EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 14.9.2015
COM(2015) 422 final

RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET OCH RÅDET

om skadeståndsansvar, ersättning och ekonomisk säkerhet avseende olje- och gasverksamhet till havs i enlighet med artikel 39 i direktiv 2013/30/EU

{SWD(2015) 167 final}

INLEDNING

Denna rapport ger en översikt av hur frågan om skadeståndsansvar vid olyckor inom ramen för prospekterings-, undersöknings- och produktionsverksamhet för olja och gas till havs hanteras i EU. Rapporten innehåller en analys av hur EU hanterar en rad samhällsdilemman som uppstår i samband med olje- och gasverksamhet till havs. För det första gäller det frågan om vem som är ansvarig för vilka typer av skador och förluster och inför vem, för det andra om hur det kan säkerställas att de skadeståndsansvariga parterna har tillräcklig finansiell kapacitet för att betala erforderlig ersättning för de skador och förluster som de bär ansvaret för, och för det tredje om hur ersättningen bör utbetalas så att den snabbt når den berättigade sökanden samt hur risken för följdverkningar på ekonomin i stort kan minimeras.

Det har inte inträffat några större olyckor till havs i EU sedan 1988, och 73 % av olje- och gasproduktionen i EU kommer från medlemsstater vid Nordsjön, som redan konstaterats ha världens effektivaste system för säkerhet till havs. Trots detta har EU efter Deepwater Horizon-katastrofen i Mexikanska golfen i april 2010 infört ett gemensamt regelverk för olje- och gasverksamhet till havs med målet att ytterligare höja säkerhets- och miljöskyddsstandarderna i all verksamhet till havs inom EU och göra dem enhetliga. I direktiv 2013/30/EU[1] (nedan kallat *direktivet om säkerhet till havs*) fastställs innehållet i denna heltäckande och EU-omfattande ram för att förebygga allvarliga olyckor och begränsa deras följder. Rådets ratificering av offshore-protokollet till Barcelonakonventionen[2] var en annan reaktion från EU till svar på Deepwater Horizon-katastrofen.

Genom direktivet om säkerhet till havs inrättas ett harmoniserat EU-omfattande regelverk med en strategi med fastställda mål som grundas på begreppet ”säkerhetsärende” (*safety case*, dvs. en rapport om större faror). Regelverket genomförs av tillsynsmyndigheterna för verksamhet till havs, vars befogenheter och oberoende fastställs i direktivet om säkerhet till havs. Regelverket syftar även till att främja ett effektivt samarbete mellan tillsynsmyndigheterna. Genom direktivet införs dessutom EU-omfattande insynskrav, bland annat beträffande informationsutbyte om olyckor och händelser som skulle kunna ha lett till olyckor samt andra indikatorer för säkerhetsnivån hos industrin och tillsynsmyndigheterna inom sektorn.

Enligt direktivet är det licensinnehavare, dvs. innehavaren eller de gemensamma innehavarna av en licens för prospekterings-, undersöknings- och/eller produktionsverksamhet för olja och gas till havs som har utfärdats i enlighet med direktiv 94/22/EG[3], som har skadeståndsansvar för olyckor till havs och deras följder. Licensinnehavarna blir också strikt skadeståndsansvariga för eventuella miljöskador till följd av deras verksamhet. Direktivet om säkerhet till havs syftar dock inte till att harmonisera skadeståndsreglerna i EU för andra former av skador och förluster som kan orsakas av verksamhet till

[1] Europaparlamentets och rådets direktiv 2013/30/EU av den 12 juni 2013 om säkerhet för olje- och gasverksamhet till havs och om ändring av direktiv 2004/35/EG, EUT L 178, 28.6.2013, s. 66.

[2] Rådets beslut av den 17 december 2012 om Europeiska unionens anslutning till protokollet om skydd av Medelhavet mot förorening orsakad av prospektering och utvinning på kontinentalsockeln och i områden på eller under havsbotten (2013/5/EU). Se även Milieu (2013): *Safety of offshore exploration and exploitation activities in the Mediterranean: creating synergies between the forthcoming EU Regulation and the Protocol to the Barcelona Convention*.

[3] Europaparlamentets och rådets direktiv 94/22/EG av den 30 maj 1994 om villkoren för beviljande och utnyttjande av tillstånd för prospektering efter samt undersökning och utvinning av kolväten, EGT L 164, 30.6.1994, s. 3.

havs, vilket beror på de osäkra resultaten av de motsvarande analyserna i konsekvensbedömningen[4] under det förberedande arbetet med direktivet.

Kommissionen syfte med denna rapport är att uppfylla skyldigheten i artikel 39 i direktivet om säkerhet till havs, enligt vilken kommissionen ska överlämna en rapport om följande:

- En bedömning av effektiviteten när det gäller de nuvarande ordningarna för skadeståndsansvar i unionen i fråga om skador orsakade av olje- och gasverksamhet till havs, inklusive en bedömning av om det är lämpligt att bredda bestämmelserna om skadeståndsansvar.
- En undersökning av om det är lämpligt att låta vissa beteenden som leder till en allvarlig olycka omfattas av tillämpningsområdet för direktiv 2008/99/EG[5] (miljöbrottsdirektivet).
- En beskrivning av utbudet av instrument för ekonomisk säkerhet för verksamheter till havs.
- En beskrivning av handläggningen av krav på ersättning i fråga om olyckor till havs.

Dessa frågor är mycket nära förknippade och det är lättare att göra en konsekvent analys om alla frågor behandlas i en enda rapport. I det åtföljande arbetsdokumentet (SWD(2015) 167 final[6], nedan kallat *arbetsdokumentet om skadeståndsansvar*, ges en närmare beskrivning av de berörda frågorna, av kommissionens interna analyser samt de analyser som har lagts ut på externa sakkunniga och intressenter under utarbetandet av denna rapport.

Denna rapport och arbetsdokumentet om skadeståndsansvar inriktas på de medlemsländer i Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) som har olje- och gasverksamhet till havs. Dessa stater omfattar (i alfabetisk ordning) Bulgarien, Cypern, Danmark, Frankrike, Grekland, Island, Irland, Italien, Kroatien, Lettland, Litauen, Malta, Nederländerna, Norge, Polen, Portugal, Rumänien, Spanien, Storbritannien och Tyskland. Verksamheter utanför EES är inte rapportens primära fokus.

