



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 23.11.2005
KOM(2005) 593 endelig

2005/0242 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om rederes erstatningsansvar og om finansiel garanti

(forelagt af Kommissionen)

{SEK(2005) 1517}

BEGRUNDELSE

1) BAGGRUNDEN FOR FORSLAGET

- **Begrundelse og formål**

Spørgsmålene vedrørende det ansvar, der påhviler operatører inden for søfartstransportkæden, er ved at blive en central bestanddel af Fællesskabets politik på søtransportområdet. Dette illustreres af følgende to initiativer:

- Det Europæiske Fællesskab indførte for nylig en ordning med administrativt og strafferetligt ansvar for overtrædelser i form af forurening fra skibe (direktiv 2005/35/EF, EUT L 255 af 30.9.2005, s. 11). Sigtet med denne sanktionsordning, som bygger på De Forenede Nationers havretskonvention, er at øge det ansvar, der påhviler alle søfartstransportkædens led, ved at udbygge de bestemmelser, der blev fastsat i Den Internationale Søfartsorganisations (IMO) konvention om forebyggelse af forurening fra skibe (MARPOL-konventionen).
- Der forelægges som en del af nærværende lovgivningspakke Europa-Parlamentet og Rådet et forslag til forordning om det erstatningsansvar, der påhviler virksomheder, som transporterer passagerer til søs. Ifølge dette forslag optages protokollen af 2002 til Athen-konventionen angående transport af passagerer og deres bagage til søs, som blev vedtaget i IMO's regi, i fællesskabsretten. Sideløbende med vedtagelsen af dette forslag bør det gøres muligt for EU og medlemsstaterne at tiltræde denne protokol.

Nærværende forslag til direktiv supplerer disse bestemmelser. Formålet dermed er på EU-plan at indføre en ordning for det erstatningsansvar, der påhviler redere (kategorien omfatter alle personer, der er ansvarlige for driften af et skib), dersom der tilføjes tredjemand skade.

Når Kommissionen fremsætter dette forslag, imødekommer den et ønske, som både Europa-Parlamentet, Det Europæiske Råd og Rådet har givet udtryk for.

Den 21. marts 2004 gav Europa-Parlamentet udtryk for et ønske om ”en samlet og sammenhængende europæisk søfartspolitik, der skal skabe et europæisk rum for sikkerhed til søs, og som navnlig skal bygge på (...) indførelse af en ansvarsordning omfattende hele søfartstransportkæden (...)”.

Den 21 marts 2003 anmodede Det Europæiske Råd om, ”at søtransportvirksomheders erstatningsansvar øges” i sammenhæng med arbejdet med en eventuel revision af det internationale system for erstatning for skader ved olieforurening.

Den 20. december 2000 vedtog Rådet (transportministrene) konklusioner om sikkerheden til søs, i hvilke medlemsstaterne opfordres til ”at overveje at ændre de gældende regler, så det bliver muligt at drage andre ansvarlige parter end rederne til ansvar og at indføre ubegrænset ansvar for redere, såfremt disse groft eller med overlæg tilsidesætter deres sikkerhedsforpligtelser”.

- **Generel baggrund**

Der er vedtaget en række internationale konventioner på området for rederes erstatningsansvar.

Der er visse grænser for alle disse konventioner, bl.a. det forhold, at de fleste af dem ikke er trådt i kraft, og at de, der er trådt i kraft, kun er det i nogle lande og ikke i andre.

Men det er især med hensyn til substansen, at de regler, der er indført ved disse konventioner, ikke er tilfredsstillende, fordi de rent faktisk hverken bidrager til at forebygge skader eller til at sikre erstatning derfor.

- Forebyggelse af skader

De internationale ordninger har meget begrænsede virkninger, når det drejer sig om forebyggelse og afskrækkelse. Disse konventioner rummer nemlig et traditionelt princip inden for havretten: en så godt som absolut begrænsning af operatøernes ansvar.

I henhold til alle disse konventioner har rederen ret til at begrænse sit ansvar. Han mister kun denne ret, hvis det er fundet godtgjort, at skaden ”skyldes vedkommendes egen handling eller undladelse, begået forsætligt eller groft uagtsomt og med forståelsen af, at sådant tab sandsynligvis ville blive forårsaget”.

I ERIKA II-meddelelsen analyserede Kommissionen omfanget af disse ”handlinger, der udelukker begrænsning”, og foreslog ændringer deraf i forbindelse med revisionen af en af disse internationale konventioner.

Efter Kommissionens opfattelse ”opfylder uagtsomhed eller endog grov uagtsomhed fra ejerens side ikke [dette kriterium], og det er klart, at i de fleste tilfælde vil det være meget vanskeligt at anfægte denne grænse. (...) Skibsejerens ret til at begrænse sit erstatningsansvar er praktisk taget umulig at anfægte. (...) I det mindste bør bevis for grov uagtsomhed fra skibsejerens side medføre ubegrænset ansvar. En sådan foranstaltning ville skabe en tættere sammenhæng mellem ansvarspådragelse og skibsejerens handlinger og ville således både have en præventiv og afstraffende virkning”.

Legitimiteten af princippet om begrænsning af ansvaret bestrides i stadig højere grad. Et eksempel herpå blev givet uden for sektoren for søtransport ved vedtagelsen i foråret 2004 af direktivet om miljøansvar, som rummer princippet om operatøernes ubegrænsede ansvar (direktiv 2004/35/EF, EUT L 143 af 30.4.2004, s. 56).

- Erstatning for skader

I enhver situation med en lovgivning, hvorved der indføres en ansvarsordning, kunne visse redere fristes til at organisere deres insolvens. For øvrigt findes der generelt ikke nogen forsikringsforpligtelse på søtransportområdet.

Af hensyn til de skadelidtes interesser bør det navnlig gøres obligatorisk at tegne en forsikring eller i det mindste kræves af rederen, at han stiller en finansiell garanti.

Denne forpligtelse ville for øvrigt bidrage til at højne handelsflådens kvalitet (idet forsikringsgiverne principielt selv ville blive foranlediget til at sondre mellem substandard-skibe og andre skibe) og genskabe konkurrencen mellem operatørerne (den del af samtlige skibe, som ikke er dækket af en forsikringspolice, er anslået til 5 %).

Det er disse betragtninger, der er årsagen til, at nogle internationale konventioner, der gælder for visse forureningstyper, kræver, at rederne stiller en finansiel garanti (konventionen af 1992 om det privatretlige ansvar for skader ved olieforurening, konventionen af 1996 om ansvar og erstatning for skader forvoldt i forbindelse med søtransport af skadelige og farlige stoffer (endnu ikke trådt i kraft) og konventionen af 2001 om det privatretlige ansvar for skader ved bunkerolieforurening (endnu ikke trådt i kraft)). Ud over de områder, der er dækket af disse konventioner, findes der ikke nogen bindende internationale bestemmelser på området. Det skal dog bemærkes, at IMO i 1999 fastsatte retningslinjer, som henstillede, at rederne tegnede en ansvarsforsikring. Endelig skal det understreges, at en række tredjelande har indført tvungne forsikringsordninger.

