



ANTAGNA TEXTER

P8_TA(2016)0259

Ratifikation av och anslutning till 2010 års protokoll om farliga och skadliga ämnen, med undantag för aspekter som rör civilrättsligt samarbete

Europaparlamentets resolution av den 8 juni 2016 om förslaget till rådets beslut om medlemsstaternas ratifikation av och anslutning till, i Europeiska unionens intresse, 2010 års protokoll till internationella konventionen om ansvar och ersättning för skada i samband med sjötransport av farliga och skadliga ämnen, med undantag för de aspekter som rör civilrättsligt samarbete (13806/2015 – C8-0410/2015 – 2015/0135(NLE))

Europaparlamentet utfärdar denna resolution

- med beaktande av utkastet till rådets beslut (13806/2015),
- med beaktande av den begäran om godkännande som rådet har lagt fram i enlighet med artikel 100.2 samt artikel 218.6 a led v i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (C8-0410/2015),
- med beaktande av artikel 3.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,
- med beaktande av domstolens yttrande av den 14 oktober 2014¹,
- med beaktande av 1996 års internationella konvention om ansvar och ersättning för skada i samband med sjötransport av farliga och skadliga ämnen (nedan kallad HNS-konventionen),
- med beaktande av 2010 års protokoll till 1996 års HNS-konvention (nedan kallat 2010 års HNS-konvention),
- med beaktande av förslaget till rådets beslut (COM(2015)0304),
- med beaktande av rådets beslut 2002/971/EG av den 18 november 2002 om bemyndigande för medlemsstaterna att i gemenskapens intresse ratificera eller ansluta

¹ Domstolens yttrande av den 14 oktober 2014, 1/13, ECLI:EU:C:2014:2303.

- sig till 1996 års HNS-konvention¹,
- med beaktande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/35/EG av den 21 april 2004 om miljöansvar för att förebygga och avhjälpa miljöskador² (nedan kallat direktivet om miljöansvar),
 - med beaktande av kommissionens uttalande om protokollen från Ständiga representanternas kommitté och rådet av den 20 november respektive den 8 december 2015³,
 - med beaktande av sjöfartsindustrins meddelande av den 18 september 2015 med en eftertrycklig begäran till medlemsstaterna att snarast ratificera eller ansluta sig till 2010 års HNS-konvention, i linje med kommissionens föreslagna tillvägagångssätt⁴,
 - med beaktande av den slutrapport av den 19 februari 2014 som utarbetades åt kommissionen av BIO Intelligence Service, *Study on ELD Effectiveness: scope and exceptions*⁵,
 - med beaktande från meddelandet av den 11 februari 2016 från parlamentets rättstjänst om den rättsliga grunden för det ovannämnda förslaget till rådets beslut (SJ-0066/16) och det påföljande yttrandet i form av en skrivelse om den lämpliga rättsliga grunden för det nämnda förslaget till beslut, som antogs av utskottet för rättsliga frågor den 19 februari 2016⁶ och i bilaga till betänkandet A8-0191/2016,
 - med beaktande av artikel 99.3 i arbetsordningen,
 - med beaktande av interimsbetänkandet från utskottet för rättsliga frågor (A8-0191/2016), och av följande skäl:
- A. Syftet med 2010 års HNS-konvention är att säkerställa ansvarsskyldighet och utbetalning av lämplig, snabb och effektiv ersättning för förluster eller skada på människor, gods och miljö som en följd av sjötransport av farliga och skadliga ämnen genom den specialiserade internationella HNS-ersättningsfonden.
- B. Å ena sidan innehåller konventionen principen om att förorenaren ska betala och principerna om förebyggande och försiktighet – med innebörden att förebyggande åtgärder bör vidtas vid eventuella miljöskador – och hör därmed till unionens politik och allmänna principer för miljön. Å andra sidan syftar den till att reglera frågor som uppstår genom skador som förorsakats till följd av sjötransporter och till att förebygga och minimera sådana skador, varför den hör till unionens transportpolitik.
- C. Enligt kommissionens förslag (COM(2015)0304) skulle ingåendet av 2010 års

¹ EGT L 337, 13.12.2002, s. 55.

² EUT L 143, 30.4.2004, s. 56.

³ Punktsnot 13142/15.

⁴ Tillgänglig på internet på följande adress: <http://www.ics-shipping.org/docs/default-source/Submissions/EU/hazardous-and-noxious-substances.pdf>.

⁵ Tillgänglig på internet på följande adress: http://ec.europa.eu/environment/legal/liability/pdf/BIO%20ELD%20Effectiveness_report.pdf.

⁶ PE576.992

HNS-konvention således överlappa med tillämpningsområdet för bestämmelserna i direktivet om miljöansvar.

