



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 11.10.2006  
KOM(2006) 588 endelig

**KOMMISSIONENS ARBEJDSDOKUMENT**

**Kommissionens kontrol af anerkendte organisationer og virkningen af ordningen for civilretligt erstatningsansvar i overensstemmelse med direktiv 94/57/EF**

## KOMMISSIONENS ARBEJDSDOKUMENT

### Kommissionens kontrol af anerkendte organisationer og virkningen af ordningen for civilretligt erstatningsansvar i overensstemmelse med direktiv 94/57/EF

(EØS-relevant tekst)

#### 1. INDLEDNING

Med reformen under ”Erika I”<sup>1</sup>-pakken af Fællesskabets rammelovgivning, der regulerer anerkendte organisationers aktiviteter, blev der indført grundlæggende ændringer, foranlediget af Europa-Parlamentets, Rådets og Kommissionens fælles bekymring over, at de anerkendte organisationers præstationer ikke altid lever op til de nødvendige krav.

Rådets direktiv 94/57/EF af 22. november 1994 om fælles regler og standarder for organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe, og for søfartsmyndighedernes aktiviteter i forbindelse hermed<sup>2</sup> (i det følgende benævnt ”direktivet”) blev således styrket for at øge kontrollen med disse private organisationer, der spiller en afgørende rolle for sikkerhed og forureningsforebyggelse til søs.

- Blandt andet blev følgende bestemmelser indført:
- Strenge straffe: suspension af Fællesskabets godkendelse i et år, med eventuel senere permanent tilbagetrækning af godkendelsen, hvis der ikke rettes op på de mangler, der var årsag til suspensionen.
- Krav om gode resultater med hensyn til kontrol af sikkerhed og forureningsforebyggelse, inden Fællesskabets godkendelse tildes.
- Strengere kriterier for uafhængighed og kvalitet samt større gennemsækelighed i formidlingen af oplysninger om fartøjer i den pågældende klasse.
- Specifikke minimumsniveauer for anerkendte organisationers civilretlige erstatningsansvar.

Formålet med denne rapport er at:

- (1) Redegøre for Kommissionens kontrol med anerkendte organisationer, herunder de opmuntrende resultater, der er opnået i situationer, der kunne formodes at udgøre en risiko for sikkerheden til søs og havmiljøet.
- (2) Undersøge de økonomiske følger af den nye ordning for erstatningsansvar i henhold til artikel 6, stk. 5.

---

<sup>1</sup> KOM(2000) 142 endelig udg.

<sup>2</sup> EUT L 319 af 12.12.1994, s. 20. Direktiv som senest ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/84/EF (EUT L 324 af 29.11.2002, s. 53).

Kommissionen vil vedblive med at kontrollere, at direktivet finder anvendelse i medlemsstaterne, ud over de spørgsmål, der behandles i dette dokument, og vil på et senere tidspunkt fremlægge en særskilt rapport i henhold til artikel 16, stk. 4.

## 2. ANERKENDTE ORGANISATIONER

Ud af de omkring 60 klassifikationselskaber, der er anerkendt af medlemmerne af den Internationale Søfartsorganisation (IMO), har kun 12 opnået Fællesskabets anerkendelse i overensstemmelse med direktivet. Disse er:

- American Bureau of Shipping
- Bureau Veritas
- China Recognised organisation
- Det Norske Veritas
- Germanischer Lloyd
- Korean Register
- Lloyd's Register of Shipping
- Nippon Kaiji Kyokai
- Det italienske skibsregister (RINA)
- Russia Maritime Register of Shipping
- Det hellenske skibsregister
- Registro Internacional Naval (RINAVE)

Anerkendelsen af RINAVE, som oprindeligt blev givet af Kommissionen i 2000<sup>3</sup> i overensstemmelse med artikel 4, stk. 3 [nu artikel 4, stk. 2,], blev den 18. april 2005 forlænget med tre år med virkning begrænset til Portugal<sup>4</sup>, efter at Kommissionen havde påvist, at RINAVE stadig opfyldte direktivets krav og havde ydet en tilfredsstillende indsats.

Anerkendelsen af det hellenske skibsregister, som oprindeligt blev givet af Kommissionen i 2001<sup>5</sup> i overensstemmelse med artikel 4, stk. 3 [nu artikel 4, stk. 2,], blev forlænget den 2. august 2005 med tre år med virkning begrænset til Grækenland og Cypern<sup>6</sup>, efter at Kommissionen havde påvist, at a) det hellenske skibsregister stadig opfylder direktivets krav, og at b) organisationen har givet tilsagn om at bringe sine resultater på højde med

---

<sup>3</sup> Kommissionens beslutning 2000/481/EF, EFT L 193 af 29.7.2000, s. 91.

<sup>4</sup> Kommissionens beslutning 2005/311/EF, EUT L 99 af 19.4.2005, s. 15.

<sup>5</sup> Kommissionens beslutning 2001/890/EF, EFT L 329 af 14.12.2001, s. 72.

<sup>6</sup> Kommissionens beslutning 2005/623/EF, EUT L 219 af 24.8.2005, s. 43.

gennemsnittet for de anerkendte organisationer. Virkningerne af denne anerkendelse blev den 22. maj 2006 efterfølgende udvidet til Malta<sup>7</sup>.

