



# Förslag till direktiv om redares skadeståndsansvar och finansiella säkerheter

Justitiedepartementet

2006-03-29

## Dokumentbeteckning

KOM(2005)593 slutlig

Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om redares skadeståndsansvar och finansiella säkerhet

## Sammanfattning

Förslaget till direktiv om redares skadeståndsansvar och finansiella säkerheter utgör ett led i det europeiska arbetet med att höja kvaliteten inom den civila handelssjöfarten. Syftet med direktivet är i första hand att genomföra förbättringar i det ersättningsrättsliga skyddet för dem som drabbas av skador till följd av olyckor till sjöss. Ett annat syfte är att ge sjöfolk som övergetts i främmande hamn ett bättre socialt skydd.

Sverige välkomnar förslaget.

## 1 Förslaget

### 1.1 Innehåll

#### *Bakgrund*

Kommissionen har presenterat sitt tredje sjösäkerhetspaket (Erika III) för rådet. Åtgärderna i paketet syftar till att stärka sjösäkerheten i europeiska farvatten och innehåller förslag till följande rättsakter: direktiv om flaggstatens skyldigheter avseende reglering och tillsyn av fartyg som för dess flagga, direktiv om regler och standarder för fartygsinspektioner, direktiv om haveriutredningar, ändringar i direktivet om trafikreglerings- och informationssystem, direktiv om redares skadeståndsansvar och finansiella säkerheter samt

### *Allmänt om förslaget*

Förslaget till direktiv om redares skadeståndsansvar och finansiella säkerheter utgör ett led i det europeiska arbetet med att höja kvaliteten inom den civila handelssjöfarten. Syftet med direktivet är i första hand att genomföra förbättringar i det ersättningsrättsliga skyddet för dem som drabbas av skador till följd av olyckor till sjöss. Ett annat syfte är att ge sjöfolk som övergetts i främmande hamn ett bättre socialt skydd. För att förverkliga dessa syften föreskriver direktivförslaget att medlemsstaterna skall

- tillträda 1976 års konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar i den lydelse konventionen har genom 1996 års ändringsprotokoll. Av konventionen, som i det följande benämns 1996 års konvention, följer att det skadeståndsansvar som kan uppkomma för en redare med anledning av driften av ett fartyg får begränsas till ett visst belopp, som varierar med hänsyn till fordringstyp och det aktuella fartygets storlek.
- införa regler om redares skadeståndsansvar som står i överensstämmelse med bestämmelserna om rätt till ansvarsbegränsning i 1996 års konvention,
- säkerställa att redare genom försäkring eller på annat sätt har tillfredsställande säkerhet för sitt skadeståndsansvar,
- se till att redare har säkerhet för sociala kostnader för sjöfolk som övergetts i främmande hamn,
- hålla sig med en ordning för att utfärda och erkänna intyg rörande förekomsten av sådana säkerheter som avses med de båda föregående punkterna. Intygen skall medföras ombord på fartyget.

### *Närmare om den föreslagna regleringen*

Reglerna i direktivförslaget är fördelade på 15 artiklar. I bilagor till direktivet finns även närmare bestämmelser om utformningen av intyg samt om den information som skall lämnas i samband med att ett fartyg närmar sig en hamn eller en offshore-terminal i en medlemsstat eller går in i ett område som ligger i en medlemsstats exklusiva ekonomiska zon.

Artikel 1. I bestämmelsen anges att direktivets syfte är att reglera vissa aspekter av redares skadeståndsansvar samt skydda sjöfolk som övergetts i främmande hamn.

Artikel 2. I artikeln definieras en rad termer i direktivet.

Artikel 3. Bestämmelsen anger bl.a. att direktivet är tillämpligt i farvatten under en medlemsstats jurisdiktion, men att det aldrig skall tillämpas på örlogsfartyg och andra statsfartyg som används för icke-kommersiella ändamål. Inom sitt tillämpningsområde skall direktivet som huvudregel tillämpas i fråga om fartyg på 300 bruttoregister-ton eller mera. Bestämmelsen i artikel 4 om införande av en ansvarsreglering skall dock tillämpas på alla fartyg som omfattas av direktivet.

Artikel 4. I bestämmelsen föreskrivs att medlemsstaterna skall tillträda 1996 års konvention. Det skall ske så snart som möjligt, dock senast vid den tidpunkt som kommer att anges i artikel 13. Vidare skall medlemsstaterna i sina nationella rättsordningar införa en reglering av redares skadeståndsansvar, som överensstämmer med bestämmelserna i 1996 års konvention. Medlemsstaterna skall därvid se till att artikel 4 i konventionen inte tillämpas i fråga om fartyg registrerade i stater som står utanför konventionen. I stället skall det i den nationella lagstiftningen föreskrivas att redaren i sådana fall förlorar rätten till ansvarsbegränsning, om redaren uppsåtligt eller genom grov vårdslöshet vållat skadan.