MILJÖMÄSSIGT, CIVILT OCH STRAFFRÄTTSLIGT SKADESTÅNDSANSVAR OCH SAMBANDET MELLAN DESSA

Det är viktigt att skilja mellan olika typer av skadeståndsansvar. För det första finns det ett civilt skadeståndsansvar för skador orsakade av fysiska eller juridiska personer. De olika typerna av skador och förluster i denna breda kategori omfattar personskada, egendomsskada och ekonomisk förlust. Dessa typer av skador benämns allmänt skador som orsakas tredje man eller ”traditionella” skador i EU:s regelverk. När det gäller ekonomiska förluster görs i vissa rättssystem en ytterligare åtskillnad mellan *indirekt* ekonomisk förlust, vilket är ekonomiska förluster som orsakas av person- eller egendomsskada, och *ren* ekonomisk förlust, vilket är ekonomiska förluster utan person- eller egendomsskada.

För det andra finns det miljöansvar, i den mening som avses i direktivet om miljöansvar[7], som avser ansvar för ekologisk skada på skyddade arter och naturliga livsmiljöer samt skador på vatten och mark. Miljöansvar grundas här på det offentligas syn, där den skadelidande parten inte är en konkret

[4] Konsekvensanalys som åtföljer förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning om säkerhet för prospekterings-, undersöknings- och produktionsverksamhet för olja och gas till havs (SEC(2011) 1293 final).
[5] Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/99/EG av den 19 november 2008 om skydd för miljön genom straffrättsliga bestämmelser, EUT L 328, 19.11.2008, s. 28.
[6] *Commission Staff Working Document: Civil Liability, Compensation and Financial Security for Offshore Accidents in the European Economic Area* (SWD(2015) 167 final).
[7] Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/35/EG av den 21 april 2004 om miljöansvar för att förebygga och avhjälpa miljöskador, EUT L 143, 30.4.2004, s. 56.

fysisk eller juridisk person utan samhället i stort på grund av den offentliga och generella karaktären hos effekterna av skador på gemensamma naturresurser. I sådana fall är det de offentliga myndigheterna som är sökanden, vars uppgift är att se till att förorenarna avhjälper de ekologiska skador som de orsakar. Det är därför miljöskyddsmyndigheterna som anförtros uppgiften att se till att de ansvariga operatörerna identifieras, att ett orsakssamband fastställs, att en saneringsplan upprättas och godkänns och att de nödvändiga förebyggande eller avhjälpande åtgärderna vidtas osv.[8].

För det tredje avser straffrättsligt skadeståndsansvar sådant ansvar som uppkommer till följd av en handling som utgör ett brott enligt lagen. Det finns en grundläggande skillnad mellan civilt skadeståndsansvar och miljöansvar å ena sidan och straffrättsligt skadeståndsansvar å den andra. Ansvarsbestämmelserna beträffande civilt skadeståndsansvar och miljöansvar leder i princip[9] till påföljder som endast är ekonomiska och syftar till att ersätta och avhjälpa den skada som orsakats, medan straffrättsligt skadeståndsansvar syftar till att bestraffa olagligt beteende, där påföljderna kan omfatta fängelse, böter och andra icke-frihetsberövande åtgärder.

ÄR STRAFFRÄTTSLIGT SKADESTÅNDSANSVAR LÄMPLIGT I FRÅGA OM OLYCKOR TILL HAVS OCH DE SKADOR SOM UPPSTÅR?

EU-domstolen bekräftade 2005[10] att Europeiska gemenskapen var behörig att införa straffrättsliga åtgärder på miljöskyddsområdet om detta är nödvändigt för att säkerställa ett effektivt genomförande av dess miljöpolitik. På grundval av denna rättspraxis fastställdes 2008 i miljöbrottsdirektivet – det första EU-direktivet med bestämmelser om straffrättsligt skadeståndsansvar – en förteckning över miljöförseelser som medlemsstaterna måste anse utgöra brott om de begås uppsåtligen eller åtminstone av grov vårdslöshet. Förutom de befintliga bestämmelserna, som inriktas på civilt skadeståndsansvar, har EU infört harmoniserade straffrättsliga påföljder för överträdelser av EU:s miljölagstiftning.

Enligt miljöbrottsdirektivet måste medlemsstaterna införa straffrättsliga påföljder för vissa gärningar som orsakar eller kan orsaka dödsfall eller allvarlig personskada, eller väsentliga skador på luft-, mark- eller vattenkvaliteten eller på djur eller växter. Miljöbrottsdirektivets tillämpningsområde är emellertid begränsat: enligt direktivet är endast överträdelser av vissa EU-rättsakter straffbara, vilka anges i bilagan till direktivet. Bland de straffbara gärningarna finns till exempel olagligt utsläppande av farliga ämnen i grundvatten om det orsakar eller kan orsaka dödsfall eller allvarlig personskada eller väsentliga miljöskador, olagliga avfallstransporter från EU, men endast om det rör sig om en betydande mängd avfall och om det finns ett tydligt vinstsyfte, och olaglig export av ozonnedbrytande ämnen till utvecklingsländer. De verksamheter som omfattas av direktivet om säkerhet till havs ingår dock inte bland de straffbara gärningarna.

Som konstateras i artikel 39.3 i direktivet om säkerhet till havs, ger detta anledning till att överväga om även vissa beteenden som leder till olyckor till havs bör omfattas av straffrätten genom EU-lagstiftning. Straffrättsligt skadeståndsansvar för överträdelser av säkerheten till havs skulle inte ha någon direkt påverkan när det gäller avhjälpandet av skador, utan utgör ett ytterligare avskräckningsmedel utöver civilt skadeståndsansvar och miljöansvar, vilket skulle kunna förbättra miljöskyddet och efterlevnaden av lagstiftningen om säkerhet till havs.

---

[8] Det finns en överlappning mellan civilt skadeståndsansvar och miljöansvar, se inledningen till arbetsdokumentet om skadeståndsansvar.

[9] Med undantag för så kallade straffskadestånd i allmänna rättssystem.

[10] Mål C-176/03, *kommissionen* mot *rådet*, dom av den 13 september 2005.

Överträdelser av säkerheten till havs omfattas redan av straffrätten i vissa av de stater som behandlas i denna rapport. Både Storbritanniens och Danmarks lagstiftning innehåller t.ex. bestämmelser om att vissa fall av bristande efterlevnad är straffbara[11]. Varken brottsdefinitioner eller lindrigaste typ av och nivå på påföljderna är dock harmoniserade i EU. Det finns stränga rättsliga förhandsvillkor som måste vara uppfyllda innan man överväger om överträdelser av säkerheten till havs bör brottsförklaras genom EU-lagstiftning. Den rättsliga grunden för införande av minimiregler för definitionen av brott och påföljder inom ett visst EU-politikområde fastställs i artikel 83.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt. Enligt denna artikel kan EU-lagstiftarna uttryckligen anta ”minimiregler för fastställande av brottsrekvisit och påföljder på det berörda området”, om detta visar sig nödvändigt ”för att säkerställa att unionens politik på ett område som omfattas av harmoniseringsåtgärder ska kunna genomföras effektivt”.