Den finansielle garanti udstedes indtil visse niveauer, over hvilke det alene påhviler rederen at yde de skadelidte erstatning. Udsigten til, at loftet over ansvaret ophæves, udgør et virkeligt incitament til at tage hensyn til de risici, der knytter sig til rederibranchen, og bidrager under denne synsvinkel til at gøre operatørerne mere ansvarsbevidste.

I forbindelse med moderniseringen af disse konventioner foretages der en revision af dem. Der er indledt en revision af konventionerne af 1992 om det privatretlige ansvar og erstatning for skader ved olieforurening. Kommissionen har til hensigt at arbejde for, at der foretages forbedringer af denne konvention, f.eks. på området ophævelse af begrænsningen af erstatningsansvaret.

De øvrige relevante internationale konventioner vil næppe blive moderniseret i nær fremtid. Kommissionen foreslår derfor, at der følges en pragmatisk approach i to etaper.

I første etape foreslås det, at samtlige medlemsstater bliver kontraherende parter i den horisontale konvention om privatretligt ansvar for søtransport, som konventionen af 1996 om begrænsning af ansvaret for søretlige krav udgør. Direktivet bør også tage sigte på, at denne konvention indføres i fællesskabsretten for at sikre en effektiv og ensartet gennemførelse deraf på fællesskabsplan. Med dette forslag tilstræber Kommissionen også, at der gøres brug af en mulighed i konventionen af 1996 for, at tredjelande kan ansøres til også at blive kontraherende parter. Det skal bemærkes, at medlemsstaterne sideløbende med dette direktiv forbereder sig på at blive parter i ovennævnte konventioner om farlige stoffer og bunkerolie.

I anden etape vil Kommissionen anmode om et mandat til i IMO's regi at føre forhandlinger om en revision af konventionen af 1996 for at revidere det niveau, på hvilket rederen mister retten til at begrænse sit ansvar. Dette fremtidige supplerende initiativ fra Kommissionens side vil blive baseret på en høring af interesserede kredse og en tilbundsgående økonomisk analyse af spørgsmålet under skyldig hensyntagen til

udviklingen i sektoren for internationale transporter.

- **Gældende bestemmelser på det område, som forslaget vedrører**

Der er ingen gældende bestemmelser på det område, som forslaget vedrører.

- **Overensstemmelse med andre EU-politikker og –mål**

Forslaget vedrører én af en række foranstaltninger, som har til formål at øge sikkerheden til søs, og som indgår i den højt prioriterede opgave ”sikkerhed” i Kommissionens årlige politiske strategi. Forslaget vil bidrage til miljøbeskyttelsen ved i højere grad at drage potentielle skadevoldere til ansvar. Desuden tilstræber den forbedringer af de søfarendes leve- og arbejdsvilkår.

2) HØRING AF INTERESSEREDE PARTER OG KONSEKVENSANALYSE

- **Høring af interesserede parter**

Høringsmetoder, hovedmålgrupper og respondenternes overordnede profil

Som led i forberedelserne til denne nye lovgivningspakke foretog Kommissionen i maj 2004 og derefter i februar 2005 en dobbelt række høringer af repræsentanter for medlemsstaterne og skibsfartens forskellige sektorer, herunder de søfarende, på grundlag af arbejdsdokumenter fra sine tjenestegrene med en detaljeret liste over spørgsmål vedrørende de påtænkte initiativer. Desuden modtog Kommissionen detaljerede skriftlige kommentarer til disse spørgsmål.

Sammenfatning af svarene og af, hvordan der er taget hensyn til dem

Hvad angår ophævelse af begrænsningen af erstatningsansvaret, gjorde branchens repræsentanter gældende, at hovedvægten burde lægges på de igangværende internationale drøftelser om den eventuelle revision af konventionerne af 1992 om det privatretlige ansvar og erstatning for skader ved olieforurening.

Hvad angår den tvungne forsikring, var der delte meninger blandt branchens repræsentanter. Redernes repræsentanter var skeptiske over for Kommissionens initiativ. Forsikringsgivers repræsentanter fremhævede det interessante ved en sådan foranstaltning. De søfarendes repræsentanter var positivt indstillede over for forsikringspligten vedrørende skader forvoldt over for tredjemand og hjemsendelse af søfarende, der er blevet efterladt.

- **Ekspertbistand**

Det har ikke været nødvendigt med ekspertbistand.

- **Konsekvensanalyse**

Der er to muligheder:

- at fremme iværksættelsen af de internationale konventioner. De forholdsvis langsommelige nationale ratifikationsprocesser gør imidlertid disse

konventioners ikrafttrædelsesdato og geografiske anvendelsesområde uvisse. Dette direktiv bør udgøre det egnede bindende værktøj, som gør det muligt at sikre en hurtig og ensartet ikrafttræden af disse konventioner på fællesskabsplan. Desuden bør dette direktiv i bund og grund gøre det muligt at modernisere erstatningsretten på det maritime område på mellemlang sigt.

- at indføre en tilpasset fællesskabsordning, som tager sigte på dels at ophæve begrænsningen af erstatningsansvaret, dels at påtvinge rederne en forsikring. Konsekvenserne af denne anden mulighed kan beskrives som følger:

Hvad angår ophævelse af loftet, vil kun redere, som handler groft uagtsomt, blive berørt, hvilket er til størst fordel for redere, der er omhyggelige med at overholde sikkerhedsnormerne, og som vedblivende vil nyde godt af beskyttelsesordningen til begrænsning af ansvaret. Det skal desuden bemærkes, at en iværksættelse af en tvungen forsikringsordning vil bidrage til kampen mod substandard-skibe, for øvrigt på linje med anvendelsen af andre foranstaltninger i denne lovgivningspakke. Det kan i den sammenhæng anslås, at forsikringsgivernes risiko ikke vil vokse.

Det skal for øvrigt bemærkes, at denne approach forudsætter, at de medlemsstater, der måtte være kontraherende parter i konventionen af 1996, opsiges dette instrument i tide og senest inden udgangen af den periode, i hvilken dette direktiv skal gennemføres.

Hvad angår den tvungne forsikring, vil langt de fleste af de redere, som allerede nu har en ansvarsforsikringspolice for skader forvoldt på tredjemand af deres skibe, drage fordel af denne nye ordning, fordi de på ny vil handle på et marked, hvor konkurrencen ikke fordrejes af visse skrupelløse operatører, der ikke har nogen forsikring.

I praksis vil rederne skulle følge procedurerne for opnåelse af certifikater og derefter anmeldelse af disses tilstedeværelse om bord.

For øvrigt vil besætningen nyde godt af beskyttelse i form af finansiel garanti for hjemsendelse af søfarende.

Situationen for personer, som et skib har forvoldt skade på, og som kræver erstatning af det pågældende skibs reder (enkeltpersoner, erhvervsfolk eller myndigheder), skal forbedres ved hjælp af den nye mekanisme for ophævelse af loftet og tvungen forsikring. Indførelsen af et direkte krav forbedrer deres situation yderligere.

