

BG

BG

BG



КОМИСИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ

Брюксел, 9.12.2008
COM(2008)846 окончателен

2005/0242 (COD)

СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ

съгласно член 251, параграф 2, втора алинея от Договора за ЕО

относно

общата позиция, приета от Съвета с оглед на приемане на директива относно гражданската отговорност и финансовите гаранции на корабособствениците

(текст от значение за ЕИП)

СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ

съгласно член 251, параграф 2, втора алинея от Договора за ЕО

относно

общата позиция, приета от Съвета с оглед на приемане на директива относно гражданската отговорност и финансовите гаранции на корабособствениците

(текст от значение за ЕИП)

1. ИСТОРИЯ НА ДОСИЕТО

Дата на предаване на предложението на ЕП и Съвета (документ COM(2005)593 окончателен – 2005/0242 (COD)):	30.1.2006 г.
Дата на становището на Комитета на регионите	15.6.2006 г.
Дата на становището на Европейския икономически и социален комитет:	13.9.2006 г.
Дата на становището на Европейския парламент на първо четене:	29.3.2007 г.
Дата на предаване на измененото предложение:	24.10.2007 г.
Дата на приемане на общата позиция:	9.12.2008 г.

2. ЦЕЛ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО НА КОМИСИЯТА

Предложението, представено в рамките на третия пакет мерки за морската сигурност, цели да гарантира, че съществува минимален брой общи за всички държави-членки правила в областта на гражданската отговорност на собствениците на кораби и застрахователните условия за тях, както и определянето по същество на правила, които да правят операторите по-отговорни и гарантират възстановяването на щетите.

Предложението съдържа следните елементи:

- ратифициране от всички държави-членки на Конвенцията на Международната морска организация (ММО) относно ограничаването на отговорността на собствениците на кораби, във варианта ѝ от 1996 г., („Convention on the Limitation of Liability for Maritime Claims“, по-долу – „LLMC 1996“) LLMC 1996 предвижда основно две неща:
 - установява принципа за ограничаване на отговорността в смисъл, че определя на особено високо ниво прага, над който собствениците на кораби загубват правото си да ограничават отговорността си („непростимо виновно действие“);

- определя достатъчно високи граници на отговорност за гарантиране на достатъчно обезщетяване на претърпелите щети в повечето случаи (тези граници са три пъти по-високи от онези, определени в предишната приложима конвенция: LLMC 1976).
- включване на настоящата конвенция в общностното законодателство, след изменение, съвместимо със самата конвенция, което се състои от понижаване на прага, над който собствениците на кораби, плаващи под флага на държава, която не е подписала конвенцията, губят правото си на ограничаване на отговорността („грубо виновно действие“).
- създаване на система за осигуряване на задължителна гражданска отговорност на собствениците на кораби
 - покритие, два пъти по-високо от таваните, определени от LLMC 1996
 - проверка от държавите-членки за истинността на застраховката заедно с издаване на взаимно признавани в Европа удостоверения.
 - уведомяване от страна на капитана на кораба за наличието на борда на тези удостоверения в момента, в който този кораб навлезе в морска зона, намираща се под юрисдикцията на дадена държава-членка (задължение за уведомяване, предназначено за транзитните кораби)
 - пряко действие на претърпелите щети срещу застрахователя.
- предложението освен това се обвързва и с една резолюция на ММО и с Международната организация на труда относно финансовите гаранции в случай на изоставяне на морски лица.

Цялата система има за цел да даде между другото временен незабавен отговор на постоянните трудности по прилагането на известен брой просрочени конвенции на ММО, които целят по-специално да направят задължителна застраховката за някои видове щети, причинявани от кораби.

3. КОМЕНТАРИ ОТНОСНО ОБЩАТА ПОЗИЦИЯ

Първоначалните амбиции на Комисията, подкрепени от Европейския парламент в неговото становище на първо четене, бяха чувствително стеснени от Съвета. Общата позиция отразява само една част от първоначалното предложение.

- Въвеждат се следните изменения:
 - заглавието „директива относно гражданската отговорност и финансовите гаранции на корабособствениците“ се премахва и се замества с новото заглавие „директива за застраховката на корабособствениците за морски искиове“;
 - премахане на задължението да се ратифицира LLMC 1996, като държавите-членки се задължават в успоредна декларация да я ратифицират не по-късно от 1 януари 2012 г. (наред с останалите съответстващи ѝ конвенции);

премахване също и на включването на тази конвенция в общностното законодателство;

- премахване на разпоредбата по отношение на изоставянето на морските хора;
 - премахване на европейския контрол за истинността на застрахователното покритие;
 - премахване на задължението за уведомяване за удостоверение за застраховка в момента на навлизане в морските зони, намиращи се под юрисдикцията на държави-членки;
 - премахване на прякото действие срещу застрахователите.
- Следните елементи остават непроменени:
- задължението за всички кораби, плаващи под флага на държава-членка (навсякъде по света) и за всички кораби да притежават застрахователно покритие в момента, когато навлязат в морска зона, намираща се под юрисдикцията на държава-членка;
 - това застрахователно покритие да съответства на таваните от LLMC 1996;
 - доказателството за застраховка ще става посредством търговско удостоверение за застраховка;
 - наличието на удостоверение за застраховка на борда на кораба ще може да бъде проверено по време на инспекция по директивата за държавния пристанищен контрол;
 - при липса на удостоверение корабът ще може да бъде задържан и дори да му бъде отказан достъп, без да се засягат евентуалните финансови санкции, определени от всяка държава-членка;
 - датата за прилагане на директивата се отлага за 1 януари 2012 г., когато държавите-членки се ангажират (посредством декларацията на държавите-членки, цитирана по-горе) всички да са ратифицирали LLMC 1996.

Въпреки премахнатите от Съвета точки общата позиция запазва съществените си елементи. Понастоящем задължителна застраховка за кораби не съществува; изискването по тази директива за застраховка за всички кораби независимо под какъв флаг плават, до нивото на прага на LLMC 1996, три пъти по-високо от съответните нива, предвидени в предходната конвенция, представлява силно послание към гражданите и операторите. Необходимо е да се отбележи, че само една малка част (20 %) от световния тонаж функционира под държави на флага, които спазват това ограничение. И освен това не е необходимо всички кораби да са застраховани.

4. ЗАКЛЮЧЕНИЯ

Комисията взема под внимание факта, че Съветът, след като на сесията си през април 2008 г. по принцип се противопостави на предложението, успя накрая да приеме единодушно обща позиция по текст, който внася добавена стойност.