För att införa straffrättsliga åtgärder inom EU måste man därför bedöma om de är ”nödvändiga” för ett effektivt genomförande av politiken. Beslutet att inbegripa överträdelser av direktivet om säkerhet till havs i straffrätten kan därför endast fattas efter ett grundligt nödvändighets- och proportionalitetstest för att undersöka huruvida straffrättsliga åtgärder är nödvändiga för att uppnå det fastställda målet. Detta kan inte göras innan direktivet i dess nuvarande form har införlivats av de berörda länderna och innan man fått en viss erfarenhet av genomförandet[12]. Medlemsstaterna har ännu inte beslutat om påföljder för överträdelser av de nationella lagar som införlivar direktivet om säkerhet till havs. De skulle införliva direktivet senast den 19 juli 2015 och kan fatta dessa beslut i samband med införlivandet eller genomförandet av lagstiftningen efter införlivandet. Det är därför ännu för tidigt att bedöma om de påföljder som de berörda länderna planerar att införa inom ramen för införlivandet och genomförandet av direktivet kommer att vara tillräckligt avskräckande inom hela EU, eller om det är nödvändigt med EU-straffrättsliga påföljder för att garantera fullständig säkerhet i verksamhet till havs[13].

Om det i framtiden skulle fastställas att direktivet om säkerhet till havs i dess nuvarande form inte tillräckligt kan garantera säkerheten till havs som det var avsett, och att det är nödvändigt att införa straffrättsligt skadeståndsansvar för överträdelser av säkerheten till havs, skulle detta kunna införas som en ny bestämmelse i direktivet genom en ändring. Straffrättsligt skadeståndsansvar skulle också kunna införas genom en fristående rättsakt. Det mest konsekventa sättet skulle dock vara att harmonisera straffrättsliga påföljder genom miljöbrottsdirektivet. På så sätt skulle man undvika att skapa en annan standard för straffrättsliga påföljder jämfört med den standard som fastställs i miljöbrottsdirektivet för många miljöbrott. Det är därför det i artikel 39.3 i direktivet om säkerhet till havs förutses att brott enligt direktivet kan göras straffbara genom en ändring av miljöbrottsdirektivet. I praktiken skulle detta innebära att bilaga A till miljöbrottsdirektivet ändras för att införa direktivet om säkerhet till havs i förteckningen över den lagstiftning där en överträdelse innebär rättsstridigt beteende.

[11] Se bilaga II till arbetsdokumentet om skadeståndsansvar.
[12] Meddelande från kommissionen: Straffrätt i EU: garantier för ett effektivt genomförande av EU:s politik genom straffrättsliga åtgärder av den 20 september 2011, KOM(2011) 573, finns på http://ec.europa.eu/justice/criminal/files/act_en.pdf.
[13] Enligt artikel 40 i direktivet ska kommissionen senast den 19 juli 2019 utvärdera erfarenheterna av genomförandet av detta.

Slutsatser och förslag

I artikel 39 i direktivet om säkerhet till havs ges kommissionen uppgiften att undersöka om det är lämpligt att låta vissa beteenden som leder till en allvarlig olycka omfattas av tillämpningsområdet för miljöbrottsdirektivet. I nuläget är det emellertid för tidigt för att göra en ordentlig bedömning av om EU-straffrättsliga åtgärder är nödvändiga för att uppnå en effektiv säkerhet till havs inom EU. EU måste först få erfarenhet av hur effektivt direktivet om säkerhet till havs är för att kunna dra slutsatser om huruvida vissa beteenden som leder till en allvarlig olycka bör omfattas av miljöbrottsdirektivet.

Kommissionen ska utarbeta en första rapport om genomförandet av direktivet om säkerhet till havs senast den 19 juli 2019. Det är viktigt att kommissionen återkommer till denna fråga vid den tidpunkten, och medlemsstaterna måste å sin sida bestämma sig för om det är lämpligt att låta vissa beteenden som leder till en allvarlig olycka omfattas av miljöbrottsdirektivet. Under tiden kan kommissionen se till att medlemsstaterna kan utbyta erfarenheter om straffrättsliga påföljder och om riskhantering inom företag från ett stort antal ekonomiska verksamheter.

Enligt ovanstående slutsats behandlas endast civilt skadeståndsansvar och miljöansvar i samband med olyckor till havs i återstoden av rapporten.

EFFEKTIVITETEN NÄR DET GÄLLER ORDNINGAR FÖR SKADESTÅNDSANSVAR

Effektiviteten när det gäller ordningar för skadeståndsansvar kan bedömas genom hur tydligt de definierar a) vem som är ansvarig, b) för vilka typer av skador och förluster, och c) inför vem.

a) Vem är ansvarig?

I detta avseende införs två viktiga harmoniseringar genom direktivet om säkerhet till havs.

För det första är det alltid licensinnehavaren som har ansvaret (dvs. innehavaren eller de gemensamma innehavarna av en licens för prospekterings-, undersöknings- och/eller produktionsverksamhet för olja och gas till havs som har utfärdats i enlighet med direktiv 94/22/EG). Det är viktigt att denna princip fastställs i direktivet, eftersom det skapar fullständig rättslig klarhet och bör garantera att licensinnehavarna tar det främsta ansvaret för att kontrollera de risker de ger upphov till genom sin verksamhet.

För det andra, och när det gäller miljöskador till följd av olyckor till havs, omfattar de bestämmelser som införs genom direktivet om säkerhet till havs verksamhet till havs enligt direktivet om miljöansvar[14]. Detta innebär att strikt skadeståndsansvar nu alltid gäller för miljöskador, dvs. att alla licensinnehavare är ansvariga för sådana skador, utan att man behöver bevisa vårdslöshet från deras sida om ett orsakssamband kan fastställas.

Dessa två ansvarsaspekter har harmoniserats för olyckor till havs genom direktivet om verksamhet till havs, men skadestånd harmoniseras inte genom direktivet. Olyckor till havs omfattas följaktligen oftast av de berörda ländernas skadeståndslagstiftning och det finns avsevärda skillnader i den

[14] Direktivet om miljöansvar ändras genom artikel 7 i direktivet om verksamhet till havs för att göra licensinnehavare ekonomiskt ansvariga för förebyggande och avhjälpande av miljöskador enligt vad som fastställs i direktivet om miljöansvar.

nationella lagstiftningen när det gäller behandlingen av licensinnehavare som har orsakat skada genom vårdslöshet jämfört med licensinnehavare vars handlande inte har överträtt omsorgsreglerna.