Forvaltningerne (flagstaterne og havnestaterne) påvirkes i den forstand, at de skal indføre en ordning for udstedelse af certifikater for finansiel garanti og for efterprøvning af disse certifikater. Det skal bemærkes, at denne opgave i forvejen udføres i medlemsstaterne, men er begrænset til tankskibe, som transporterer persistente kulbrinter.

Kommissionen har foretaget en konsekvensanalyse, der er optaget i Kommissionens lovgivnings- og arbejdsprogram, og hvorom der er udarbejdet en rapport, der står til rådighed på:

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/impact/index_en.htm.

3) FORSLAGETS RETLIGE ASPEKTER

- **Resumé af forslaget**

Sigtet med dette forslag til direktiv er for alle skibe at indføre forstærkede ansvarsregler, som konkret bidrager til at forebygge skader forvoldt af skibe og til at sikre udbedring deraf.

Kommissionen foreslår, at samtlige medlemsstater hurtigst muligt og senest inden afslutningen af den periode, i hvilken dette direktiv skal gennemføres, ratificerer konventionen af 1996 om begrænsning af ansvaret for søretlige krav. Desuden foreslår den, at bestemmelserne i denne konvention optages i fællesskabsretten. Endvidere fastsættes det i forslaget, at skibe, der fører en stats flag, som ikke er kontraherende part i denne konvention, omfattes af en forstærket ansvarsordning, hvor grov uagtsomhed gøres til den handling, der ophæver begrænsningen. Dette er i overensstemmelse med konventionens artikel 15, stk. 1, og vil anspore til en endnu større tilslutning til dette instrument på verdensplan.

For bedre at kunne imødekomme de interesser, som de skadelidte ved hændelserne har, anser Kommissionen det desuden for nødvendigt at supplere bestemmelserne om ansvar med en ordning, hvor rederne stiller en tvungen finansiell garanti. I forslaget til direktiv præciseres såvel omfanget af som de nærmere regler for denne forpligtelse til at stille en finansiell garanti. Det fastsættes således, at for at tage hensyn til en eventuel ophævelse af loftet over ansvaret skal den finansielle garanti andrage et beløb, som svarer til det dobbelte af de lofter, der er fastsat i nævnte konvention af 1996. For øvrigt indføres der ved forslaget en ordning for anmeldelse af, at certifikaterne for finansiell garanti er til stede om bord, så snart skibene ankommer til farvande under medlemsstaternes jurisdiktion.

Desuden indføres der ved forslaget en særlig forpligtelse til at stille en finansiell garanti til dækning af udgifter til hjemsendelse af søfarende, der er blevet efterladt.

Endelig vil Kommissionen fem år efter dette direktivs ikrafttræden forelægge Europa-Parlamentet og Rådet en rapport om de indhøstede erfaringer med anvendelsen heraf.

- **Retsgrundlag**

EF-traktatens artikel 80, stk. 2.

- **Subsidiaritetsprincippet**

Hvis forslaget ikke berører et område, der henhører under Fællesskabets enekompetence, finder subsidiaritetsprincippet anvendelse.

Forslagets mål kan af følgende årsager ikke i tilstrækkeligt omfang opfyldes af medlemsstaterne.

I henhold til havretten kan en medlemsstat principielt kun anvende sin egen nationale lovgivning på skibe, der fører dens flag, og skibe, der anløber en af dens havne.

Desuden er der betydelige ulemper forbundet med, at der bliver stadig flere indbyrdes uforenelige nationale forskrifter for en søfartsindustri, der er af verdensomspændende størrelse. Det blev derfor meget hurtigt klart for medlemsstaterne, at det er vigtigt med en fælles optræden såvel på verdensplan som inden for en regional ramme.

Forslagets mål kan af følgende årsager bedre opfyldes via en indsats fra Fællesskabets side.

Der er visse grænser for indsatsen fra Den Internationale Søfartsorganisations side. Rent faktisk omfatter de vedtagne konventioner hverken en ordning, som sikrer overensstemmelseskontrol af de kontraherende landes gennemførelse deraf, eller mekanismer, som gør det muligt at sikre en ensartet fortolkning. For øvrigt når konventionerne et ambitionsniveau, som muligvis ikke lever op til borgernes aktuelle forventninger og ikke følger rettens seneste udvikling.

Ved approachen indføres der således en ny retlig ramme, som er ensartet på Den Europæiske Unions niveau, sikrer, at de principper, der anerkendes på internationalt plan, er fuldt effektive, og foretager de bydende nødvendige tilpasninger deraf.

Ved vedtagelsen af denne retlige ramme gøres det muligt at koordinere de eksisterende nationale lovgivninger på vigtige punkter såsom ophævelse af begrænsningen af erstatningsansvaret og tvungen forsikring.

Forslaget er derfor i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet.

- **Proportionalitetsprincippet**

Forslaget er af følgende årsager i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet.

De minimumsbestemmelser, der er vedtaget på fællesskabsplan, er tæt forbundet med de nationale lovgivninger erstatningsansvarsområdet. Hvad angår den tvungne forsikring, er bestemmelserne om udstedelse af certifikater ikke harmoniserede, men kan om fornødent blive det via komitologiproceduren.

Den største administrative opgave, der påhviler de nationale myndigheder i forbindelse med anvendelsen af dette direktiv, vedrører udstedelse og kontrol af forsikringscertifikater. Denne certifikatordning udgør en særdeles vigtig del af det samlede forslag.

- **Reguleringsmiddel/-form**

Foreslået eller foreslåede reguleringsmidler: direktiv.

Andre instrumenter ville af følgende årsager ikke være egnede.

Et direktiv er det bedst egnede reguleringsmiddel, når det drejer sig om den nye retlige rammes grundlæggende regler, som senere iværksættes via nationale lovgivninger og forskrifter.

4) BUDGETMÆSSIGE KONSEKVENSER

Forslaget har ingen virkninger for Fællesskabets budget.

5) YDERLIGERE OPLYSNINGER

- **Fornyset gennemgang/revision/udløbsklausul**

Forslaget omfatter en revisionsklausul.

- **Sammenligningstabel**

Medlemsstaterne skal meddele Kommissionen teksten til de nationale bestemmelser til gennemførelse af direktivet og en sammenligningstabel, som viser sammenhængen mellem de pågældende bestemmelser og dette direktiv.

- **Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde**

Den foreslåede retsakt omhandler et emne, der er omfattet af EØS-aftalen, og den bør derfor udstrækkes til at gælde i Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde.