Artikel 5. Bestämmelsen anger att medlemsstaterna skall vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa att redare vars fartyg för medlemsstatens flagga har finansiell säkerhet för sitt skadeståndsansvar. Säkerheten måste uppgå till ett belopp som är minst dubbelt så högt som föreskrivs i 1996 års konvention. Medlemsstaterna skall också se till att redare med fartyg registrerade i tredje land har en sådan säkerhet när fartyget anlöper deras exklusiva ekonomiska zon.

Artikel 6. Här föreskrivs att medlemsstaterna skall vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa att redare vars fartyg för medlemsstatens flagga har finansiell säkerhet i enlighet med IMO-resolution A.930(22) om finansiell säkerhet i fall där sjöfolk överges. Medlemsstaterna skall vidare se till att den finansiella säkerheten är åtkomlig i enlighet med riktlinjerna i resolutionen. Detsamma gäller i fråga om redare med fartyg registrerade i tredje land när fartyget anlöper medlemsstatens hamnar eller offshore-terminaler eller ankrar i dess farvatten.

Artikel 7. I bestämmelsen anges att redaren skall kunna uppvisa ett eller flera intyg som visar att sådan säkerhet föreligger som avses med artiklarna 5 och 6. Intygen skall ställas ut av behöriga myndigheter i de olika medlemsstaterna i enlighet med bestämmelserna i bilaga II till direktivet. Utställande och bekräftelse av intyg skall ske i samband med registreringen av fartyget i medlemsstaten. Är fartyget registrerat i ett tredje land kan vilken som helst av de behöriga myndigheterna i de olika medlemsstaterna ställa ut intyg.

Artikel 8. Intyget skall medföras ombord på fartyget. En kopia av intyget skall vidare deponeras hos registermyndigheten i medlemsstaten eller, i fråga om fartyg som inte är registrerat i någon medlemsstat, den registermyndighet som utfärdade intyget.

Redaren, agenten eller befälhavaren ombord på fartyget skall vidare meddela myndigheterna i den medlemsstat vars hamn, offshore-terminal eller exklusiva ekonomiska zon fartyget anlöper. Detsamma gäller i fråga om ankring av fartyg i en medlemsstats farvatten.

Artikel 9. I bestämmelsen föreskrivs att medlemsstaterna skall erkänna intyg utställda av myndigheter i andra medlemsstater. En medlemsstat som ställer sig tveksam till om försäkringsgivaren eller den som ställt säkerheten kan infria sina åtaganden har rätt till överläggningar med den stat som utställt intyget.

Artikel 10. I bestämmelsen föreskrivs att en skadelidande har rätt att rikta sina ersättningskrav direkt mot försäkringsgivaren eller den som ställt säkerheten. Försäkringsgivaren eller den som ställt säkerhet har rätt att åberopa samma omständigheter som redaren till befrielse från ansvar, med undantag för den omständigheten att redaren försatts i konkurs eller trätt i likvidation. Som invändning får även åberopas att skadan orsakats uppsåtligen av redaren.

Artikel 11. Medlemsstaterna åläggs här att fem år efter det att direktivet trätt i kraft rapportera sina erfarenheter till kommissionen. På grundval av detta skall kommissionen sedan presentera en rapport för parlamentet och rådet med förslag till ändringar av reglerna.

Artikel 12. I bestämmelsen föreskrivs att vissa frågor i anslutning till direktivet skall beslutas inom ramen för ett kommittéförfarande i Sjösekerhetskommittén (COSS). Det gäller bl.a. villkoren för utfärdande och giltighet av intyg.

## 1.2 Gällande svenska regler och förslagets effekt på dessa

Vad som föreskrivs i artikel 4 om att medlemsstaterna snarast skall införa ett ansvarssystem på grundval av 1996 års konvention föranleder inte någon lagstiftningsåtgärd. Sverige har redan tillträtt konventionen och genomfört de ändringar i sjölagen (1994:1009) som påkallades därav (se prop. 2003/04:79, bet. 2003/04:LU28, rskr. 2003/04:249). De nya bestämmelserna trädde i kraft den 20 oktober 2004 (SFS 2004:651 och 2004:722).