Det är visserligen nödvändigt att fastställa ett orsakssamband mellan verksamhet och skada, men regeln om vårdslöshet gäller ofta, vilket innebär att domstolarna först måste finna att den ansvariga parten har överträtt en omsorgsregel för att civilt skadeståndsansvar ska kunna konstateras och skadestånd utdömas. Huruvida regeln om vårdslöshet eller strikt skadeståndsansvar gäller för skada varierar från land till land beroende på typ av skada och förlust[15].

b) Vad är de ansvariga för?

Ansvar för *miljöskador* till följd av olyckor till havs är tillämpligt i hela EU genom direktivet om miljöansvar. I direktivet fastställs också i hur stor utsträckning skador ska avhjälpas och ersättas. Licensinnehavare har således ansvar för skador på skyddade arter och naturliga livsmiljöer enligt fågeldirektivet[16] och livsmiljödirektivet[17], och för skador på vatten enligt ramdirektivet för vatten[18] och ramdirektivet om en marin strategi[19] inom hela EU. De måste ersätta de offentliga myndigheterna för eventuellt arbete för att återställa miljön till sitt ursprungliga tillstånd eller utföra arbetet själva.

Ansvar för miljöskador harmoniseras genom EU-lagstiftningen, och de berörda ländernas lagstiftning innehåller alltid bestämmelser om skadeståndsansvar för person- och egendomsskador till följd av olyckor till havs, men skadeståndsansvaret för olika typer av ekonomiska förluster varierar däremot betydligt. De berörda ländernas lagstiftningar varierar t.ex. när det gäller hur direkt relaterat ett skadeståndskrav avseende ekonomisk förlust måste vara till en olycka för att ersättning ska betalas ut (bestämmelser om direkt samband). I t.ex. Cyperns och Storbritanniens lagstiftningar undantas krav på fullständigt och direkt skadestånd för ekonomisk förlust om det inte föreligger person- eller egendomsskada (undantagsregel).

Det finns också skillnader när det gäller om och hur de berörda ländernas lagstiftning behandlar speciella industrisektorer som är beroende av att den gemensamma marina miljön är i gott skick för att kunna bedriva sin verksamhet, som fiskeindustrin. Erfarenheten har visat att dessa sektorer, som ofta har många små och medelstora företag, kan lida stora ekonomiska förluster i händelse av en allvarlig olycka till havs[20].

I detta avseende har Norge infört den kanske mest omfattande lagstiftningen om civilt skadeståndsansvar vid föroreningar till havs. Den norska lagstiftningen föreskriver strikt skadeståndsansvar för personskada, egendomsskada och ekonomiska förluster, inklusive ren

[15] En fullständig beskrivning av skillnaderna finns i tabell 2 och bilaga III till arbetsdokumentet om skadeståndsansvar.
[16] Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/147/EG av den 30 november 2009 om bevarande av vilda fåglar, EUT L 20, 26.1.2010, s. 7.
[17] Rådets direktiv 92/43/EEG av den 21 maj 1992 om bevarande av livsmiljöer samt vilda djur och växter, EGT L 206, 22.7.1992, s. 7.
[18] Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/60/EG av den 23 oktober 2000 om upprättande av en ram för gemenskapens åtgärder på vattenpolitikens område, EGT L 327, 22.12.2000, s. 1.
[19] Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/56/EG av den 17 juni 2008 om upprättande av en ram för gemenskapens åtgärder på havsmiljöpolitikens område, EUT L 164, 25.6.2008, s. 19.
[20] Skadeståndskrav för ekonomiska förluster utgjorde 96 % av kraven på Gulf Coast Claims Facility efter Deepwater Horizon-tillbudet i Förenta staterna 2010.

ekonomisk förlust[21], och det anges dessutom uttryckligen att ”ekonomiska förluster som åsamkas norska fiskare till följd av petroleumverksamhet” är ersättningsbara[22].

c) Inför vem är de ansvariga? Vem kan ansöka om ersättning?

Rätten till skadestånd kan grundas på rättsliga bestämmelser (den allmänna regeln inom verksamhet till havs) eller avtalsbestämmelser och beviljas i princip till följd av ett skadeståndskrav som inges av den skadelidande parten. I specifika fall kan ersättningen även vara ”automatisk” (den skadelidande parten behöver inte göra mycket), t.ex. vid kollektiv talan med automatisk anslutning (opt out-modellen)[23] eller om så föreskrivs i rättsliga eller avtalsmässiga bestämmelser.

I egenskap av allmänintressets väktare väcker offentliga myndigheter talan mot ansvariga parter för miljöskador. När det gäller skador och förluster har alla juridiska eller fysiska personer som lider skada eller förlust till följd av verksamheter till havs rätt att väcka talan, eftersom likabehandling enligt lagen är en central grundsats i de berörda länderna.

Det finns dock befogade frågor när det gäller om och i så fall i vilken utsträckning förorenare är ansvariga inför sökande i andra länder som skadas av deras verksamhet. Här måste tre ömsesidigt relaterade frågor lösas.

1. Rättslig behörighet: Vilken eller vilka domstolar ska pröva ärendet?
2. Lagval: Vilken eller vilka lagar ska domstolen tillämpa?
3. Utländska domar: Erkänns eller verkställs domar i ett annat land?

Dessa frågor behandlas i två befintliga EU-förordningar. När det gäller behörighetsfrågan beviljas offer för olyckor till havs enligt Bryssel I-förordningen[24] rätten att väcka talan mot svarande bosatta i unionen, antingen i det land där svaranden är bosatt, det land där olyckan inträffade eller det land där skadan uppstod. Dessa regler gäller även i Norge och Island på grundval av Luganokonventionen från 2007[25].

Detta innebär till exempel att (fysiska eller juridiska) personer i Nederländerna som lidit skada till följd av en olycka till havs som orsakats i brittiska vatten av ett italienskt företag kan välja att kräva skadestånd vid domstolarna i antingen Nederländerna, Storbritannien eller Italien, beroende på var de tror att de får den lämpligaste behandlingen och det bästa resultatet.