- D. 2010 års HNS-konvention överlappar, med avseende på tillämpningsområdet, med direktivet om miljöansvar i den utsträckning det gäller miljöskador på det territorium och de marina farvatten som hör till en konventionsstats jurisdiktion, skada genom förorening av miljön som uppkommit inom en konventionsstats exklusiva ekonomiska zon eller ett motsvarande område (upp till 200 nautiska mil från baslinjerna) samt förebyggande åtgärder för att förebygga eller minimera sådana skador.
- E. I 2010 års HNS-konvention fastställs ett strikt ansvar för fartygsägaren för alla skador till följd av sådan sjötransport av farliga och skadliga ämnen som omfattas av konventionen, liksom skyldigheten att ha en försäkring eller annan ekonomisk säkerhet för att täcka sitt ansvar för skada enligt konventionen. Därmed förbjuds alla övriga anspråk mot fartygsägaren utöver dem som omfattas av nämnda konvention (artikel 7.4 och 7.5).
- F. Det finns således en risk för en potentiell konflikt mellan direktivet om miljöansvar och 2010 års HNS-konvention. Denna risk kan avvärjas genom artikel 4.2 i direktivet om miljöansvar, som föreskriver att direktivet inte ska ”tillämpas på miljöskador eller överhängande hot om sådana skador som uppkommer till följd av tillbud för vilka ansvar eller ersättning omfattas av någon av de internationella konventioner som finns förtecknade i bilaga IV, inklusive alla eventuella framtida ändringar av dessa, och som är i kraft i de berörda medlemsstaterna”.
- G. Direktivet om miljöansvar utesluter således från sitt tillämpningsområde sådana miljöskador eller överhängande hot om sådana skador som omfattas av 2010 års HNS-konvention, när denna trätt i kraft. Såvida inte alla medlemsstater ratificerar eller ansluter sig till 2010 års HNS-konvention inom samma tidsram finns det en risk för att det kommer att växa fram ett splittrat lagstiftningsområde, där vissa medlemsstater omfattas av 2010 års HNS-konvention och andra av direktivet om miljöansvar. Detta kommer att skapa skillnader mellan skadelidande vid förorening, som till exempel kustsamhällen och fiskare, och skulle dessutom gå emot andan i 2010 års HNS-konvention.
- H. De grundläggande principer som Internationella sjöfartsorganisationens konventioner bygger på utgör också grunden för 2010 års HNS-konvention, nämligen strikt skadeståndsansvar för fartygsägaren, obligatorisk försäkring som täcker skada för tredje part, rätt till direkt regress mot försäkringsgivaren för personer som lidit skada, ansvarsbegränsning samt – när det gäller olja och farliga och skadliga ämnen – en särskild ersättningsfond för utbetalning av skadestånd om detta överstiger gränserna för fartygsägarens ansvar.
- I. Det ligger i intresset för unionen som helhet att förfoga över ett enhetligt ansvarssystem som är tillämpligt på skador till följd av sjötransport av farliga och skadliga ämnen.
- J. Det är inte helt klart om artikel 4.2 i direktivet om miljöansvar betyder att tillämpning av direktivet blockeras i en medlemsstat som ratificerat 2010 års HNS-konvention, eller om denna blockering är begränsad till den utsträckning i vilken ansvar eller ersättning omfattas av denna konventions tillämpningsområde.

- K. Genom 2010 års HNS-konvention inrättas ett ersättningssystem, och konventionen är således mindre långtgående än direktivet om miljöansvar när det gäller att inrätta ett system som ålägger operatörerna – och vägleder behöriga myndigheter att ålägga operatörer – att förebygga eller åtgärda ett överhängande hot om miljöskador, eller inträffade miljöskador.
- L. I motsats till vad som är fallet när det gäller direktivet om miljöansvar kan ingen ersättning beviljas enligt 2010 års HNS-konvention för skador av icke-ekonomiskt slag.
- M. Direktivet om miljöansvar ålägger inte operatörer obligatorisk finansiell säkerhet för att se till att de har medel för att garantera förebyggande och åtgärdande av miljöskador, om inte en medlemsstat antagit striktare bestämmelser än vad som anges i direktivet.
- N. I 2010 års HNS-konvention införs en klar skyldighet för ägaren att teckna försäkring eller ordna med annan finansiell säkerhet för att kunna täcka sitt ansvar för skador enligt konventionen.
- O. De övriga konventioner från Internationella sjöfartsorganisationen som ingår i bilaga IV till direktivet om miljöansvar har visat sig fungera effektivt, eftersom de lyckats uppnå en balans mellan miljö- och handelsintressen genom att skapa tydliga kanaler för ansvar, vilket gör att det normalt sett inte råder någon osäkerhet om vem som är den ansvariga parten, samt genom att inrätta obligatoriska mekanismer för försäkring och snabb ersättning, som inte är begränsade till enbart miljöskador.
1. Europaparlamentet uppmanar rådet och kommissionen att beakta följande rekommendationer:
- i) Rådet och kommissionen bör garantera respekten för tilldelningen av EU:s befogenheter enligt artikel 5.1 i EU-fördraget och domstolens fasta rättspraxis, enligt vilken ”valet av rättslig grund för en unionsrättsakt [ska] grunda sig på objektiva omständigheter som kan bli föremål för domstolsprövning, däribland rättsaktens syfte och innehåll”¹.
 - ii) Därför bör de ansluta sig till det yttrande i form av en skrivelse av den 19 februari 2016 som utskottet för rättsliga frågor antagit och där bland annat följande anges:

Det föreslagna rådsbeslutet syftar till att bemyndiga medlemsstaterna att på unionens vägnar ratificera eller ansluta sig till 2010 års HNS-protokoll och därmed bli bundna av 2010 års HNS-konvention. Denna konvention omfattar dock inte bara miljöskador (eftersom den genomför principen om förebyggande åtgärder och principen om att förorenaren ska betala), utan också andra skador än miljöskador, förorsakade av sjötransport av vissa ämnen. Av dessa skäl, och mot bakgrund av det som sagts ovan, utgör artiklarna 100.2, 192.1 och 218.6 a v i EUF-fördraget de lämpliga rättsliga grunderna för förslaget.
 - iii) De bör se till att gemensamma EU-bestämmelsers enhetlighet, integritet och verkan inte kommer att påverkas negativt av internationella åtaganden till följd av ratificering av eller anslutning till 2010 års HNS-konvention, i överensstämmelse

¹ Domstolens dom av den 19 juli 2012, Europaparlamentet mot rådet, C-130/10, ECLI:EU:C:2012:472, punkt 42.

med domstolens fasta rättspraxis¹.

- iv) I detta sammanhang bör de i ökad utsträckning uppmärksamma att direktivet om miljöansvar och 2010 års HNS-konvention överlappar med varandra i den utsträckning det gäller miljöskador på det territorium och de marina farvatten som hör till en konventionsstats jurisdiktion, skada genom förorening av miljön som uppkommit inom en konventionsstats exklusiva ekonomiska zon eller ett motsvarande område (upp till 200 nautiska mil från baslinjerna) samt förebyggande åtgärder för att förebygga eller minimera sådana skador (förebyggande åtgärder samt primära och kompletterande hjälpåtgärder).
 - v) De bör se till att risken för en konflikt mellan direktivet om miljöansvar och 2010 års HNS-konvention minimeras genom att vidta alla lämpliga åtgärder för att se till att exklusivitetsklausulen enligt artikel 7.4 och 7.5 i 2010 års HNS-konvention – enligt vilken inga andra anspråk kan riktas mot fartygsägaren utöver dem som omfattas av nämnda konvention – fullt ut respekteras av de medlemsstater som ratificerat eller anslutit sig till konventionen, i överensstämmelse med artikel 4.2 i – och bilaga IV till – direktivet om miljöansvar.
 - vi) Vidare bör de se till att risken för att det skapas och konsolideras en konkurrensnackdel för de stater som är redo att ansluta sig till 2010 års konvention minskas, i jämförelse med de stater som kan vilja försena denna process och också i fortsättningen vara bundna enbart av direktivet om miljöansvar.
 - vii) De bör se till att det inte längre finns två ansvarsordningar för sjöfarten – en EU-baserad och en internationell – sida vid sida, eftersom detta medför att EU:s lagstiftning splittras och dessutom äventyrar en tydlig ansvarsfördelning samt skulle kunna leda till långdragna och kostsamma rättsliga förfaranden till nackdel för skadelidande och sjöfartsindustri.
 - viii) I detta avseende bör de se till att en tydlig skyldighet åläggs medlemsstaterna att vidta alla nödvändiga åtgärder för att åstadkomma ett konkret resultat, nämligen att ratificera eller ansluta sig till 2010 års HNS-konvention inom en rimlig period, som inte bör vara längre än två år efter det att rådets beslut trätt i kraft.
2. Europaparlamentet drar slutsatsen att denna resolution vore en ytterligare möjlighet för rådet och kommissionen att ta upp de rekommendationer som anges i punkt 1.
 3. Europaparlamentet uppdrar åt talmannen att begära ytterligare diskussioner med kommissionen och rådet.
 4. Europaparlamentet uppdrar åt talmannen att översända denna resolution till rådet, kommissionen och medlemsstaternas regeringar och parlament.

¹ Domstolens yttrande av den 19 mars 1993, 2/91, ECLI:EU:C:1993:106, punkt 25; domstolens dom av den 5 november 2002, Europeiska gemenskapernas kommission mot Konungariket Danmark, C-467/98, ECLI:EU:C:2002:625, punkt 82; domstolens yttrande av den 7 februari 2006, 1/03, ECLI:EU:C:2006:81, punkterna 120 och 126; domstolens yttrande av den 14 oktober 2014, 1/13, ECLI:EU:C:2014:2303.