduct, which is very difficult to prove, in order to be held truly liable.

4. Compulsory civil liability guarantee

The LLMC does not include the compulsory insurance system that is to be found in particular in the CLC Convention. In line with the IMO recommendations¹, the proposal introduces a compulsory guarantee system based on the insurance certificates model introduced by the sectoral conventions. The only difference between the proposal and the IMO resolution with regard to damage covered by the LLMC is that the resolution stipulates that insurance should cover an amount corresponding to the LLMC ceilings, while the proposal calls for a minimum amount corresponding to double the level of the ceilings.

It will be the responsibility of owners to ask the Member State authorities for a certificate proving the existence of a guarantee for all damage to third parties and for cases where seafarers are abandoned.

This 'public' certification issued by the Member States will make it possible to verify the existence and soundness of insurance cover and keep pressure on insurers to insure only ships of the highest standard.

Notification of certificates – This applies to all owners of ships entering waters under the jurisdiction of the Member States, which must notify the authorities when entering the exclusive economic area that a certificate is being carried. This requirement, which is in line with the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), makes it possible to cover ships in transit not stopping in EU ports.

Direct action – The compulsory guarantee is accompanied by the possibility of direct action on the part of the victim against the insurer, in line with the model introduced in the sectoral conventions. The possibility of direct action by the victim is a necessary addition, ensuring swift and proper compensation for all victims.

5. Abandonment of seafarers

The fact that the proposal introduces a guarantee mechanism in the event of the abandonment of seafarers is also to be welcomed. The reference to the IMO guidelines will make it possible henceforth to cover the payment of unpaid wages to seafarers, as well as repatriation. This solution is not guaranteed by the new IMO conventions on maritime labour, which remain vague on the level of financial guarantee and the payment of salary arrears.

6. Rapporteur's proposals

Your rapporteur firmly believes that the Commission proposal will help improve the conditions for compensating the damage suffered by victims of incidents or maritime accidents and will lead to better treatment of seafarers. Nevertheless, he remains convinced

¹ Resolution A 898 (21) of 25 November 1999.

that the most serious damage suffered by third parties will not be adequately covered by the liability ceilings under the LLMC Convention and that the proposal fails to adequately address the most serious and most negligent behaviour on the part of maritime transport operators, even if most are serious professionals concerned to prevent the risks related to their activities.

In order to avert the risks related to inadmissible behaviour by certain maritime operators and ensure improved compensation for victims of the most serious cases of marine pollution, it is proposed to amend the Commission proposal in five areas.

6.1. Restricting the scope of the directive to cases of liability vis-à-vis third parties not involved in the transport operation

Although ratification by the Member States of the LLMC Convention would mean that all maritime claims deriving from damage suffered as a consequence of the operation of a ship were covered, it is important that the supplementary Community provisions strengthening the limited liability regime apply only to damage suffered by persons and goods not directly involved in the maritime transport. There are two arguments in favour of restricting the scope of the directive in this way. Firstly, the limitation of liability, as provided for in the LLMC, must be maintained for parties to the transport contract or direct beneficiaries of the transport (shippers, owners of goods, etc.) with due regard for the principles related to maritime risk. Second, these relations are already covered by international rules such as the Hague-Visby or Hamburg rules and it would be inappropriate to include further provisions representing too great a departure from the rules normally applied to settle liability issues between maritime transport stakeholders. Lastly, the rapporteur's major concern is for victims not party to the maritime transport, who have no direct interests in it and who are unable to act vis-à-vis a risk situation created by the shipowner.

6.2. Incorporating the HNS Convention into Community law

The LLMC Convention lays down much lower liability ceilings than the HNS Convention on chemical substances (for a ship of 100 000 tonnes, the LLMC stipulates 35 million euros and the HNS 120 million euros). However, ten years after being drawn up by the IMO, this latter convention is still not in force. In the event of major marine pollution caused by chemical substances in the waters of the Member States of the EU, third parties would therefore not be properly compensated, as they would be subject to the LLMC liability ceilings.

To counter the possibility of serious damage being allowed to go without compensation, it is proposed that the Member States be asked to ratify the HNS Convention within the deadline for transposing the directive and enable it to be incorporated into Community law.

This would make it possible to compensate the worst damage (chemical substances) and to supplement the liability ceiling in the HNS Convention by a fund equivalent to the FIPOL set up by the latter convention.