När det gäller den andra och den tredje frågan om lagval och utländska domar och vilken lag som styr utomobligatoriskt skadeståndsansvar till följd av olyckor till havs, är det enligt Rom II-förordningen[26] lagen i det land där skadan uppstår som styr, oavsett var olyckan inträffade. Om skadeståndet gäller miljöskador eller person- eller egendomsskada till följd av sådana skador, kan offren också välja att

[21] Dock med begränsningar, eftersom det måste fastställas att den ekonomiska förlust som lidits var tillräckligt direkt.
[22] Se bilaga III till arbetsdokumentet om skadeståndsansvar.
[23] Om en eller flera sökande väcker talan på uppdrag av en föreslagen grupp av privatpersoner eller företag som har lidit gemensam skada, och privatpersoner måste ansöka om att undantas från den kollektiva talan om de inte vill bli automatiskt inkluderade.
[24] Rådets förordning (EG) nr 44/2001 av den 22 december 2000 om domstols behörighet och om erkännande och verkställighet av domar på privaträttens område, EGT L 12, 16.1.2001.
[25] Konventionen om domstols behörighet och om erkännande och verkställighet av domar på privaträttens område (2007). Se avsnitt 2.10 i arbetsdokumentet om skadeståndsansvar.
[26] Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 864/2007 om tillämplig lag för utomobligatoriska förpliktelser (Rom II), EUT L 199, 31.7.2007, s. 40. Förordningen är inte tillämplig på Danmark.

förlita sig på lagen i det land där olyckan inträffade. Det är viktigt att tänka på att den tillämpliga lagen kan vara en medlemsstats lagstiftning eller lagstiftningen i ett tredjeland utanför EU[27].

Detta innebär till exempel att norska sökande som söker skadestånd avseende oljespill från en olycka till havs i Nederländerna kan välja att göra det enligt antingen Norges eller Nederländernas lagstiftning, beroende på vilken lagstiftning som är mest gynnsam för dem.

Bedömning av effektiviteten när det gäller ordningarna för skadeståndsansvar och lämpligheten att bredda bestämmelserna om skadeståndsansvar

Såsom beskrivs ovan och i detalj i arbetsdokumentet om skadeståndsansvar finns redan regler för skadeståndsansvar vid person- och egendomsskada i de berörda länderna, och miljöansvaret har harmoniserats genom EU-lagstiftning. De berörda länderna har emellertid olika bestämmelser för civilt skadeståndsansvar vid olyckor till havs och kan begränsa ansvaret i olika utsträckning. Begränsningarna av skadeståndsansvaret tenderar t.ex. att vara större enligt Cyperns och Storbritanniens lagstiftningar genom krav på bevis på vårdslöshet eller på att ekonomiska förluster är direkta, medan lagstiftningarna i andra länder, som Danmark, Frankrike, Island, Nederländerna och Norge är mer gynnsamma för sökanden[28].

Trots skillnaderna mellan de berörda länderna ska det dock noteras att det är svårt att med säkerhet säga att någon av lagstiftningarna är mindre effektiv när det gäller skadeståndskrav till följd av olyckor till havs.

Åtminstone några nationella ordningar kan också komma att ändras. Vid sina kontakter med kommissionen (bland annat vid möten i EU:s grupp av offshore-myndigheter – EUOAG[29]) har flera medlemsstater uppgett att de kan komma att omvärdera sina befintliga ordningar för skadeståndsansvar för olyckor till havs i samband med kravet att införa förfaranden för ersättning enligt artikel 4.3 i direktivet om säkerhet till havs. Ändringar av behandlingen av civilt ansvar krävs inte uttryckligen i direktivet, men skadeståndsansvar och ersättning har ett nära samband, och om den ena ändras kan det också bli nödvändigt att ändra den andra. Kravet i artikel 4.3 i direktivet kan således leda till att bestämmelserna om skadeståndsansvar breddas i några av de berörda länderna.

Breddade bestämmelser om skadeståndsansvar på EU-nivå kan leda till att strikt skadeståndsansvar blir tillämpligt på flera kategorier av skador och förluster i de berörda länderna, och/eller till att flera typer av ekonomiska förluster blir berättigade till ersättning – särskilt ekonomiska förluster som sannolikt kan drabba fiskesektorn och lokala kustekonomier (t.ex. turistorter vid havet). De relevanta rättsakterna är något oklara, vilket innebär att vissa skadeståndskrav avseende ekonomisk förlust är osäkra. Lagstiftningen bör därför förtydligas, med en särskild hänvisning till vilka typer av skador som sannolikt kan uppstå till följd av olyckor till havs och/eller vilka parter som sannolikt kan drabbas. De befintliga lagstiftningarna förefaller vara omfattande när det gäller tillgång till gränsöverskridande rättvisa, och breddade bestämmelser om skadeståndsansvar kan leda till att tillgången till rättslig prövning för sökande som kräver skadestånd för olyckor till havs blir bättre genom införandet av möjligheten till kollektiv talan med automatisk anslutning avseende sådana olyckor.

[27] Se avsnitt 2.10 i arbetsdokumentet om skadeståndsansvar.
[28] En närmare beskrivning finns i avsnitten 2.2 och 2.5–2.7 i arbetsdokumentet om skadeståndsansvar.
[29] Kommissionens beslut av den 19 januari 2012 om inrättandet av Europeiska unionens grupp av myndigheter för olje- och gasverksamhet till havs, EUT C 18, 21.1.2012, s. 8.

Det kan hävdas att tillgången till rättvisa underlättas för alla offer om företagen blir ansvariga för *alla* skador och förluster som orsakas av olyckor till havs. Detta stimulerar företagen att vidta lämpliga försiktighetsåtgärder och utveckla säkrare sätt att bedriva sin verksamhet. På så sätt kan det också säkerställas att verksamheter till havs endast bedrivs om fördelarna uppväger riskerna.

Begränsat skadeståndsansvar är dock en praktisk nödvändighet. Rättstvister om oljespill kan vara särskilt komplicerade och det krävs en balans mellan behovet av att ersätta offren på lämpligt sätt och att förhindra utbetalningar av ”oberättigade” krav. Ekonomiska förluster är sannolikt kopplade till varandra i ekonomin, och därför är väl definierade skadeståndskriterier viktiga för att förhindra överdrivet ansvar – även känt som lavineffekten[30] – med tanke på behovet av att kunna utesluta mer indirekta, spekulativa skadeståndskrav. De rättsliga traditionerna avgör hur medlemsstaterna i sina lagstiftningar skiljer mellan berättigade krav och vanliga risker som deltagarna möter i ekonomin.

Slutsatser och rekommendationer

Tillgången till rättvisa för offer regleras på olika sätt i de nationella ordningarna för skadeståndsansvar, men för närvarande är det inte möjligt att med säkerhet konstatera att någon av de nuvarande ordningarna för civilt skadeståndsansvar i de berörda länderna är mindre effektiv för att förstärka direktivets krav att garantera säkerheten vid olje- och gasverksamhet till havs inom EU.

Det står emellertid klart att medlemsstaterna i och med införlivandet av direktivet om säkerhet till havs i de nationella lagstiftningarna kommer att behöva undersöka hur deras regler för skadeståndskrav bäst kan skydda allmänintresset enligt ersättningskraven i artikel 4.3 i direktivet. Åtgärder för att säkerställa lämplig behandling av ersättningskrav kan medföra ändringar av ordningarna för skadeståndsansvar, och vissa medlemsstater kan därför komma att se över sina nationella ordningar för att fastställa graden av skadeståndsansvar inom ramen för olje- och gasverksamhet till havs.