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

af [...]

om rederes erstatningsansvar og om finansiel garanti

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 80, stk. 2,

under henvisning til forslag fra Kommissionen¹,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg²,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget³,

efter proceduren i traktatens artikel 251⁴, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Et af elementerne i Fællesskabets søtransportpolitik er at forbedre handelsflådens kvalitet ved i højere grad at gøre alle operatører ansvarlige.
- (2) Der er allerede truffet afskrækkende foranstaltninger ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/35/EF om forurening fra skibe og om indførelse af sanktioner for overtrædelser⁵, suppleret af Rådets rammeafgørelse 2005/667/RIA af 12. juli 2005 om skærpelse af de strafferetlige rammer med henblik på håndhævelse af lovgivningen til bekæmpelse af forurening fra skibe⁶.
- (3) Den internationale ordning for erstatningsansvar og erstatning ved olieforurening skal forbedres for at sikre, at operatørerne inden for søfartstransportkæden drager omsorg for, at olie kun transporteres om bord på mangelfri tankskibe.

¹ EUT C [...] af [...], s. [...].

² EUT C [...] af [...], s. [...].

³ EUT C [...] af [...], s. [...].

⁴ EUT C [...] af [...], s. [...].

⁵ EUT L 255 af 30.9.2005, s. 11.

⁶ EUT L 255 af 30.9.2005, s. 164.

- (4) Protokollen af 1996 til konventionen af 1976 om begrænsning af ansvaret for søretlige krav (herefter ”konventionen af 1996”) bør ratificeres af samtlige medlemsstater og et stort antal tredjelande.
- (5) For at sikre en fuldstændig og ensartet gennemførelse af konventionen af 1996 i hele Den Europæiske Union bør denne konvention indgå som en del af fællesskabsretten. Fællesskabets erstatningsansvarsordning bør give rederne mulighed for at begrænse deres ansvar til de øvre grænser, der er fastsat i denne konvention, i overensstemmelse med bestemmelserne deri.
- (6) Forpligtelsen til at stille finansiell garanti bør gøre det muligt at beskytte de skadelidte bedre. Den bidrager desuden til at udelukke substandard-skibe og gør det muligt at genskabe konkurrencen mellem operatørerne. En sådan forpligtelse er et nødvendigt supplement til konventionen af 1996. Den Internationale Søfartsorganisation har i sin resolution A 898(21) henstillet, at medlemsstaterne indfører en sådan forpligtelse til at stille finansiell garanti. Forsikringsdækningen bør fastsættes til et sådant niveau, at den gør det muligt at imødegå situationer, hvor de grænser, der er fastsat i konventionen af 1996, er utilstrækkelige, uden at der dog lægges uforholdsmæssigt store byrder på industrien.
- (7) Der bør træffes særlige foranstaltninger på grundlag af Den Internationale Søfartsorganisations resolution A 930(22) for at beskytte søfarende, der er blevet efterladt.
- (8) Vigtige elementer i dette direktiv er udstedelsen af certifikater, som attesterer den konkrete finansielle garanti, anmeldelsen af disse certifikater, medlemsstaternes gensidige anerkendelse af dem og tilgængeligheden af den finansielle garanti for skadelidte, der søger at opnå en erstatning.
- (9) Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed, der er oprettet ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1406/2002⁷, bør yde den fornødne bistand ved gennemførelsen af dette direktiv.
- (10) De foranstaltninger, der er nødvendige for at gennemføre dette direktiv, skal vedtages i henhold til Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen⁸.
- (11) Målene for den påtænkte handling, nemlig indførelse af harmoniserede regler om rederes ansvar og om finansiell garanti for at opnå et højt kvalitetsniveau inden for søtransport, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og kan derfor på grund af handlingens omfang og virkninger bedre gennemføres på fællesskabsplan; Fællesskabet kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går direktivet ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå disse mål-

⁷ EFT L 208 af 5.8.2002, s. 1. Ændret ved forordning (EF) nr. 724/2004 (EUT L 129 af 29.4.2004, s. 1).

⁸ EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

Formål

Ved dette direktiv fastsættes de regler, der finder anvendelse på visse aspekter af erstatningsansvaret for operatører inden for søfartstransportkæden, og der indføres en tilpasset finansiel beskyttelse for søfarende, der er blevet efterladt.

Artikel 2

Definitioner

I dette direktiv forstås ved:

1. ”skib”: et søgående fartøj, uanset flag, af en hvilken som helst type, der opererer i havmiljøet, herunder hydrofoilbåde, luftpudefartøjer, undervandsfartøjer og flydende materiel.
2. ”reder”: ejeren af skibet eller enhver anden organisation eller person som f.eks. en korresponderende reder, en agent eller en totalbefragter, som rederen har betroet ansvaret for skibets drift, og som ved at påtage sig dette ansvar har indvilget i at overtage alle de medfølgende opgaver og forpligtelser.
3. ”erstatningsansvar”: ansvar, som danner grundlag for et krav, der er undergivet begrænsningen i artikel 2 i konventionen af 1996, med undtagelse af krav, der er omfattet af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. .../2006 af [om transportørers erstatningsansvar ved ulykker under passagertransport ad søvejen og indre vandveje]⁹.
4. ”finansiel garanti”: enhver finansiel garanti, såsom f.eks. forsikring eller kaution stillet af en bank eller et lignende penge- eller finansieringsinstitut.
5. ”konvention af 1996”: den sammenfattende tekst til konventionen af 1976 om begrænsning af ansvaret for søretlige krav, der er vedtaget under ledelse af Den Internationale Søfartsorganisation, som ændret ved protokollen af 1996.
6. ”IMO’s resolution 930(22)”: den af Den Internationale Søfartsorganisations forsamling og Det Internationale Arbejdsbureaus styrelsesråd vedtagne resolution ”*retningslinjer for finansiel sikring af søfarende, der er blevet efterladt*”.

⁹ EUT C [...] af [...], s. [...].

Artikel 3

Anvendelsesområde

1. Dette direktiv finder i overensstemmelse med folkeretten anvendelse på havområder under medlemsstaternes jurisdiktion.
2. Dette direktiv finder anvendelse på skibe med en bruttotonnage på 300 t eller derover, dog gælder den i artikel 4 fastsatte ansvarsordning for alle skibe.
3. Dette direktiv finder ikke anvendelse på krigsskibe, marinehjelpekibe eller andre skibe, som ejes eller drives af en stat og benyttes i ikke-kommerciel statstjeneste.
4. Dette direktiv berører ikke de enkelte medlemsstats gennemførelse af de i bilag I nævnte konventioner.

Artikel 4

Ansvarsordning

1. Medlemsstaterne bliver hurtigst muligt og i alle tilfælde inden den dato, der er anført i artikel 13 i dette direktiv, kontraherende parter i konventionen af 1996.
2. Medlemsstaterne fastlægger ordningen for redernes erstatningsansvar og påser, at redernes ret til at begrænse deres ansvar reguleres i henhold til samtlige bestemmelser i konventionen af 1996.
3. I henhold til artikel 15 i konventionen af 1996 påser medlemsstaterne, at konventionens artikel 4 om ophævelse af ansvarsbegrænsning, ikke finder anvendelse på skibe, der fører en stats flag, som ikke er kontraherende part i nævnte konvention. I sådanne tilfælde skal den ordning for erstatningsansvar, der indføres af medlemsstaterne i medfør af dette direktiv, indeholde en bestemmelse om, at rederen mister retten til at begrænse sit ansvar, såfremt det godtgøres, at skaden skyldes dennes personlige handling eller undladelse med det formål at forvolde en sådan skade eller at skaden skyldes grov uagtsomhed.