De polske myndigheder indgav i marts 2004 en formel anmodning om begrænset anerkendelse af det polske skibsregister i henhold til artikel 4, stk. 2. Malta, Cypern, Litauen, Tjekkiet og Slovakiet tilsluttede sig senere Polens anmodning. Efter at organisationen i to år har gjort en grundig indsats for at rette op på forholdene som reaktion på Kommissionens vurdering, opfylder den nu alle direktivets krav. Det udkast til beslutning, hvormed det polske skibsregister tildeles begrænset fællesskabsanerkendelse, er i øjeblikket under udarbejdelse.

### **3. VURDERING AF ANERKENDTE ORGANISATIONER**

#### **3.1. Generel oversigt**

I henhold til artikel 4, stk. 5, er *”(d)e organisationer, som den 22. januar 2002 allerede er anerkendt på grundlag af dette direktiv, (...) fortsat anerkendt. Det kræves dog af disse organisationer, at de overholder de nye bestemmelser i nærværende direktiv, hvilket vurderes i forbindelse med de første vurderinger, der er nævnt i artikel 11.”*

I henhold til artikel 11, stk. 3, *”(tages) alle anerkendte organisationer (...) regelmæssigt og mindst hvert andet år op til vurdering af Kommissionen sammen med den medlemsstat, der indgav den relevante anmodning om anerkendelse, for at verificere, at de opfylder kravene i bilaget”*.

Siden det ændrede direktiv<sup>8</sup> trådte i kraft, har Kommissionen vurderet alle de anerkendte organisationer mindst en gang, og målsætningen om at gennemføre en vurdering hvert andet år blev opfyldt i 2005.

Hovedvægten er blevet lagt på at verificere, at ændringsdirektivet bliver overholdt. Kommissionen har udført omfattende vurderinger på grundlag af analyser af både systemer og konkret sagsbehandling. Vurderingerne har omfattet besøg både på hovedkontorer og et eller flere regionale kontorer for hver af de vurderede organisationer. I en række tilfælde omfattede vurderingen også besøg på skibsværfter og skibe, der var ved at blive bygget. I denne henseende gennemførte Kommissionen i februar 2005 en særlig vurderingsrunde med særligt fokus på nybygninger for at undersøge, hvordan de anerkendte organisationer reagerer på den usædvanlige belastning, som dette marked aktuelt er udsat for.

De berørte medlemsstater har regelmæssigt deltaget i disse vurderinger, hvilket i høj grad har gjort vurderingerne mere brugbare. De fleste vurderinger blev planlagt i fællesskab på forberedende møder med de eksperter, som den deltagende medlemsstat havde udpeget. Under vurderingerne havde medlemsstaterne mulighed for at følge op på særlige spørgsmål angående flagstater og lade flagstaternes synspunkter indgå i vurderingen. Endelig drøftede vurderingsmændene resultaterne af deres undersøgelser med de medvirkende eksperter fra medlemsstaten, inden de blev meddelt til Kommissionen, der holdt de deltagende myndigheder underrettet om sine konklusioner og om opfølgningen.

---

<sup>7</sup> Kommissionens beslutning 2006/382/EF, EUT L 151 af 6.6.2006, s. 31.

<sup>8</sup> 22. januar 2002.

I vurderingen af de anerkendte organisationer har Kommissionen siden februar 2004 været bistået af Det Europæiske Søfartssikkerhedsagentur (EMSA).

- Agenturets fagkundskab har gjort det muligt for Kommissionen at gennemføre hyppigere og mere omfattende vurderinger, hvilket har vist sig at være en afgørende forudsætning for at opfylde de ovenfor nævnte målsætninger.
- EMSA har sammensat et hold af inspektører med en egnet kombination af kvalifikationer inden for de forskellige aspekter, som direktivet omhandler, og udviklet en særlig metode for det opsøgende arbejde. Dette har betydet, at vurderingerne blev forberedt mere grundigt, og det har i høj grad forbedret Kommissionens evne til at få øje på svagheder i de anerkendte organisationers systemer og procedurer, som der bør gribes ind overfor.

## **3.2. Vurderingernes hovedresultater**

### *3.2.1. Generelt*

De vurderinger, der er blevet gennemført indtil nu, viser, at reglerne overholdes i vid udstrækning, med undtagelse af de tilfælde, der fremhæves i de følgende underafsnit. Kommissionen mener alligevel, at den fremherskende tendens er, at reglerne overholdes formelt i kraft af veludviklede systemer og procedurer, men at der alt for savnes en proaktiv kontrol og en effektiv risikostyring.

### *3.2.2. Overholdelse af regler om klasser og lovbestemte krav*

Kommissionen har undersøgt et betragteligt antal skibsregisteroplysninger enten ved stikprøveudtagning og besøg på skibsværfter eller ved at følge op på ulykkestilfælde og tilbageholdelser ved havnestatskontrol.

Denne gennemgang har givet et til tider temmelig sørgeligt billede, med væsentlige fejl fra inspektørernes side og inspektioner eller prøver, der blot var blevet udeladt, mens de efterfølgende interne kontroller nogle gange ikke formåede at afdække åbenlyse tilfælde eller sikre en passende opfølgning:

- Det lader til at være et mønster, der gentager sig, at de mest karakteristiske tilfælde forekommer i de organisationer, der har færrest ressourcer set i forhold til arbejdsbyrden<sup>9</sup>.
- Således kunne en organisations overtrædelse af krav til klasse og lovbestemte krav spores til det råderum, som organisationens regler og procedurer overlader til inspektørerne<sup>10</sup> i en situation, hvor ressourcerne er under kraftig belastning<sup>11</sup>. Under den videre efterforskning, som organisationen udførte på foranledning af Kommissionen, fandt den frem til adskillige andre steder, hvor krav til klassen og lovbestemte krav ikke blev anvendt korrekt.
- I et andet tilfælde blev det under gennemgangen af registeroplysningerne for et skib, der var involveret i en ulykke, konstateret, at alvorlige fejl, der var blevet begået af en inspektør under anvendelsen af organisationens regler, ikke blev bemærket i forbindelse med den efterfølgende revision af hans arbejde inden

---

<sup>9</sup> Jf. afsnit 3.2.4.