När medlemsstaterna ser över sina ordningar för skadeståndsansvar inom ramen för genomförandet av direktivet om säkerhet till havs i den nationella lagstiftningen bör de samtidigt överväga att införa särskilda bestämmelser för de ekonomiska sektorer som är mest utsatta för olyckor till havs. Det är dock viktigt att se till att detta inte ger upphov till allmän osäkerhet om nivån på det ekonomiska ansvaret, vilket kan hämma utvecklingen av olje- och gasresurser till havs. Detta arbete bör skräddarsys efter de betydande nationella skillnaderna när det gäller de ekonomiska fördelarna och riskerna med verksamhet till havs och vilka industrier som är utsatta för olyckor till havs i de olika medlemsstaterna. Medlemsstater med omfattande verksamhet till havs och stora fiske- och/eller kustturismsektorer bör undersöka om det skulle vara önskvärt att förstärka bestämmelserna just för dessa sektorer, vilket t.ex. Norge redan har gjort för sin fiskesektor.

Bryssel I- och Rom II-förordningarna innebär dessutom att de berörda länderna i sina krav på ekonomisk säkerhet måste räkna med de eventuella skador som deras licensinnehavare och operatörer kan orsaka i andra jurisdiktioner. Sådana skador kan vara mycket större än de skador som orsakas nationellt eftersom allvarliga olyckor kan få stor geografisk spridning och reglerna för civilt skadeståndsansvar kan vara strängare i andra jurisdiktioner.

Kommissionen har goda möjligheter att öka medvetenheten om dessa införlivandefrågor genom forum som EU:s grupp av offshore-myndigheter (EUOAG), tillsammans med nationella myndigheter, olje- och gasindustrin, andra industrier och det civila samhället. Kommissionen har regelbundet satt upp

[30] När det är omöjligt att förhindra osannolika krav som samhället inte anser vara berättigade men som sannolikt skulle kunna gå igenom.

denna diskussion på dagordningen för EUOAG:s möten och kommer att fortsätta att göra det genom riktade seminarier och strukturerade utbyten av bästa praxis.

Kommissionen bör dock gå längre än att bara stimulera diskussioner med operatörerna, och säkerställa att alla medlemsstater åtgärdar de punkter som tas upp ovan genom överensstämmelsekontroller som inriktas på relevanta ansvars- och ersättningsbestämmelser i direktivet om säkerhet till havs. Parallellt kommer kommissionen att utnyttja EUOAG-mötena för att systematiskt samla in uppgifter som täcker alla ansvarsrelaterade aspekter av medlemsstaternas nyligen införlivade lagar.

Tack vare dessa tre åtgärder kan kommissionen ta med en omfattande analys av ändringarna av de olika nationella ordningarna i sin genomföranderapport, särskilt av hur effektiva ansvarsbestämmelserna är. Detta bör ge kommissionen tillräckligt underlag för att dra slutsatser om behovet av ytterligare åtgärder.

INSTRUMENT FÖR EKONOMISK SÄKERHET OCH DERAS TILLGÄNGLIGHET

När ansvaret har fastställts är nästa fråga naturligtvis hur förorenarna kommer att finansiera avhjälpandet av de skador som de är ansvariga för. Deepwater Horizon visade att de värsta olyckorna till havs kan orsaka så stora skador att bara de största företagen har råd att ta hela kostnaden för dessa. Detta ger upphov till frågor om huruvida det finns instrument för ekonomisk säkerhet som garanterar att ersättning finns tillgänglig och att företagen förblir solventa efter en allvarlig olycka.

Det finns en bred uppsättning produkter för ekonomisk säkerhet tillgängliga för att säkra olje- och gasföretagens risker. Det finns olika alternativ, från självförsäkringsalternativ[31] och ansvarsförsäkringar[32] till ömsesidiga försäkringar som *Offshore Pollution Liability Association Ltd* (Opol)[33], alternativa former för risköverföring[34] och andra.

Textruta: Opol

Offshore Pollution Liability Association Ltd (Opol) är ett ömsesidigt avtal för industrin som är öppet för offshore-aktörer i många av de berörda länderna. Medlemsföretagen har en garanti för att andra företag i systemet kommer att betala eventuella skadestånd som de är ekonomiskt oförmögna att betala själva, upp till fastställda gränser (125 miljoner US-dollar för kostnader för avhjälpande åtgärder och 125 miljoner US-dollar för föroreningsskador). Efter ett tillbud ställs inte skadeståndskraven direkt till Opol, utan till det medlemsföretag som är ansvarigt för de berörda skadorna och förlusterna.

Opol är varken en ersättningsfond som företaget kan utnyttja eller en garanti mot att företaget går i konkurs. Ömsesidigt ansvar för insolvensrisker som bärs av tredjeparter bidrar till att minska försäkringskostnaderna och försäkra tillsynsmyndigheterna och allmänheten om licensinnehavarnas finansiella kapacitet. Kriterierna för Opol-medlemskap utgör en ytterligare ömsesidig kontroll från industrins sida, som kompletterar tillsynsmyndigheternas kontroll av företagens finansiella kapacitet vid licensieringen.

Opol-medlemskapet kräver att operatörerna godtar strikt skadeståndsansvar för skador och förluster och är en förutsättning för att beviljas licens i Storbritannien. Medlemskap i systemet uppfyller även Irlands licenskrav för verksamhet till havs. Opols tak på 250 miljoner US-dollar för återbetalning och ersättning per tillbud kanske inte täcker alla skador och förluster från de värsta olyckorna.
En närmare beskrivning finns i avsnitten 2.3 och 4.2 i arbetsdokumentet om skadeståndsansvar.

[31] Arbetsdokumentet om skadeståndsansvar, s. 35–36.
[32] Arbetsdokumentet om skadeståndsansvar, s. 36–38.
[33] Arbetsdokumentet om skadeståndsansvar, s. 40–41.
[34] Arbetsdokumentet om skadeståndsansvar, s. 41.

Alla dessa produkter kanske inte används allmänt av offshore-industrin för närvarande, men marknaden för instrument för ekonomisk säkerhet verkar vara tillräckligt bred och innovativ för att tillgodose behoven hos alla olje- och gasföretag som bedriver verksamhet enligt de gällande skadeståndskraven inom EES. Detta bidrar också till att olje- och gasföretagen kan sprida sina risker till en rad olika marknadsaktörer, från försäkrings- och återförsäkringsbolag till finansmarknadsaktörer som riskkapitalgrupper eller hedgefonder samt till andra olje- och gasföretag.