Artikel 5

Finansiell garanti for erstatningsansvar

Hver medlemsstat træffer de nødvendige foranstaltninger med henblik på at sikre, at enreder, der fører dens flag, stiller en finansiell garanti for erstatningsansvar. Grænsen for denne garanti må ikke være lavere end et beløb svarende til det dobbelte af den begrænsning, der er fastsat i henhold til konventionen af 1996.

Hver medlemsstat træffer de nødvendige foranstaltninger med henblik på at sikre, at enhver reder af et skib, der fører et tredjeland's flag, i overensstemmelse med stk. 1 stiller en finansiell garanti, så snart det pågældende skib sejler ind i dens eksklusive økonomiske zone eller en tilsvarende zone. Den finansielle garanti skal være gyldig i mindst tre måneder fra det tidspunkt, hvor den er påkrævet.

Artikel 6

Finansiel garanti for søfarende, der er blevet efterladt

Hver medlemsstat træffer i overensstemmelse med IMO's resolution A 930(22) de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at enhver ejer af et skib, der fører dens flag, stiller en finansiel garanti til beskyttelse af søfarende, der har været ansat eller beskæftiget om bord på dette skib og er blevet efterladt.

Hver medlemsstat træffer de nødvendige foranstaltninger med henblik på at sikre, at enhver reder, der fører et tredjelands flag, i overensstemmelse med stk. 1 stiller en finansiel garanti, så snart det pågældende skib anløber en havn eller en offshore-terminal under dens jurisdiktion eller kaster anker i en zone under dens jurisdiktion.

Medlemsstaterne sikrer i overensstemmelse med IMO's resolution A 930(22) at søfarende, der er blevet efterladt, har adgang til den finansielle garantiordning.

Artikel 7

Certifikat for finansiel garanti

1. Eksistensen og gyldigheden af den finansielle garanti, der er omhandlet i artikel 5 og 6, skal i henhold til bestemmelserne i dette direktiv attesteres ved et eller flere certifikater efter modellen i bilag II.
2. Certifikaterne udstedes af medlemsstaternes kompetente myndigheder, efter at disse har sikret sig, at rederen opfylder kravene i dette direktiv.

Er skibet registreret i en medlemsstat, udstedes eller bekræftes certifikaterne af den kompetente myndighed i den stat, hvor skibet er registreret.

Er skibet registreret i et tredjeland, kan certifikaterne udstedes eller bekræftes af den kompetente myndighed i enhver medlemsstat.

3. Betingelserne for certifikaternes udstedelse og gyldighed, herunder kriterierne og de nærmere regler for tildeling, samt foranstaltninger vedrørende dem, der har stillet den pågældende finansielle garanti, fastlægges i henhold til artikel 12, stk. 2.
4. Certifikaterne skal følge modellen i bilag II og indeholde følgende oplysninger:
 - a) skibets navn og registreringshavn
 - b) rederens navn og hovedforretningssted
 - c) garantitype
 - d) navn og hovedforretningssted for forsikringsselskabet eller andre personer, der stiller garantien, og i givet fald forretningsstede for det organ, hvor forsikringen er tegnet eller garantien er stilletegnet
 - e) certifikatets gyldighedsperiode, som ikke må være længere end gyldighedsperioden for forsikringen eller garantien.

5. Certifikatet udfærdiges på det eller de officielle sprog i den udstedende stat. Såfremt det anvendte sprog hverken er engelsk eller fransk, indeholder teksten en oversættelse til et af disse sprog.

Artikel 8

Anmeldelse af certifikatet for finansiel garanti

1. Certifikatet skal forefindes om bord på skibet, og en kopi deponeres hos den myndighed, som fører det relevante skibsregister, eller, såfremt skibet ikke er registreret i en medlemsstat, hos myndigheden i den stat, der har udstedt eller bekræftet certifikatet.
2. Operatøren, agenten eller føreren af et skib, som sejler ind i en medlemsstats eksklusive økonomiske zone eller en tilsvarende zone i de i artikel 5 omhandlede tilfælde, meddeler myndighederne i den pågældende medlemsstat, at certifikatet for finansiel garanti forefindes om bord i overensstemmelse med bilag III.
3. Operatøren, agenten eller føreren af et skib, som er på vej mod en havn eller en offshore-terminal under en medlemsstats jurisdiktion, eller som skal kaste anker i en zone under en medlemsstats jurisdiktion i de i artikel 6 omhandlede tilfælde, meddeler myndighederne i den pågældende medlemsstat, at certifikatet for finansiel garanti forefindes om bord i overensstemmelse med bilag III.
4. De i stk. 1 nævnte oplysninger skal kunne udveksles mellem medlemsstaternes kompetente myndigheder via Fællesskabets dataudvekslingssystem for søfart, SafeSeaNet.

Artikel 9

Medlemsstaternes gensidige anerkendelse af certifikater for finansiel garanti

Hver medlemsstat anerkender de certifikater, der er udstedt eller bekræftet af en anden medlemsstat i henhold til artikel 7 til alle de formål, der er nævnt i dette direktiv, og anser dem for at have samme værdi som certifikater udstedt og bekræftet af den pågældende medlemsstat selv, også hvis der er tale om et skib, der ikke er registreret i en medlemsstat.

En medlemsstat kan når som helst anmode den stat, der har udstedt eller bekræftet certifikatet, om en udveksling af synspunkter, såfremt det er dens opfattelse, at det i certifikatet anførte forsikringsselskab eller den garant, der har stillet finansiel garanti, ikke økonomisk er i stand til at opfylde de forpligtelser, der er fastsat i dette direktiv.

Artikel 10

Direkte krav mod den, der har stillet finansiel garanti for erstatningsansvar

Ethvert erstatningskrav for skade, der er forvoldt af skibet, kan rettes direkte mod den, der har stillet finansiel garanti til dækning af rederens erstatningsansvar.

Den, der har stillet finansiel garanti, kan påberåbe sig de anbringender, som rederen selv kunne have gjort gældende, med undtagelse af anbringender, der støttes på rederens konkurs eller likvidation.

Den, der har stillet finansiel garanti, kan ligeledes påberåbe sig, at rederen har forvoldt skaderne med forsæt. Han kan dog ikke påberåbe sig anbringender, som han kunne have gjort gældende i en sag, der var anlagt mod ham af rederen.

Den, der har stillet finansiel garanti, kan i alle tilfælde kræve, at ejeren indtræder i retssagen.

Artikel 11

Rapportering

Fem år efter dette direktivs ikrafttræden aflægger medlemsstaterne rapport til Kommissionen om erfaringerne med anvendelsen heraf. På dette grundlag forelægger Kommissionen Europa-Parlamentet og Rådet en rapport med de ændringsforslag til dette direktiv, som den anser for relevante.