<sup>10</sup> Jf. afsnit 3.2.3.

<sup>11</sup> Jf. afsnit 3.2.4.

indsendelse til hovedkontoret, trods det at fejlene klart fremgik af de nævnte registeroplysninger.

- Denne organisation overvågede sine inspektører korrekt og indførte forholdsregler i tilfælde af dårlige præstationer, herunder inddragelse af certifikater. Den foretog dog ikke nogen gennemgang af de skibe, som disse inspektører havde synet, med henblik på at fastslå og rette op på mulige risici. Et skib, som var blevet synet af en inspektør, der havde fået frataget sin certificering, led uheldigvis kort derefter alvorligt havari, og gennemgangen af skibets registeroplysninger giver anledning til alvorlig tvivl om tilstrækkeligheden af det inspektionsarbejde, der var blevet foretaget af de beskadigede dele.
- Der har vist sig tilfælde, hvor specifikke syn, der er påkrævet af de internationale konventioner (f.eks. afprøvning af styresystem ved fuldt lastet skib), tilsyneladende er blevet ignoreret af adskillige anerkendte organisationer.

### 3.2.3. "Fleksibilitetsklausuler"

De anerkendte organisationers vurdering af skibsværfternes kvalitetssystemer ser ud til at spille en stadig vigtigere rolle i certificeringsprocessen.

Kommissionen støtter fuldt ud denne vurdering som et grundlæggende redskab, der supplerer inspektionerne udmærket. Dette er dog ikke uden faldgruber:

- Som nævnt ovenfor blev det konstateret, at en anerkendt organisations regler tillod inspektørerne at udelade inspektioner på baggrund af deres vurdering af skibsværftets kvalitetssystem ("fleksibilitetsklausulen") uden kontrol fra ledelsens side.
- Ud over at det er nødvendigt med en passende kontrol fra ledelsens side, skal alle lovbestemte inspektioner gennemføres uden undtagelse. I det konkrete tilfælde skelnedes der ikke i organisationens procedurer og vejledninger klart mellem lovbestemte inspektioner og klassekontrol, med det resultat at begge blev udeladt.
- Selv i forbindelse med klassekontrol bør der med alvor ses på spørgsmålet, om ikke fleksibilitetsklausulerne har deres begrænsninger: Anerkendte organisationer forventes at certificere skibe, ikke værfter, og skal sørge for altid at have et tilstrækkeligt førstehåndskendskab for at kunne gøre dette.
- Desuden er Kommissionen bekymret over den mulighed, som har været nævnt i pressen, for at anerkendte organisationer kunne "bistå" skibsværfter under opbygningen af deres sikkerhedssystemer – enten direkte eller ved hjælp af datterselskaber eller joint ventures. Dette kunne, uanset om det er ledsaget af fleksibilitetsklausuler, føre til interessekonflikter.

I tillæg til de foranstaltninger, der er truffet i de enkelte tilfælde, ønsker Kommissionen at foretage en dybdegående vurdering af den samlede situation og vil tage yderligere skridt i den retning.

### 3.2.4. Ressourcer

I et antal tilfælde har Kommissionen konstateret, at der mangler tilstrækkelige ressourcer til at håndtere den pågældende organisations arbejdsbyrde, særlig hvad angår det aktuelle store antal nybygninger.

- Kommissionen har grundlæggende anvendt to indikatorer til at måle, om ressourcerne samlet set er tilstrækkelige, nemlig forholdet mellem antallet af skibe og inspektører<sup>12</sup>, hvilket giver et generelt mål for organisationens ressourcer, og forholdet mellem antallet af nybygninger og inspektører<sup>13</sup> med henblik på at måle, hvordan organisationens ressourcer yderligere bliver belastet på grund af de mere krævende inspektions- og certificeringsopgaver i forbindelse med skibsbyggeri. Disse forholdstal giver meget sigende fingerpeg, som ikke desto mindre skal ses i lyset af andre faktorer som f. eks. flådernes sammensætning og alder. Kommissionen har også undersøgt, om ressourcerne er tilstrækkelige på specifikke arbejdssteder. De opnåede resultater er derefter blevet anvendt til at bedømme vurderingernes faktiske resultater.
- I forbindelse med sin vurdering af det arbejde, som en anerkendt organisation har udført på et større skibsværft, kunne Kommissionen direkte udpege et klart permanent misforhold mellem den arbejdskraft, der var til rådighed (en fuldtidsbeskæftiget inspektør, der lejlighedsvis blev understøttet af en yderligere inspektør), og antallet af nybygninger der skulle synes (fire på ethvert givet tidspunkt over et tidsrum på adskillige måneder). Dette havde adskillige overtrædelser af både klassekrav og lovbestemte krav til følge.
- I et andet tilfælde opdagede Kommissionen, at der ulovligt blev inddraget eksternt personale, som skulle bistå en anerkendt organisations inspektører på steder med mange nybygninger. Det viste sig, at dette eksterne personale udførte inspektioner, der kan anses for at være en kerneaktivitet ved nybygning, og som normalt burde udføres af organisationens fuldtidsbeskæftigede inspektører.
- Som det blev påpeget i afsnit 3.2.2, lader der til at vise sig en sammenhæng mellem de mest signifikante faktiske resultater og de højeste målinger med de ovenfor nævnte indikatorer.