Your rapporteur firmly believes that the obstacles to the ratification of the HNS Convention are purely technical and could be overcome within the proposed ratification deadline. The problem apparently concerns the question of supplementary HNS compensation fund, in relation in particular to the difficulty of identifying collectors and ensuring the traceability of

some of the substances covered by the convention, and verifying the accuracy of the volume and value of the imports of the substances so as to calculate the contribution to the abovementioned HNS fund. The question of the traceability of chemical substances during maritime transport could be partially addressed under a proposal forming part of the third maritime safety package concerning traffic monitoring (Sterckx report).

6.3. Extending the concept of fault allowing the liability ceiling to be exceeded

The LLMC Convention's definition of a fault enabling the liability ceiling to be exceeded (wilful misconduct) is interpreted in different ways by the Member States' courts. Some courts continue to require the plaintiff to provide proof that the person liable was actually aware of the harmful consequences of his behaviour in order to accept the lifting of the liability ceiling. The result is that the perpetrator enjoys what is a virtually absolute right to limit his liability. Other judges consider that the gravity of the act or omission must in some cases prompt the conclusion that the perpetrator must have been aware of the harmful consequences which might result.

This difference of interpretation must be seen as a shortcoming at a time when the precautionary and 'polluter pays' principles are recognised and implemented by Community law and when protection of citizens from industrial risks is a major concern of public policy. Nor does this state of affairs do anything to encourage vigilance and the compliance with international standards by maritime transport operators or to ensure fair treatment of third party victims who may suffer because of the limitation of the compensation they can receive, even though the guilty party may have acted dangerously and without concern for the harmful consequences of his action ('recklessness').

It is therefore suggested that a broad interpretation of the concept of wilful misconduct be introduced so as to allow the courts the possibility of lifting the liability ceiling in cases where the party liable, had he acted in a proper professional manner, should have been aware of the probable damage that would result.

Including this interpretation in the directive would make it possible to address the most serious cases of pollution damage suffered by third parties not involved in the transport operation, as well as environmental damage to aquatic or coastal fauna and flora (chemical disasters). Furthermore, incorporating these provisions into Community law would enable the Court of Justice to enforce this interpretation in all Member States.

6.4. Barring the application of the limited liability regime to ships flying the flag of a state which has not ratified the LLMC Convention

The Commission proposal (Article 4(3)) would withdraw the benefit of limitation of liability in the event of gross negligence on the part of the owner of a ship flying the flag of a state which has not ratified the LLMC Convention. This provision is clearly intended to encourage IMO member states to ratify the convention and promote wider application of international law. While the aim of this provision should be supported, the means provided for achieving it are counterproductive.

In fact, the introduction and, to an ever greater extent, the definition of the concept of gross

negligence, means that we now have a new concept very difficult to distinguish from that of wilful misconduct. This confusion over how to apply concepts of fault could call into question the case-law advances made in maritime civil liability cases dealt with under the IMO conventions (CLC). It would introduce an element of complexity into the settlement of disputes by the courts concerned, which would have to distinguish - sometimes in the case of a single accident - between the concepts of gross negligence and wilful misconduct, at a time when there is a trend in some countries' courts to make the criterion of wilful misconduct, more flexible, a trend your rapporteur proposes to support via an amendment to Article 4.

One possible solution would be to implement Article 15, second sentence, of the LLMC Convention in its entirety, quite simply excluding those responsible for damage caused by a ship not flying the flag of a state party to the LLMC from the benefits of limitation of liability, thus leaving it for the relevant court to enforce civil liability rules under general law. Since this exclusion would apply only to damage caused to third parties (not involved in the transport), it would not call into question the legal and commercial relations between participants in the transport operation.

6.5. Effective management of the issuing and monitoring of civil liability guarantee certificates

Examining financial liability guarantee documents, and checking whether they are valid and in compliance with the directive is an onerous but necessary task requiring substantial human and material resources.

One way of proceeding, as proposed by the Commission, would be to use the network of national control authorities through the SAFESEANET facility¹, with scope for cross-checking by any Member State authority of a draft certificate issued by the authority responsible at the ship's point of entry. The second possibility would be to assign this task to a Community office endowed with the necessary independence and appropriate facilities.

The system for issuing and monitoring certificates must in any case make it possible to prevent the issuing of certificates of convenience or, more generally, certificates based on dubious data. With this in view, the danger of the Commission proposal lies rather in the question of whether the human and material resources available to port state control authorities can effectively perform the sensitive and onerous task of certification.

Your rapporteur therefore believes that it would be worthwhile to set up a special body to provide a Community solution for the verification and centralisation of certificates. A Community office could initially be given responsibility for keeping a register of guarantee certificates issued by Member States and for verifying the validity and veracity of these certificates.

As for the issuing of certificates, the Commission should be required to draw up a report on the operation of the certification system, with the possibility, if necessary, of bringing the issuing of certificates within Community competence in the medium term.