Artikel 12

Udvalg

1. Kommissionen bistås af det udvalg for sikkerhed til søs og forebyggelse af forurening fra skibe (USS), der er oprettet ved artikel 3 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2099/2002¹⁰.
2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 og 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8. Perioden i artikel 5, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF fastsættes til tre måneder.

Perioden i artikel 5, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF fastsættes til tre måneder.

3. Udvalget vedtager selv sin forretningsorden.

Artikel 13

Gennemførelse

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den [...] [*atten måneder efter datoen for dets ikrafttræden*]. De tilsender straks Kommissionen disse bestemmelser med en sammenligningstabel, som viser sammenhængen mellem de pågældende bestemmelser og dette direktiv.

¹⁰ EFT L 324 af 29.11.2002, s. 1.

Bestemmelserne skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.

2. Medlemsstaterne tilsender Kommissionen de vigtigste nationale bestemmelser, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

Artikel 14

Ikrafttræden

Dette direktiv træder i kraft [...] dag efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Artikel 15

Adressater

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den [...]

På Europa-Parlamentets vegne
Formand
[...]

På Rådets vegne
Formand
[...]

BILAG I

Liste over de i artikel 3, stk. 4 omhandlede konventioner

- den internationale konvention af 1992 om det privatretlige ansvar for skader ved olieforurening
- den internationale konvention af 1996 om ansvar og erstatning for skader opstået i forbindelse med søtransport af farlige og skadelige stoffer (HNS-konventionen)
- den internationale konvention af 2001 om det privatretlige ansvar for skader ved bunkerolieforurening ("bunkerolie"-konventionen).

BILAG II

(Artikel 7, stk. 1)

Model til certifikat for finansiel garanti

Skibets navn	Kendingstal eller -bogstaver	Registreringshavn	Rederens navn og adresse

Undertegnede bekræfter, at nævnte skib er dækket af en forsikringspolice eller en anden finansiel garanti, som opfylder betingelserne i direktiv 200../EF om rederes erstatningsansvar og finansielle garanti.

Type garanti.....

Garantiens varighed.....

Navn og adresse på forsikringsgiveren (eller forsikringsgiverne) og/eller den (eller de), der har udstedt garantien

Navn

Adresse.....

Dette certifikat er gyldigt indtil den.....

Udstedt eller bekræftet af regeringen i

Udfærdiget i, den

Embedsmand, der udsteder eller bekræfter certifikatet (underskrift og stilling)

BILAG III

Liste over de oplysninger, der skal anmeldes i henhold til artikel 8

- 1) Identifikation af skibet (navn, kaldesignal, IMO-identifikationsnummer, MMSI-nummer).
- 2) Dato og klokkeslæt.
- 3) Position i breddegrad og længdegrad eller retvisende pejling og afstand i sømil fra et klart identificeret landmærke.
- 4) Bestemmelseshavn.
- 5) Forventet tidspunkt for ankomst til bestemmelseshavnen eller lodsstationen alt efter den kompetente myndigheds krav og forventet tidspunkt for afsejling fra denne havn.
- 6) Forefindelse af certifikatet for finansiel garanti om bord.
- 7) Adresse, hvor der kan indhentes detaljerede oplysninger om certifikatet.

I videst mulig udstrækning kan de i nr. 6) og 7) fastsatte oplysninger meddeles i forbindelse med andre anmeldelsesmeddelelser, forudsat at betingelserne i artikel 8, stk. 2, er opfyldt.

FINANSIERINGSOVERSIGT

1. FORSLAGETS BETEGNELSE:

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om reders erstatningsansvar og om finansiell garanti

2. ABM-/ABB-RAMME (FORVALTNING/OPSTILLING AF BUDGETTET OPDELT PÅ AKTIVITETER)

Politikområde: Energi og transport

Aktiviteter: Sø- og flodtransport, intermodalitet.

3. BUDGETPOSTER

3.1. Budgetposter (aktionsposter og dermed forbundne poster vedrørende teknisk og administrativ bistand (tidligere B.A.-poster), herunder deres tekst: Ikke relevant.

3.2. Foranstaltningens og de finansielle virkninger varighed: Ikke relevant.

3.3. Budgetoplysninger (*indsæt om nødvendigt flere rækker*): Ikke relevant.

Budget-post	Udgifternes art		Nye	EFTA-bidrag	Bidrag fra ansøgerlandene	Udgiftsområde i de finansielle overslag
	OU/IOU	OB ¹ /IOB ²	JA/NEJ	JA/NEJ	JA/NEJ	Nr.
	OU/IOU	OB/IOB	JA/NEJ	JA/NEJ	JA/NEJ	Nr.

¹ Opdelte bevillinger.

² Ikke-opdelte bevillinger.

4. SAMMENFATNING AF RESSOURCERNE

4.1. Finansielle ressourcer

4.1.1. Sammenfatning af forpligtelsesbevillinger (FB) og betalingsbevillinger (BB)

i mio. EUR (tre decimaler)

Udgiftstype	Punkt		År n	n +1	n + 2	n +3	n +4	n+5 og ff.	I alt
-------------	-------	--	------	------	-------	------	------	---------------	-------

Driftsudgifter³

Forpligtelsesbevillinger (FB)	8.1	a	0	0	0	0	0	0	0
Betalingsbevillinger (BB)		b	0	0	0	0	0	0	0

Administrative udgifter inden for referencebeløbet⁴

Teknisk og administrativ bistand (IOB)	8.2.4	c	0	0	0	0	0	0	0
--	-------	---	---	---	---	---	---	---	---

SAMLET REFERENCEBELØB

Forpligtelsesbevillinger		a+c	0	0	0	0	0	0	0
Betalingsbevillinger		b+c	0	0	0	0	0	0	0

Administrative udgifter, der ikke er medtaget i referencebeløbet⁵

Personaleressourcer og dermed forbundne udgifter (IOB)	8.2.5	d	0	0	0	0	0	0	0
Andre administrative udgifter end udgifter til personaleressourcer og dermed forbundne udgifter, ikke medtaget i referencebeløbet (IOB)	8.2.6	e	0	0	0	0	0	0	0

Samlede anslåede finansielle omkostninger ved foranstaltningen

FB I ALT, inkl. udgifter til personaleressourcer		a+c +d+ e	0	0	0	0	0	0	0
BB I ALT, inkl. udgifter til personaleressourcer		b+c +d+ e	0	0	0	0	0	0	0

³ Udgifter, som ikke henhører under kapitel xx 01 i afsnit xx.

⁴ Udgifter, som henhører under artikel xx 01 04 i afsnit xx.

⁵ Andre udgifter inden for kapitel xx 01 end artikel xx 01 04 og xx 01 05.