Årsagerne til dette problem er ikke helt klare, selv om det kan hidrøre enten fra ren konkurrence, mangel på kvalificeret personale, og/eller at de anerkendte organisationer er svage i forhold til skibsværfterne – set på baggrund af en enorm efterspørgsel og som følge deraf pressede produktionsvilkår. Under alle omstændigheder er Kommissionen særligt bekymret for, at dette problem kan få konsekvenser for skibssikkerheden på mellemlangt og langt sigt, og har truffet de nødvendige foranstaltninger med aktiv deltagelse fra de berørte organisationer.

---

<sup>12</sup> Antallet af skibe, omhandlet af direktivet, der er klassificeret af en anerkendt organisation, divideret med antallet af fuldtidsbeskæftigede inspektører.

<sup>13</sup> Antallet af skibe, omhandlet af direktivet, der er ved at blive bygget til en anerkendt organisations klasse, divideret med antallet af fuldtidsbeskæftigede inspektører.

### 3.2.5. *Kvalitetspolitik og -system*

De anerkendte organisationer har generelt opbygget temmelig avancerede kvalitetssystemer med detaljerede og udtømmende dokumenterede procedurer. Alligevel har Kommissionens vurderinger vist, at det næsten systematisk forsømmes enten at definere tydelige nøgletal for præstationsniveauet eller, hvad der er mere almindeligt, at sætte dem i forhold til hinanden i et meningsfyldt system, således at de kan hjælpe ledelsen til at vurdere organisationens præstationsniveau og indtage en proaktiv holdning med forebyggelse for øje.

- Generelt er det Kommissionens indtryk, at der her er tale om et forhold, hvor de anerkendte organisationer ikke kommer uden om at måtte bruge tid på at overveje situationen og afprøve forbedringsmuligheder, men som de alle må forventes at kunne håndtere korrekt på mellemlangt sigt.

### 3.2.6. *Uafhængighed*

Dette er uden tvivl det kriterium, det er vanskeligst at vurdere. Dette bunder i høj grad i de anerkendte organisationers meget forskellige status: nogle af dem er fonde eller lignende størrelser, og en er fuldstændigt ejet af en fond, mens andre er selskaber med almennyttige formål eller lignende konstruktioner, og resten er aktieselskaber.

Kommissionen har forsøgt at fastslå, hvilke dele og ansatte i organisationerne der kontrollerer organisationens virksomhed og forretninger, samt at få skabt en klar situation, hvor de kategorier af interesser, som er anført i bilaget (de ”udelukkede kategorier”)<sup>14</sup>, ikke vil være i stand til at påvirke dem afgørende. For aktieselskabernes vedkommende er ejerskabet til aktierne blevet taget i betragtning på samme måde, uanset hvilken selskabsopbygning der er tale om.

- I analysen har det således nogle gange været nødvendigt at undersøge organer, som ganske vist ikke beskæftiger sig med styring af virksomheden, men som alligevel har indflydelse på afgørelser, der har at gøre med regler, optagelse i/suspension/udelukkelse fra en klasse og udstedelse af lovbestemte certifikater – som f.eks. klassifikations- og tekniske udvalg.
- Generelt har de anerkendte organisationer gjort en betydelig indsats for at komme på højde med direktivets krav.
- Dog har en anerkendt organisation i et tilfælde været nødt til at ændre sammensætningen af sin bestyrelse for at sikre fuld overensstemmelse med direktivets krav.

Hvad angår inspektørernes uafhængighed, er situationen generelt tilfredsstillende og alle vurderede organisationer har indført passende beskyttelsesklausuler i deres etiske kodeks, ansættelsesvilkår etc.

---

<sup>14</sup> Skibsejere eller skibsbyggere eller andre, der er forretningsmæssigt involveret i bygning, aptering, reparation eller drift af skibe.