¹ The relevant provisions would need to be included in the traffic monitoring directive (Sterckx report).

12.12.2006

СТАНОВИЩЕ НА КОМИСИЯТА ПО ПРАВНИ ВЪПРОСИ

на вниманието на комисията по транспорт и туризъм

по предложението за директива на Европейския парламент и на Съвета относно гражданската отговорност и финансовите гаранции на корабособствениците (COM(2005)0593 – C6-0039/2006 – 2005/0242(COD))

Докладчик по становище: Antonio López-Istúriz White

SHORT JUSTIFICATION

Maritime casualties are one of the areas in which EU action most obviously provides added value in relation to individual action by Member States. They are also an area in which citizens have pinned great hopes on the EU's ability to avert future disasters and end such impunity as the culprits might enjoy. It is therefore vital for the EU institutions to adopt stringent, effective legal rules based on the *two core principles of environmental protection and legal protection of victims*.

From the legal point of view, *the Commission proposal should be welcomed*, since it introduces novel legal arrangements likely to make coasts much safer and enable the victims of maritime casualties to obtain compensation more easily. At the same time, *the proposal is moderate and realistic without, moreover, breaking radically with the status quo*. On the contrary, it is consistent with international law and especially the conventions signed in the International Maritime Organisation.

The following points should be mentioned in particular:

- *'Communitarisation' of the 1996 LLMC*, which most Member States are presently not enforcing;
- the obligation for ships flying the flag of a Member State or a non-member country to have substantial *financial guarantees*, to be called upon in the event of abandonment of seafarers or when an accident has occurred; and
- the introduction of *direct action* whereby victims may apply directly to guarantors with a view to obtaining compensation, a system which will greatly facilitate and speed up the existing legal procedures.

The obligation to take out guarantees not falling below the limits laid down in the LLMC is fundamentally desirable, although the criterion of doubling the ceilings appears to be somewhat arbitrary. Nevertheless, the provision should be supported.

On the other hand, caution would be the most advisable response to the use of serious misconduct as the criterion whereby a shipowner's liability could not be limited if his ship were flying the flag of a state that was not a contracting party to the 1996 Convention and he were to be guilty of *serious misconduct*. The Commission is seeking to challenge the right of shipowners to limit their liability: that is a laudable intention, but it does not seem very realistic and, above all, might prove rather counterproductive; *the change would probably do more harm than good and should consequently not be supported*.

Finally, to enable direct action to be exercised to the best possible effect, it is suggested that, when granting guarantee certificates, the authorities concerned should also take into account the *business presence which guarantors might have established in the EU*.

For all the reasons set out above, the Commission proposal should be endorsed, since it marks a further step forward enabling Europe's coasts and islands to be made safe. This proposal for a directive is, however, a subsidiary measure: the real priority from the point of view of protecting the environment and citizens is for the CLC and HNS conventions to enter into force in all the Member States.

AMENDMENTS

Комисията по правни въпроси приканва водещата комисия по транспорт и туризъм да включи в доклада си следните изменения:

Текст, предложен от Комисията

Изменения, внесени от Парламента

Изменение 1
Съображение 1а (ново)

1а) Опазването на европейските крайбрежия и на европейските граждани от екологични щети от всякакъв вид, причинени от произшествия на море, е абсолютен приоритет за ЕС.

Изменение 2
Съображение 1б (ново)

1б) Опазването на европейските крайбрежия включва двата аспекта на предотвратяването на инциденти, а именно предоставянето на гаранции, че се експлоатират само безопасни кораби, и на изискваните мерки, за да се подсигури на жертвите възможност в най-кратки срокове да получат обезщетение, напълно съизмеримо с причинената от инцидента щета.

Изменение 3

Член 2, точка 4 а (нова)

4а) "гарант" означава която и да е институция, с която корабособственик сключва финансова гаранция;

Изменение 4

Член 4, параграф 3

3. Съгласно член 15 от Конвенцията от 1996 г., държавите-членки гарантират, че член 4 от тази конвенция, който касае забраната на ограниченията на отговорността, не се прилага към кораби, плаващи под флага на държава, която не е страна по Конвенцията от 1996 г. В такива случаи **режимът на гражданска отговорност, установен от държавите-членки в съответствие с настоящата директива, предвижда корабособственикът да губи правото си на ограничение на отговорността, ако се докаже, че щетата е причинена от негово лично действие или пропуск, извършени с намерение да се причини такава щета, или пък поради груба небрежност.**