Samfinansiering

Lovgivningsforslaget omfatter ikke nogen samfinansiering med medlemsstaterne.

i mio. EUR (tre decimaler)

Samfinansierende organ		År n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n+5 og ff.	I alt
.....	f	0	0	0	0	0	0	0
FB I ALT, inkl. samfinansiering	a+c+d+ e+f	0	0	0	0	0	0	0

4.1.2. Forenelighed med den finansielle programmering

- ☒ Forslaget er foreneligt med den gældende finansielle programmering.
- ☐ Forslaget kræver omprogrammering af det relevante udgiftsområde i de finansielle overslag.
- ☐ Forslaget kan kræve anvendelse af bestemmelserne i den interinstitutionelle aftale⁶ (dvs. fleksibilitetsinstrumentet eller revision af de finansielle overslag).

4.1.3. Finansielle virkninger på indtægtssiden

- ☒ Forslaget har ingen indflydelse på indtægterne.
- ☐ Forslaget har finansielle virkninger - virkningerne på indtægterne er som følger:

NB: Alle enkeltheder og bemærkninger vedrørende metoden for beregning af virkningerne på indtægterne anføres i et særskilt bilag.

i mio. EUR (en decimal)

Budgetpost	Indtægter	Forud for aktionen [År n-1]	Efter aktionens iværksættelse					
			[År n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] ⁷
	a) Indtægter i absolutte tal		0	0	0	0	0	0
	b) Ændringer i indtægterne	Δ	0	0	0	0	0	0

4.2. Personaleressourcer (fuldtidsækvivalenter) (herunder tjenestemænd, midlertidigt ansatte og eksternt personale) - se nærmere under punkt 8.2.1.

Der er ingen virkninger på personaleudgifterne. Forvaltning via det eksisterende personale.

Årlige behov	År n (2007*)	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n+5 og ff.
Personaleressourcer i alt	0	0	0	0	0	0

⁶ Se punkt 19 og 24 i den interinstitutionelle aftale.

⁷ Indsæt flere kolonner, hvis f.eks. aktionen varer længere end 6 år.

5. SÆTRÆK OG MÅL

5.1. Behov, der skal dækkes på kort eller lang sigt

De internationale bestemmelser om rederes erstatningsansvar er ikke tilfredsstillende, fordi de rent faktisk hverken bidrager til at forebygge skader eller til at sikre erstatning derfor.

Der bør i fællesskabslovgivningen for alle skibe uafhængigt af deres flag indføres ikke-diskriminerende regler, som konkret bidrager til at forebygge skader forvoldt af skibe og til at sikre udbedring deraf.

5.2. Merværdien af Fællesskabets engagement og forslaget sammenhæng med andre finansielle instrumenter og eventuel synergi

Kommissionen agter at arbejde for, at denne ansvarskonvention forbedres, bl.a. hvad angår ophævelse af begrænsningen af erstatningsansvaret. Ved at følge denne approach imødekommer Kommissionen både Europa-Parlamentets og Det Europæiske Råds ønsker.

Den 21. marts 2004 gav Europa-Parlamentet udtryk for et ønske om *"en samlet og sammenhængende europæisk søfartspolitik, der skal skabe et europæisk rum for sikkerhed til søs, og som navnlig skal bygge på (...) indførelse af en ansvarsordning omfattende hele søfartstransportkæden (...)"*.

5.3. Mål, forventede resultater med dertil knyttede indikatorer for forslaget set i forbindelse med ABM-rammen

Sigtet er for alle skibe uafhængigt af deres flag at indføre ikke-diskriminerende regler, som konkret bidrager til at forebygge skader forvoldt af skibe og til at sikre udbedring deraf.

- For at sikre en bedre forebyggelse af skader anser Kommissionen det for nødvendigt, at begrænsningen af erstatningsansvaret ophæves.
- For bedre at kunne imødekomme de interesser, som de skadelidte ved hændelserne har, anser Kommissionen det desuden for nødvendigt at supplere bestemmelserne om ansvar med en ordning, hvor rederne stiller en tvungen finansiell garanti.

I forslaget til direktiv præciseres såvel omfanget af som de nærmere regler for denne forpligtelse til at stille en finansiell garanti. Det fastsættes således, at for at tage hensyn til en eventuel ophævelse af loftet over ansvaret skal den finansielle garanti andrage et beløb, som svarer til det dobbelte af de lofter, der er fastsat i protokollen af 1996 til konventionen om begrænsning af ansvaret for søretlige krav.

5.4. Gennemførelsesmetode (vejledende)

Angiv nedenfor, hvilken eller hvilke metoder⁸ der er valgt til gennemførelse af aktionen.

☐ **Central forvaltning**

☒ Direkte af Kommissionen

☐ Indirekte ved delegation til:

☐ Forvaltningsorganer

☐ Organer oprettet af Fællesskaberne, jf. artikel 185 i finansforordningen

☐ Nationale organer/organer med forpligtelse til offentlig tjeneste.

☐ **Fælles eller decentral forvaltning**

☐ med medlemsstaterne

☐ med tredjelande

☐ **Fælles forvaltning med internationale organisationer (angiv nærmere)**

Relevante bemærkninger:

6. OVERVÅGNING OG EVALUERING

Udkastet til direktiv indeholder en bestemmelse om, at medlemsstaterne skal indberette de nationale bestemmelser, der skal vedtages til gennemførelse af direktiverne i den nationale ret.

Hvis disse nationale gennemførelsesbestemmelser ikke indberettes (og hvis der kun foretages en partiel indberetning), iværksættes overtrædelsesprocedurerne i traktatens artikel 226 automatisk.

6.1. Evaluering:

6.1.1. Forhåndsevaluering

Følgende potentielle virkninger er fastlagt i konsekvensanalysen:

- De ansvarlige redere vil kunne drage den største fordel af den nye ordning, fordi de allerede nu har en ansvarsforsikringspolice for skader forvoldt på tredjemand af deres skibe, og fordi de på ny vil handle på et marked, hvor konkurrencen ikke fordrejes af visse skrupelløse operatører, der ikke har nogen forsikring.

⁸ Hvis der angives flere metoder, gives der en nærmere forklaring i afsnittet "Relevante bemærkninger" i dette punkt.