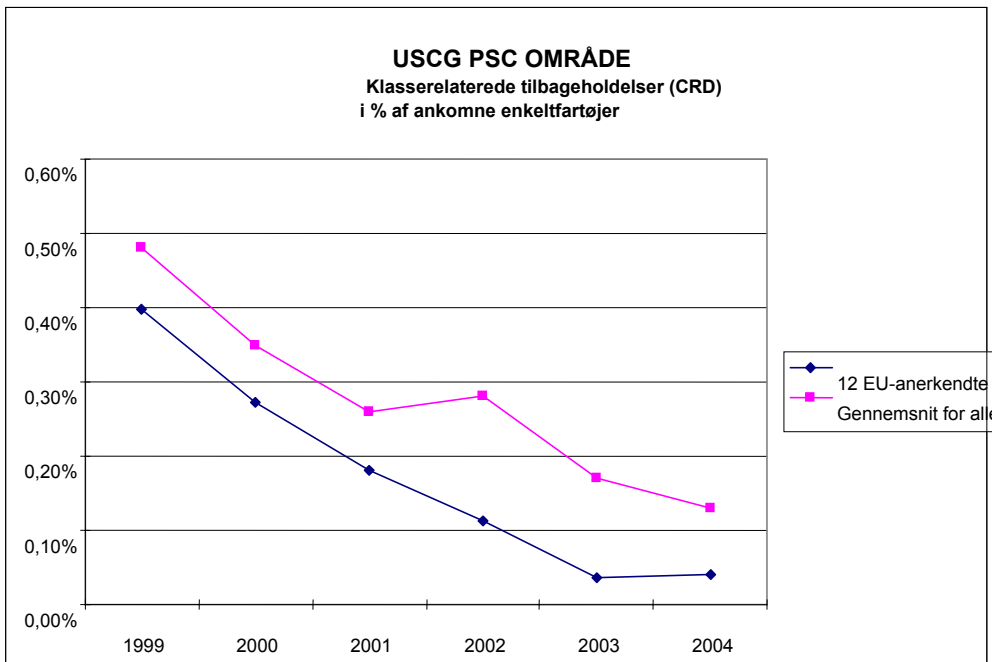
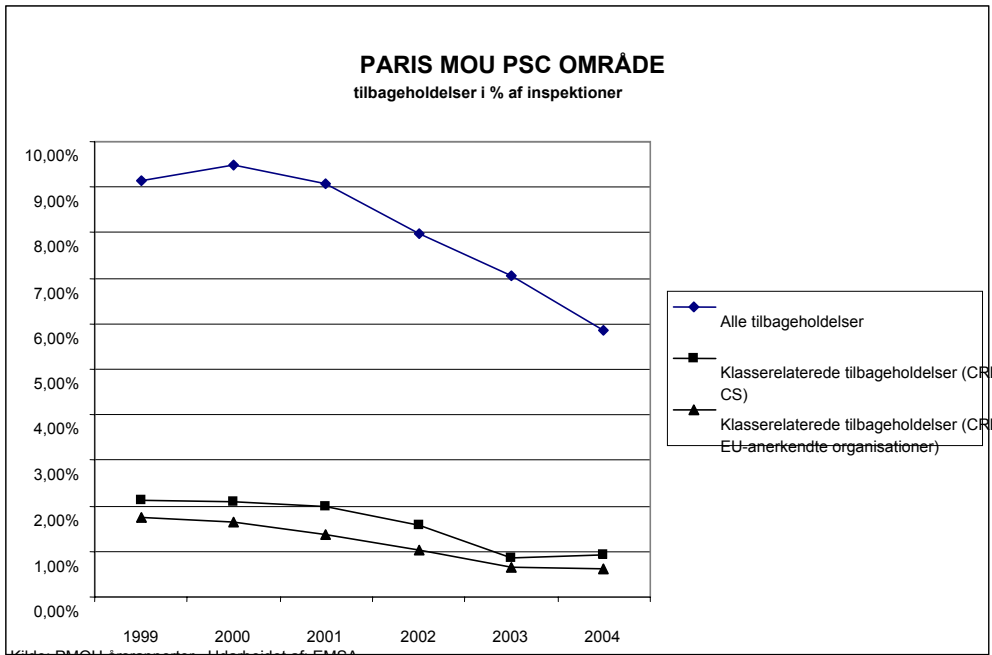
- Alligevel var det nødvendigt at tilpasse de fleste af disse klausuler, så de gengav direktivets nøjagtige bestemmelser angående sammenfald med og personlige, erhvervsmæssige og familiemæssige forbindelser med de udelukkede kategorier.
- Generelt har Kommissionen anbefalet de anerkendte organisationer at indføre et system, der kan verificere deres inspektørers situation, inden arbejdsopgaverne tildeles.