3. Съгласно член 15 от Конвенцията от 1996 г., държавите-членки гарантират, че член 4 от тази конвенция, който касае забраната на ограниченията на отговорността, не се прилага към кораби, плаващи под флага на държава, която не е страна по Конвенцията от 1996 г. В такива случаи корабособственикът **не може да ограничи отговорността си за щета, за която той е отчасти или напълно отговорен, било заради действие или пропуск.**

Обосновка

The use of serious misconduct as the criterion determining a shipowner's unlimited liability

might give rise to legal confusion because this concept is not defined and is in danger of being interpreted in judicial practice in conflicting terms that could overlap with the concept of 'inexcusable conduct'. On the other hand, applying the civil liability regime to shipowners whose countries have not signed the 1996 Convention, in addition to providing an incentive to sign and ratify the Convention, does not entail any legal uncertainty.

Изменение 5

Член 7, параграф 2, алинея 1

2. Удостоверенията се издават от компетентните органи на държавите-членки, след като те се уверят, че корабособственикът отговаря на изискванията, определени в настоящата директива.

2. Удостоверенията се издават от компетентните органи на държавите-членки, след като те се уверят, че корабособственикът отговаря на изискванията, определени в настоящата директива. **При издаване на удостоверения компетентните органи вземат предвид също така дали гарантът е с място на търговско установяване в ЕС.**

Justification

The business presence of guarantors in the EU, whether in the form of an agent or a branch office, should be one of the criteria on which competent authorities should base their assessments when granting guarantee certificates. This would prevent direct action being hamstrung for legal reasons, as would be the case if, for example, victims were obliged to start court proceedings in a country that did not meet the minimum requirements of the rule of law.

PROCEDURE

Title	Proposal for a directive of the European Parliament and of the Council on the civil liability and financial guarantees of shipowners
Procedure number	(COM(2005)0593 – C6-0039/2006 – 2005/0242(COD))
Committee responsible	TRAN
Opinion by Date announced in plenary	JURI 14.2.2006
Enhanced cooperation – date announced in plenary	
Draftsman Date appointed	Antonio López-Istúriz White 23.2.2006
Previous drafts(wo)man	
Discussed in committee	3.10.2006
Date adopted	11.12.2006
Result of final vote	+: 9 -: 0 0: 0
Members present for the final vote	Maria Berger, Rosa Díez González, Giuseppe Gargani, Antonio López-Istúriz White, Aloyzas Sakalas, Gabriele Stauner, Rainer Wieland, Jaroslav Zvěřina
Substitute(s) present for the final vote	Kurt Lechner
Substitute(s) under Rule 178(2) present for the final vote	
Comments (available in one language only)	

ПРОЦЕДУРА

Позовавания	COM(2005)0593 - C6-0039/2006 - 2005/0242(COD)			
Водеца комисия Дата на обявяване в заседание	TRAN 14.2.2006			
Комисия(и), сезирана(и) за становище Дата на обявяване в заседание	JURI 14.2.2006			
Докладчик(ци) Дата на назначаване	Gilles Savary 6.4.2006			
Разглеждане в комисия	19.4.2006	23.11.2006	23.1.2007	27.2.2007
Дата на приемане	27.2.2007			
Резултат от окончателното гласуване	+: 41	-: 3	0: 3	
Депутати, присъстващи на окончателното гласуване	Gabriele Albertini, Inés Ayala Sender, Etelka Barsi-Pataky, Paolo Costa, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Arūnas Degutis, Christine De Veyrac, Petr Duchoň, Saïd El Khadraoui, Robert Evans, Mathieu Grosch, Georg Jarzembowski, Stanisław Jałowiecki, Timothy Kirkhope, Dieter-Lebrecht Koch, Jaromír Kohlíček, Rodi Kratsa-Tsagaropoulou, Sepp Kusstatscher, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Erik Meijer, Seán Ó Neachtain, Josu Ortuondo Larrea, Willi Piecyk, Luís Queiró, Luca Romagnoli, Gilles Savary, Brian Simpson, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Silvia-Adriana Țicău, Georgios Toussas, Yannick Vaugrenard, Marta Vincenzi, Lars Wohlin, Corien Wortmann-Kool, Roberts Zīle			
Заместник(ци), присъстващ(и) на окончателното гласуване	Zsolt László Becsey, Johannes Blokland, Philip Bradbourn, Zita Gurmai, Jeanine Hennis-Plasschaert, Anne E. Jensen, Aldo Patriciello			
Заместник(ци) (чл. 178, пар. 2), присъстващ(и) на окончателното гласуване	Thijs Berman			
Дата на внасяне	6.3.2007	A6-0055/2007		