- Hvad angår ophævelse af loftet, vil kun redere, som handler groft uagtsomt, blive berørt, hvilket er til størst fordel for ansvarlige redere, som vedblivende vil nyde godt af beskyttelsesordningen til begrænsning af ansvaret.
- Forsikringsgiverne vil ikke nødvendigvis få et større antal forsikringspolicer eller blive udsat for større risici, da det bliver op til dem – på linje med søfartstransportkædens øvrige led – at sørge for, at de skibe, de forsikrer, lever op til de internationale standarder.
- Det er hævdet, at søfartstransportkædens øvrige operatører påvirkes derved, at de eventuelle ekstraudgifter for rederen overvæltes på dem. Det er imidlertid netop blevet påvist, at den generelle anvendelse af forsikring næppe vil føre til ekstraudgifter. I praksis vil besætningen og rederens agenter skulle følge procedurene for anmeldelse af certifikaternes tilstedeværelse om bord. For øvrigt vil besætningen nyde godt af beskyttelse i form af finansiel garanti for hjemsendelse af søfarende.
- Situationen for de direkte berørte (dvs. enhver, som et skib kan have forvoldt skade på, og som kan kræve erstatning af rederen af det pågældende skib (enkeltpersoner, erhvervsfolk eller myndigheder)) skal forbedres ved hjælp af den nye mekanisme for tvungen forsikring. Indførelsen af et direkte krav forbedrer deres situation yderligere. Det er først og fremmest de direkte berørte, der drager fordel af den nye tvungne forsikringsordning.
- Forvaltningerne (flagstaterne og havnestaterne) påvirkes i den forstand, at de skal indføre en ordning for udstedelse af certifikater for finansiel garanti og for efterprøvning af disse certifikater. Denne opgave udføres i forvejen i medlemsstaterne ved anvendelse af ansvarskonventionens ordning, men er begrænset til tankskibe. Tredjelande, som har indført en ordning med tvungen forsikring for alle skibstyper, har oprettet specialiserede teams.

6.1.2. *Forholdsregler efter en midtvejs/efterfølgende evaluering (konklusioner, der kan drages af lignende tidligere erfaringer).*

Ikke relevant

6.1.3. *Vilkårene for fremtidige evalueringer og deres hyppighed.*

Ikke relevant.

7. FORHOLDSREGLER MOD SVIG

Ikke relevant.

8. RESSOURCER

8.1. Finansielle omkostninger i forbindelse med forslagets mål: Ikke relevant.

Forpligtelsesbevillinger i mio. EUR (tre decimaler)

(Beskrivelse af mål, aktioner og output)	Type output	Gennemsnit omkostn.	År n		År n+1		År n+2		År n+3		År n+4		År n+5 og ff.		I ALT	
			Antal output	Saml omk.	Antal output	Saml omk.	Antal output	Saml omk.	Antal output	Saml omk.	Antal output	Saml omk.	Antal output	Saml omk.	Antal output	Saml omk.
OPERATIONELT MÅL NR. 1 ⁹ ...																
Aktion 1.....																
- underaktion 1																
- underaktion 2																
Aktion 2.....																
- underaktion 1																
Subtotal mål nr. 1																
OPERATIONELT MÅL NR. 2...																
Aktion 1.....																
- underaktion 1																
Subtotal mål nr. 2																
OPERATIONELT MÅL NR. n																
Subtotal mål nr. n																
UDGIFT I ALT																

⁹ Som beskrevet under punkt 5.3.

8.2. Administrative udgifter

8.2.1. Personaleressourcer - antal og type

Stillingstyper		Personale til forvaltning af aktionen ved brug af eksisterende og/eller yderligere ressourcer (antal stillinger/fuldtidsækvivalenter)					
		År n	År n+1	År n+2	År n+3	År n+4	År n+5
Tjenestemænd eller midlertidigt ansatte ¹⁰ (06 01 01)	A*/AD	0	0	0	0	0	0
	B*, C*/AST	0	0	0	0	0	0
Personale ¹¹ , der finansieres over art. XX 01 02		0	0	0	0	0	0
Andet personale ¹² , der finansieres over art. XX 01 04/05		0	0	0	0	0	0
I ALT		0	0	0	0	0	0

8.2.2. Opgavebeskrivelse

Ikke relevant

8.2.3. Kilde til personaleressourcer (vedtægtsomfattede)

- ☐ Stillinger, der i øjeblikket er afsat til forvaltningen af programmer, og som skal erstattes eller forlænges
- ☐ Stillinger, der er forhåndsallokeret i forbindelse med APS/FBF-proceduren for år n
- ☐ Stillinger, hvorom der skal ansøges i forbindelse med den næste APS/FBF-procedure
- ☐ Stillinger, som skal omfordeles under anvendelse af eksisterende ressourcer inden for forvaltningstjenesten (intern omfordeling)
- ☐ Stillinger, der er nødvendige i år n, men ikke forudset i APS/FBF-proceduren for det pågældende år.

¹⁰ Udgifter, der IKKE er medtaget i referencebeløbet.

¹¹ Udgifter, der IKKE er medtaget i referencebeløbet.

¹² Udgifter, der er medtaget i referencebeløbet.

8.2.4. *Andre administrative udgifter, der er medtaget i referencebeløbet (XX 01 04/05 – Udgifter til administrativ forvaltning)*

i mio. EUR (tre decimaler)

Budgetpost (nummer og betegnelse)	År n	År n+1	År n+2	År n+3	År n+4	År n+5 og ff.	I ALT
1. Teknisk og administrativ bistand (herunder personaleudgifter)							0
Forvaltningsorganer ¹³							0
Anden teknisk og administrativ bistand							0
- intern							0
- ekstern							0
Teknisk og administrativ bistand i alt							0

8.2.5. *Finansielle omkostninger ved personaleressourcer og dermed forbundne omkostninger, der ikke er medtaget i referencebeløbet*

i mio. EUR (tre decimaler)

Arten af personaleressourcer	År n	År n+1	År n+2	År n+3	År n+4	År n+5 og ff.
Tjenestemænd og midlertidigt ansatte (06 01 01)	0	0	0	0	0	0
Personale finansieret over artikel XX 01 02 (hjelpeansatte, nationale eksperter, kontraktansatte osv.) (oplys budgetpost)	0	0	0	0	0	0
Omkostninger ved personaleressourcer og dermed forbundne omkostninger i alt (IKKE medtaget i referencebeløbet)	0	0	0	0	0	0

Beregning – *Tjenestemænd og midlertidigt ansatte*

Ikke relevant.

Beregning - *Personale, der finansieres over artikel XX 01 02*

Ikke relevant.

¹³ Der skal henvises til den specifikke finansieringsoversigt for det eller de pågældende forvaltningsorganer.

8.2.6. Andre administrative udgifter, der ikke er medtaget i referencebeløbet

i mio. EUR (tre decimaler)

	År n	År n+1	År n+2	År n+3	År n+4	År n+5 ff.	I ALT
XX 01 02 11 01 – Tjenesterejser	0	0	0	0	0	0	0*
XX 01 02 11 02 – Møder og konferencer	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 03 - Udvalg ¹⁴	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 04 - Undersøgelser og høringer	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 05 - Informationssystemer	0	0	0	0	0	0	0
2. Andre forvaltningsudgifter i alt (XX 01 02 11)	0	0	0	0	0	0	0
3. Andre udgifter af administrativ karakter (angiv hvilke, herunder budgetpost)	0	0	0	0	0	0	0
Administrative udgifter i alt, undtagen udgifter til personaleressourcer og dermed forbundne udgifter (IKKE medtaget i referencebeløbet)	0	0	0	0	0	0	0

* uden betydning for det nuværende tjenesterejsebudget

Beregning - Andre administrative udgifter, der ikke er medtaget i referencebeløbet

Ikke relevant.

¹⁴ Oplys, hvilken type udvalg det drejer sig om, og hvilken gruppe det tilhører.