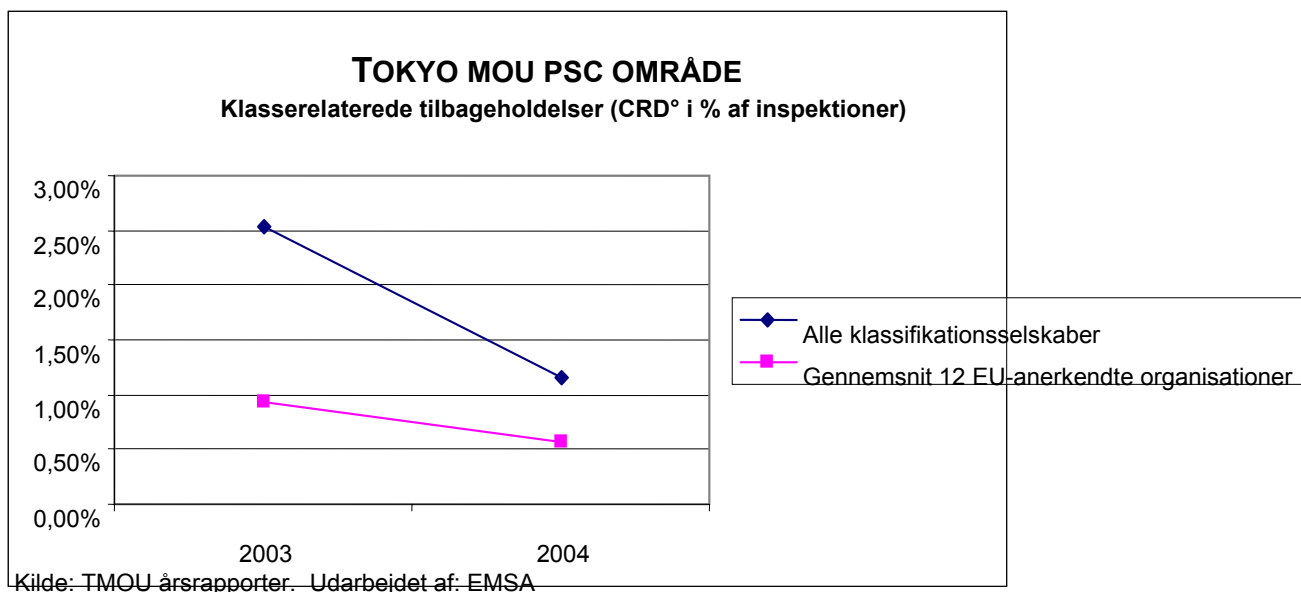
### 3.2.7. *Andre krav i direktivet*

- (1) Generelt lader det til at være gængs praksis, at inspektører, der ikke udelukkende arbejder for én organisation, udelukkes fra lovfæstet arbejde bortset fra nogle isolerede tilfælde. Mens nogle anerkendte organisationer er ophørt med at beskæftige inspektører, der ikke udelukkende arbejder for denne ene organisation, har andre beholdt ret mange af dem. Kommissionen er særligt opmærksom på at verificere, at deltidsbeskæftigede inspektører bliver uddannet og kontrolleret i passende omfang, men under alle omstændigheder bør der rejses alvorlig tvivl, om denne unormale situation, hvor inspektører, der er udelukket fra lovfæstede opgaver, alligevel kan gennemføre classesyn, bør have lov til at fortsætte.
- (2) Der er en fremherskende tendens til, at anerkendte organisationer bevæger sig i retning af en mere decentraliseret struktur. Dog tyder visse mangler på, at de anerkendte organisationer, der går denne vej, bør indføre yderligere kontrolmekanismer for at håndtere de nye risici, som decentraliseringen skaber (særligt en større grad af udsathed over for pres fra operationelle behov og kundernes krav).
- (3) I den mest karakteristiske sag førte decentraliseringen af en organisation til, at distriktscheferne reelt opnåede en udstrakt kontrol i forbindelse med tildeling af arbejdsopgaver, uddannelse og overvågning af inspektørerne. Dette fremgik af, at der fandtes en omfattende database, som forsynede distriktscheferne med alle relevante oplysninger om inspektørernes status, kvalifikationer etc., mens hovedkontoret udelukkende udøvede sin kontrol på baggrund af revisioner hvert andet år. Alligevel blev der tildelt adskillige arbejdsopgaver til inspektører, der hverken havde den nødvendige status eller de nødvendige kvalifikationer. Sagen bliver for tiden efterforsket.
- (4) Samlet set lader alle de anerkendte organisationer nu til at håndtere kvalifikationer og uddannelse godt. Kommissionen vil dog fremover være opmærksom på de stadig ret hyppige tilfælde, hvor efteruddannelseskurser ikke bliver afholdt rettidigt.

### 3.3. **Anerkendte organisationers præstationer**

Målt ud fra den årlige procentdel af klasserelaterede tilbageholdelser under Paris-memorandummet, Tokyo-memorandummet og af US Coast Guard er de tolv fællesskabsanerkendte organisationers præstationsniveau blevet bemærkelsesværdigt forbedret i de senere år - som det fremgår af de følgende tabeller:





Kommissionen bifalder denne forbedring, der i høj grad afbøder det noget foruroligende indtryk, som de hidtil gennemførte vurderinger har givet.

Et mere udførligt system til måling af de anerkendte organisationers præstationsniveau er for tiden under opbygning. Det nye system vil omfatte både årlige og flerårige tilbageholdelsesprocenter (målt ud fra deres statistiske betydning) og inddrage andre faktorer som ulykker og de enkelte flåders flagsammensætning.

### 3.4. Foranstaltninger truffet af Kommissionen

I behandlingen af de påpegede mangler har Kommissionen frem for alt prioriteret at udpege og fjerne alle potentielle trusler mod sikkerheden.

Generelt har de anerkendte organisationer samarbejdet villigt og har gjort en indsats for at ændre deres regler og procedurer samt deres kvalitetssystemer, når det har vist sig, at de ikke opfylder direktivets krav og/eller ikke er blevet anvendt korrekt.

Alligevel var der et antal alvorlige sager, hvor Kommissionen stillede krav til de pågældende organisationer om at gå et skridt videre og sikre at:

- (1) De mulige konsekvenser af eventuelle fejl kendes så præcist, som det er nødvendigt:
  - Der er således blevet stillet krav om omfattende risikovurderinger i forbindelse med de konstaterede systemfejl. I et tilfælde omfattede denne risikovurdering hele organisationen og op til 1500 skibe, hvis konstruktion der var blevet ført tilsyn med gennem de seneste år.
- (2) Skibe, om hvilke det fastslås, at de udgør en potentiel risiko, behandles på passende vis:
  - Således er der blevet stillet krav om adskillige planer for geninspektion af skibe for at verificere, om de fejl, der var blevet konstateret i vurderingerne, førte til faktiske synsfejl. På tidspunktet for udarbejdelsen af denne rapport er syv skibe

blevet geninspiceret, og to andre står umiddelbart for at skulle geninspiceres, mens flere nok vil følge efter som resultat af de igangværende risikovurderinger.

- (3) Regler og lovbestemte krav, både de eksisterende og de, der er blevet indført for nylig, anvendes korrekt i fremtiden:
  - Der er blevet stillet krav om omfattende uddannelsesplaner, hvoraf nogle berører hele organisationen.
- (4) Organisationen har tilstrækkelige ressourcer til at udføre sine opgaver:
  - Der er således blevet krævet planer både over engangsansættelser og den flerårige rekruttering. I et tilfælde repræsenterer dette en stigning på over 10 % i organisationens stab af inspektører.
- (5) Organisationens uafhængighed er fuldstændigt garanteret:
  - Som nævnt ovenfor er der over for en organisation blevet stillet krav om, at den ændrer sammensætningen af sin bestyrelse for at opnå et sikkert flertal af ikke-udelukkede kategorier.