Trots detta saknas det för närvarande instrument för ekonomisk säkerhet för att täcka alla skador från de ovanligaste och mest kostsamma olyckorna till havs. Det kan finnas olika anledningar till detta, varav en redan har diskuterats i denna rapport, nämligen att omfattningen av skadeståndsansvaret i vissa av de berörda länderna kan innebära att sådana produkter inte är nödvändiga för närvarande.

En annan viktig bidragande faktor är att tillsynsmyndigheterna i många av länderna endast godtar ett begränsat antal täckningsformer, vilket direkt utesluter en rad innovativa lösningar. Tolv av de 20 berörda länderna anger uttryckligen försäkringar som en mekanism för ekonomisk säkerhet som ett krav för att bevilja licens och/eller verksamhet, varav nio inte anger någon annan typ av mekanism. Denna stora andel länder som föredrar försäkringar kan vara ännu större, eftersom modellavtalen för sex av de länder som ingår i rapporten inte fanns tillgängliga för granskning[35].

Detta gör det omöjligt för kommissionen att skapa en fullständig bild av i vilken utsträckning andra faktorer kan hindra utvecklingen av instrument för ekonomisk säkerhet när det gäller skadeståndsansvar för verksamhet till havs. En av dessa andra faktorer kan vara brist på lagkrav för lämpliga täckningsnivåer. Täckningen kan gå utöver försäkringsbolagens kapacitet eller tillgången till återförsäkringar på marknaden. Om täckning finns tillgänglig kan försäkringsbolagen och offshore-industrin kanske inte enas om risknivåer och därmed ett pris på dessa produkter, vilket leder till att dessa produkter inte tillhandahålls.

Denna situation kommer sannolikt att förändras i och med genomförandet av direktivet om verksamhet till havs. Genom artikel 4.1–4.3 i direktivet införs exponeringsbaserade krav för instrument för ekonomisk säkerhet, vilket innebär att medlemsstaterna blir skyldiga att ta vederbörlig hänsyn till sökandens ”ekonomiska förmåga, inbegripet eventuell ekonomisk säkerhet, att täcka skadeståndsansvar som möjligen kan uppstå som en följd av den aktuella olje- och gasverksamheten till havs”.

Enligt artikel 4.3 i direktivet är medlemsstaterna dessutom skyldiga att ”göra det lättare att sätta in hållbara ekonomiska instrument eller andra arrangemang för att hjälpa licenssökande att påvisa sin ekonomiska förmåga”. Här kan flera åtgärder vidtas, bland annat att bredda de täckningsformer som godtas av de nationella myndigheterna.

Bestämmelserna i direktivet om säkerhet till havs återges i offshore-protokollet till Barcelonakonventionen, som nyligen blev en del av EU:s regelverk[36]. I artikel 27.2 b i protokollet anges att parterna ska ha och bibehålla försäkringsskydd eller annat ekonomiskt skydd i syfte att garantera ersättning för skador som orsakats av de verksamheter som avses i protokollet.

[35] Se avsnitt 3.2 i arbetsdokumentet om skadeståndsansvar.

[36] Rådets beslut av den 17 december 2012 om Europeiska unionens anslutning till protokollet om skydd av Medelhavet mot förorening orsakad av prospektering och utvinning på kontinentalsockeln och i områden på eller under havsbotten (2013/5/EU), EUT L 4, 9.1.2013, s. 13.

Erfarenheten från direktivet om miljöansvar visar att en konkurrenskraftig marknad för instrument för ekonomisk säkerhet – pooler, försäkringar, obligationer, garantier osv. – kan utvecklas om EU avsevärt ändrar sin lagstiftning, om än med en tidsförskjutning för att låta marknadsaktörerna anpassa sig till de nya kraven[37]. Det kan därför förväntas att tillgången till och användningen av instrument för ekonomisk säkerhet för olycksrisker i samband med verksamhet till havs förbättras under åren efter genomförandet av direktivet om säkerhet till havs i de nationella lagstiftningarna.

Slutsatser och rekommendationer

Även om instrument för ekonomisk säkerhet som täcker alla skador från de ovanligaste och mest kostsamma olyckorna till havs inte finns lätt tillgängliga på försäkringsmarknaden, verkar marknaden vara tillräckligt bred och innovativ för att tillgodose behoven hos alla olje- och gasföretag som bedriver verksamhet enligt de gällande skadeståndskraven inom EES. Marknaden för instrument för ekonomisk säkerhet kan dessutom förväntas anpassa sig till de nya krav som införs genom artikel 4 i direktivet om säkerhet till havs, särskilt om de nationella myndigheterna breddar de former av finansiella instrument som de godtar. Dessa förutsedda förändringar bör bli märkbara efter det att tidsfristen för genomförandet av direktivet löper ut i juli 2015, samt efter genomförandet av offshore-protokollet till Barcelonakonventionen. Kommissionen kommer i överensstämmelsekontrollerna av direktivet att prioritera kontrollen av om artikel 4 har genomförts fullständigt.

Beslutet om huruvida medlemskap i ömsesidiga försäkringssystem som Opol ska godtas eller krävas bör lämnas till medlemsstaterna, eftersom denna fråga är nära kopplad till deras nationella ordningar för skadeståndsansvar, karaktären hos systemet i fråga, licensinnehavarna i deras vatten och de risker som dessa kan ställas inför. De betydande regionala skillnaderna i verksamheten till havs inom EES – och följaktligen skillnaderna i typer och nivåer av de risker som operatörerna kan ställas inför – kan leda till omotiverad korssubventionering av risken mellan dessa regioner och till eventuella moraliska risker om en universallösning används.

HANDLÄGGNING AV ERSÄTTNINGSKRAV

När omfattningen av skadeståndsansvaret och förmågan att finansiera den ersättning som ska betalas för skador, antingen från företagets egna medel eller genom ett finansiellt instrument, har fastställts återstår den sista biten i pusslet, nämligen hur ersättningen ska betalas ut så att den snabbt når de berättigade sökandena. Deepwater Horizon-katastrofen 2010 visade att allvarliga olyckor till havs kan påverka ett stort antal personer och anspränga de tillgängliga resurserna i alla system som inrättas för att behandla skadeståndskrav och betala ut ersättning till offren. Den visade också hur viktigt det är att aktivt införa en väl genomtänkt ersättningsmekanism innan allvarliga olyckor uppstår för att minimera spridningseffekterna av förlusten i ekonomin.