Kravet i artikel 5 på att redaren skall ha finansiell säkerhet medför dock att svenska redare och utländska redare vars fartyg anlöper svenska farvatten i lag måste åläggas att hålla sig med ansvarsförsäkring. I dag finns det inte något generellt krav att redaren skall ha finansiell säkerhet för det ansvar som kan komma att åläggas honom för skador orsakade i samband med sjöolyckor. Det är endast i fråga om ansvar för oljeskador som det ställs krav på obligatorisk ansvarsförsäkring (se 10 kap. 12 § sjölagen).

En införande av en sådan försäkringsplikt kan förväntas försvåra möjligheterna att bedriva sjöfart med undermåligt tonnage samtidigt som riskerna för allvarliga sjöolyckor minskar. I och med att det kan komma att bli svårt att teckna försäkring för en del äldre fartyg som inte uppfyller moderna

säkerhetskrav kommer sannolikt en del av dessa att försvinna från marknaden. Det gäller framför allt en del av det äldre utländska tonnage som trafikerar svenska hamnar. Av fartygen i den svenska handelsflottan torde det endast vara ett mycket litet antal som i dag helt saknar försäkring eller vars försäkring inte uppfyller villkoren i artikel 5. Den svenska handelsflottan kommer därmed endast att påverkas i mindre utsträckning av en generell försäkringsplikt.

Ett krav på obligatorisk försäkring bidrar självfallet till att möjligheterna att få ersättning ökar för den som lider skada i samband med ett fartygs drift. En konsekvens av att redaren åläggs en plikt att teckna försäkring är att den skadelidande ges möjlighet att direkt vända sig mot försäkringsgivaren med sina ersättningskrav enligt 9 kap. 7 § försäkringsavtalslagen (2005:104).

Förslaget till direktiv medför också att Sverige måste utse ett organ som utfärdar intyg och kontrollerar att svenska fartyg respektive utländska fartyg som anlöper svenska farvatten har giltig säkerhet.

Slutligen innebär direktivförslaget att det i svensk lag måste tas in ett krav på att redare håller sig med säkerhet för sociala kostnader i samband med att sjöfolk övergetts i främmande hamn. Säkerheten skall stå i överensstämmelse med riktlinjerna i IMO-resolutionen A.930(22) och täcka kostnader för hemsändning av sjöfolk och för medicinsk vård och uppehälle i väntan på hemresa samt utestående löner och andra förmåner. Även i detta fall måste ett organ utses med uppgift att utfärda intyg över den säkerhet som redaren tecknat och att kontrollera att den föreskrivna säkerheten finns.

### 1.3 Budgetära konsekvenser

Förslaget kan väntas medföra vissa marginella kostnader för utställande av intyg och för tillsyn av svenska fartyg samt utländska fartyg som anlöper svenska farvatten. Vid ett genomförande av direktivet får ställning tas till hur kostnaderna skall fördelas mellan det allmänna och näringen. I den mån kostnaderna för det allmänna ökar, skall dessa kostnader finansieras inom berörda myndigheters befintliga anslag.

## 2 Ståndpunkter

### 2.1 Svensk ståndpunkt

Sverige välkomnar att reglerna om redarens skadeståndsansvar kompletteras med regler om finansiell säkerhet. En sådan reglering får anses gagna en seriös fartygsdrift till skydd för såväl människor som miljö. Vidare ställer sig Sverige positivt till att det sociala skyddet för sjöfolk som överges i främmande hamn stärks genom regler om finansiell säkerhet på redarens sida.

## 2.2 Medlemsstaternas ståndpunkter

De flesta medlemsstaterna torde välkomna förslaget.

## 2.3 Institutionernas ståndpunkter

Parlamentet har ännu inte behandlat förslaget.

## 2.4 Remissinstansernas ståndpunkter

Förslaget har ännu inte remitterats.

# 3 Övrigt

## 3.1 Fortsatt behandling av ärendet

Förhandlingar på rådsarbetsgruppsnivå har ännu inte inletts. Det kan förväntas att sådana förhandlingar påbörjas under hösten 2006.

Direktivförslaget kommer att remitteras till berörda svenska instanser under våren 2006.

## 3.2 Rättslig grund och beslutsförfarande

Kommissionen har som rättslig grund för förslaget åberopat artikel 80 (2) i fördraget. Europaparlamentet deltar i beslutsförfarandet genom medbeslutandeproceduren i artikel 251 i fördraget.

## 3.3 Fackuttryck/termer

COSS står för Committee on Safe Seas and the Prevention of Pollution from Ships. Kommittén utgör ett organ inom EU. Dess uppgift är att övervaka och bidra till implementeringen av gemenskapens regler rörande sjösäkerhet, havsmiljö samt arbetsförhållanden ombord på fartyg

IMO står för International Maritime Organization och är ett fackorgan inom FN för sjöfartsfrågor.