Nogle af disse tiltag er stadig i gang, men Kommissionen er overbevist om, at de har ført til en fuldstændig ny, proaktiv måde at behandle de anerkendte organisationers svagheder på. Nogle af dem medfører meget store omkostninger for de berørte organisationer, hvilket både viser deres engagement i sikkerhed og merværdien af fællesskabshandling på området – hvis gavnlige virkninger rækker langt ud over den europæiske flåde.

### **3.5. Konklusion**

Europa-Kommissionen mener, at det må være et højt prioriteret mål for de fællesskabsanerkendte organisationer at sørge for, at deres arbejde altid er af højeste kvalitet. Man må altid huske på, at enhver fejl tæller og muligvis en dag kan få katastrofale konsekvenser.

Set i dette perspektiv viser Kommissionens undersøgelsesresultater, at der endnu er meget at gøre for at nå ned på et acceptabelt risikoniveau. Kommissionen mener, at problemet hverken ligger i systemerne selv eller i de anerkendte organisationers aktuelle professionelle standarder: Den væsentligste forbedring skal ske i disse organisationers kontrolmiljø som helhed – der endnu ikke står mål med de risici, som rent faktisk indgår i deres virksomhed.

I de seneste år har nybygningsaktiviteterne nået et hidtil uset niveau, hvilket har lagt et enormt pres på branchen, der har nået grænserne for sin kapacitet. Det er vigtigt at sørge for, at de anerkendte organisationer kan reagere på passende vis, så der ikke på langt sigt bliver gået på kompromis med sikkerheden.

Kommissionen vil ikke tøve med at trække anerkendelsen af en eller flere anerkendte organisationer tilbage, hvis det viser sig nødvendigt, men ikke uden først på alle mulige måder at forsøge at sørge for, at de skibe, de certificerer, er og fortsat vil være sikre. Det er denne strategi, Kommissionen har fulgt – med opmuntrende resultater til følge, også takket være det villige samarbejde fra medlemsstaterne og de berørte organisationer. Kommissionen vil fortsætte denne faste og proaktive linje med fortsat teknisk bistand fra EMSA i den

overbevisning, at de trufne foranstaltninger vil bidrage effektivt til at gøre vores have mere sikre.

De ovenfor nævnte resultater er blevet taget fuldt ud i betragtning i Kommissionens forslag til ændring af direktiv 94/57/EF inden for rammerne af den tredje lovgivningspakke om sikkerhed til søs. Således konkluderes følgende:

- Et styrket, mere gennemsigtigt og uafhængigt kvalitetssikringssystem er af grundlæggende betydning for en forebyggelsespolitik, der i højere grad lægger vægt på, at de anerkendte organisationer udøver en passende risikostyring,
- Indførelsen af økonomiske sanktioner i tilfælde af manglende opfyldelse af direktivets krav (både engangsbøder og tvangsbøder) styrker ikke kun systemets proportionalitet, men vil i høj grad forbedre kvaliteten af Fællesskabets aktiviteter på området og bidrage til målsætningen om, at fejl skal udbedres ved kilden.
- På baggrund af de vurderinger, der er blevet udført indtil nu, har Kommissionen foreslået, at en række af direktivets kriterier tilpasses, så de bliver både mere anvendelige og mere klare, f.eks. med hensyn til om ressourcerne er tilstrækkelige.

#### **4. ERSTATNINGSANSVAR**

Kommissionen har med bistand fra EMSA undersøgt de økonomiske konsekvenser af at indføre bestemmelserne i direktivets artikel 6, stk. 2, litra b), vedrørende erstatningsansvar. Der er et sammendrag af undersøgelsesresultaterne i bilaget.

Når man undersøger dette emne, er det vigtigt at erindre, at direktivet kun omhandler muligheden af, at en medlemsstats myndighed kan kræve en erstatning betalt af en anerkendt organisation i tilfælde af, at myndigheden enten ved en retsafgørelse eller ved en voldgiftsafgørelse pålægges ansvaret for en fejl fra den anerkendte organisations side.

##### **4.1. Gennemførelse i medlemsstaterne**

Den ovenfor nævnte undersøgelse har vist, at:

- (1) Det ubegrænsede erstatningsansvar ved grov uagtsomhed som fastslået i artikel 6, stk. 2, litra b), nr. i), accepteres uden indvendinger.
- (2) I tilfælde af uagtsomhed, jf. artikel 6, stk. 2, litra b), nr. ii) og iii), er de angivne grænser, der var tænkt som minimumsniveauer for erstatningsansvar (bundgrænser), generelt blevet til maksimumsniveauer (lofter), idet et flertal blandt medlemsstaterne har indført grænser enten på eller lidt over de beløb, der er anført i artikel 6, stk. 2, litra b), nr. ii) og iii). Dog er der den vigtige undtagelse, at fem medlemsstater har gjort brug af muligheden for at forhandle sig frem til ubegrænset erstatningsansvar også i disse tilfælde.
- (3) Der har hidtil ikke været nogen sager, der har bragt mekanismen i artikel 6, stk. 2, litra b), i anvendelse, og der findes derfor ikke nogen retspraksis, der kan tjene som vejledning.

## 4.2. Anerkendte organisationer

Der er ikke noget, der tyder på, at de anerkendte organisationers økonomiske stabilitet er blevet påvirket af indførelsen af artikel 6, stk. 2, litra b).