För närvarande finns endast två särskilda ersättningsmekanismer för olje- och gasolyckor i de berörda länderna. För det första har Norge inrättat en lagstadgad ersättningsmekanism för att hantera olyckor till havs. I den norska lagen om petroleumverksamhet kodifieras reglerna för handläggning av samlade skadeståndskrav och ersättning till fiskare. Lagstiftningen innehåller även bestämmelser avseende

[37] Rapport från kommissionen till rådet, Europaparlamentet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén enligt artikel 14.2 i direktiv 2004/35/EG om miljöansvar för att förebygga och avhjälpa miljöskador av den 12.10.2010, KOM(2010) 581 slutlig.

gränsöverskridande skadeståndskrav från Danmark, Finland och Sverige enligt den nordiska miljöskyddskonventionen[38].

För det andra fastställs, som ett alternativ till domstolsförfarande, även förfaranden för att behandla skadeståndskrav i Opol, trots att det främst är ett ömsesidigt avtal inom industrin. En stor brist i Opols ersättningssystem är dock bestämmelsen att det är de ansvariga operatörerna som i första hand bestämmer om skadeståndskraven mot dem är tillämpliga enligt Opol-avtalet[39].

I avsaknad av ett särskilt ersättningssystem för olje- och gasolyckor till havs behandlas skadeståndskrav enligt den nationella skadeståndslagstiftningen. Här gäller alltså civilrättsliga förfaranden[40] och målen kan förväntas pågå från sex månader upp till flera år (årtionden i vissa fall) om de inte regleras utanför domstol. Belgien, Italien, Portugal och Nederländerna har nyligen antagit ny lagstiftning för att förenkla grupptalan, men detta kan rationaliseras ytterligare för att bättre hantera de särskilda skador som olyckor till havs kan orsaka och behoven hos de sektorer som sannolikt drabbas, särskilt fiske och turism[41].

Det finns för närvarande mycket få ersättningssystem för olyckor till havs inom EES, men denna situation kommer sannolikt att förändras avsevärt i och med genomförandet av direktivet om säkerhet till havs. Enligt artikel 4.3 i direktivet ska medlemsstaterna fastställa förfaranden för snabb och adekvat handläggning av krav på ersättning, även vad gäller ersättning som ska betalas ut för gränsöverskridande tillbud, i den mån skadeståndsansvar föreskrivs i den nationella lagstiftningen. Det kan finnas flera sätt att förbättra de gällande bestämmelserna, t.ex.

- oberoende handläggning av skadeståndskrav,
- likabehandling för gränsöverskridande skadeståndskrav,
- förbättrad tillgång till samt tydligare och enklare förfaranden för att ansöka om skadestånd,
- tydlig ansvarsskyldighet avseende handläggning av skadeståndskrav,
- förbestämda tidsfrister för att minimera förseningar, och
- medel för tillgång till rättslig prövning om systemet inte fungerar.

Slutsatser och rekommendationer

För närvarande finns endast två särskilda ersättningsmekanismer för olje- och gasolyckor i de berörda länderna. Enligt direktivet om säkerhet till havs är dock medlemsstaterna skyldiga att fastställa förfaranden för snabb och adekvat handläggning av krav på ersättning. I samarbete med medlemsstaterna kan kommissionen bidra till att uppnå adekvata garantier för sökanden i detta avseende. Om adekvata garantier för offer för olyckor till havs inte inrättas inom de nya nationella ersättningssystemen och rättigheterna för sökande i gränsöverskridande ärenden enligt Bryssel I- och Rom II-förordningarna inte återges fullständigt i dessa system, kan kommissionen inom ramen för eller efter den första genomföranderapporten behöva utvärdera om och i så fall vilka EU-åtgärder som skulle kunna bidra till att dessa mål uppnås.

[38] Se avsnitt 4.1 i arbetsdokumentet om skadeståndsansvar.
[39] Se avsnitten 2.3 och 4.2 i arbetsdokumentet om skadeståndsansvar.
[40] De regler som domstolarna följer när de dömer i civilrättsliga processer.
[41] En närmare beskrivning finns i avsnitt 4.3 i arbetsdokumentet om skadeståndsansvar.

ÖVERGRIPANDE SLUTSATSER

Under de närmaste åren kommer effekterna av direktivet om säkerhet till havs när det genomförs av medlemsstaterna att visa om det är lämpligt att inbegripa vissa beteenden som leder till allvarliga olyckor till havs i straffrätten för att ytterligare öka säkerheten till havs. Om så är lämpligt kommer kommissionen att lägga fram lagstiftningsförslag.

Att bredda skadeståndsansvarsbestämmelserna genom EU-lagstiftning förefaller inte lämpligt vid denna tidpunkt. I vissa fall bidrar Bryssel I- och Rom II-förordningarna till att förebygga att skillnader i de nationella ordningarna medför nackdelar för sökande från andra EU-medlemsstater. Vissa medlemsstater kan dessutom komma att omvärdera sina befintliga ordningar för skadeståndskrav för olyckor till havs i samband med andra ändringar som införs genom direktivet om säkerhet till havs.

Kommissionen kommer att kunna dra slutsatser om behovet av ytterligare åtgärder när det är dags att utarbeta den första rapporten om genomförandet av direktivet. Kommissionen kan bland annat göra följande:

- Fortsätta att göra framsteg med skadeståndsfrågor genom strukturerade EUOAG-diskussioner.
- Inrikta sig på ansvarsrelaterade frågor i överensstämmelsekontrollerna av direktivet.
- Utnyttja EUOAG-mötena för att systematiskt samla in uppgifter som täcker alla ansvarsrelaterade aspekter av nyligen införlivade lagar.

Det saknas för närvarande instrument för ekonomisk säkerhet för att täcka alla skador från de mer ovanliga och kostsamma olyckorna till havs inom EES. Dessutom finns det för närvarande endast två särskilda ersättningsmekanismer för olje- och gasolyckor i de berörda länderna. Direktivet om säkerhet till havs bör dock leda till avsevärda förbättringar på båda dessa områden.

Om de nya nationella lagarna inte skulle bidra till att förbättra tillgången till instrument för ekonomisk säkerhet och till att fastställa förfaranden för snabb och adekvat handläggning av krav på ersättning, kommer kommissionen att utvärdera om och i så fall vilka ytterligare EU-åtgärder som skulle kunna bidra till att uppnå dessa mål.

Kommissionen uppmuntrar medlemsstaterna att utbyta erfarenheter av instrument för ekonomisk säkerhet, skadeståndsansvar, ersättning och straffrättsliga påföljder, främst inom ramen för EU:s grupp av offshore-myndigheter. Efter det att direktivet har genomförts och baserat på erfarenheterna från de medlemsstater som arbetar med den nya rättsliga grunden kan kommissionen uppdatera bedömningen i denna rapport.