Adspurgt har de anerkendte organisationer generelt:

- (1) understreget, at det er umuligt at "forsikre sig mod et ubegrænset ansvar" Dette er indlysende – en forsikringsdækning vil altid have en grænse, men man må forvente, at denne grænse står mål med de faktiske risici, der pådrages. Det er vigtigt at bemærke, at det fremgår af undersøgelsen, at de anerkendte organisationer ikke har øget deres forsikringsdækning som følge af, at direktivets nuværende regler for erstatningsansvar er trådt i kraft - selv om denne forsikring generelt anses for at være tilstrækkelig til direktivets grænseværdier. Nogle anerkendte organisationer har i deres aftaler med de bemyndigende medlemsstater accepteret ubegrænset erstatningsansvar også i tilfælde af uagtsomhed. Det er blevet påstået, at dette vil kunne fungere som en markedsbarriere, da organisationer, der ikke er villige til at gå ind på sådanne vilkår, ikke vil være i stand til at operere på markedet i de medlemsstater, der stiller sådanne krav. Alligevel gør følgende sig gældende:
  - Det er op til hver part i en forhandling, om de vil gå ind på de betingelser i aftalen, herunder ubegrænset erstatningsansvar, som de er villige til at arbejde under. Det ville også fremgå, at hver part i en sådan forhandling ville have lige stor vægt.
  - Argumentet om at dette kan blive anvendt diskriminerende, er der ikke belæg for i forskningen, da alle medlemsstater har indgået aftaler med flere forskellige anerkendte organisationer, afhængigt af størrelsen og sammensætningen på den flåde, der sejler under deres flag.
- (2) udtalt deres bekymring over, at direktivet vil afføde nye tilbagebetalingskrav. Det frygtes, at ordlyden i artikel 6 og særligt følgende passage: "*... hvis en myndighed ved en endelig retsafgørelse...pålægges ansvaret...har myndigheden ret til at kræve erstatningen betalt af den anerkendte organisation...*" skaber en forventning om, at tredjeparter nu har en lovfæstet ret til at modtage erstatning for økonomiske tab fra den pågældende nationale søfartsmyndighed og indirekte fra den relevante anerkendte organisation i kraft af godtgørelsesbestemmelserne i artikel 6, stk. 2, litra b).
  - Dog er dette ganske klart ikke tilfældet. Der er intet i direktivet, som ændrer de nationale myndigheders regler for erstatningsansvar.
  - De anerkendte organisationer har dog berettet, at der alligevel har været en betydelig stigning i udgifter til forsikring og sagsomkostninger efter indførelsen af disse bestemmelser. Dette lader ikke til at have haft en mærkbar indvirkning på de opkrævede gebyrer.
  - For at opnå klarhed over situationen foreslår de anerkendte organisationer, at der for at opveje en eventuel stigning i antallet af retssager indføres en bestemmelse om, at artikel 6, stk. 2, litra b), ikke medfører nye tilbagebetalingskrav. Det lader til, at nogle medlemsstater har accepteret sådanne klausuler i deres aftaler med de anerkendte organisationer (Danmark, Letland og Nederlandene). Disse klausuler vil blive verificeret for at sikre, at de ikke har den modsatte virkning, dvs. sikre, at

de ikke er til hinder for myndighedens evne til at kræve en erstatning betalt i henhold til direktivet.

- (3) foreslået, at grænserne i artikel 6, stk. 2, litra b), nr. i) og ii), bliver ændret til at være maksimumgrænser for erstatningsansvar. De anerkendte organisationer har givet udtryk for, at hvis disse betingelser opfyldes, vil de være villige til at acceptere højere grænser for erstatningsansvar.

#### **4.3. Konklusion**

Kommissionen bemærker, at mens alle medlemsstater har meddelt de relevante gennemførelsesforanstaltninger, tyder forskning udført af University of Southampton<sup>15</sup> på, at nogle af direktivets elementer muligvis ikke er blevet gennemført korrekt i alle nationale retssystemer. De nødvendige verificeringer vil blive gennemført som led i Kommissionen program for overensstemmelsesvurdering på dette område<sup>16</sup>.

Kommissionen ser ikke nogen grund til at ændre status quo, da der mangler ethvert bevis på, at de anerkendte organisationers økonomiske stabilitet (ligevægt) er blevet forstyrret eller påvirket. Særligt anser Kommissionen det ikke for nødvendigt at indføje en ny bestemmelse i direktivet, der skal hindre, at artikel 6, stk. 2, litra b), medfører nye tilbagebetalingskrav, således som de anerkendte organisationer stiller krav om<sup>17</sup>.

Desuden har de nuværende bestemmelser om erstatningsansvar kun været i anvendelse siden 22. juli 2003, og det er måske for tidligt at drage faste konklusioner om, hvorvidt de bør revideres, da der bemærkelsesværdigt nok ikke er faldet nogen domme om dem. Kommissionen vil fortsat overvåge anvendelsen af artikel 6, stk. 2, litra b), og vil, hvis det er nødvendigt, afgive beretning til lovgiveren.

---

<sup>15</sup> Jf. tabel 1 i bilaget.

<sup>16</sup> Under udarbejdelsen af denne rapport verserer en overtrædelsesprocedure mod Slovakiet, der dog ikke angår direktivets bestemmelser om erstatningsansvar (brud på forpligtelser under artikel 3).

<sup>17</sup> Ikke desto mindre verificerer Kommissionen som en selvfølge i sin vurdering af alle de anerkendte organisationer, at deres forsikringsdækning er tilstrækkelig.

**BILAG: FORBEREDENDE UNDERSØGELSE ANGÅENDE REGLER FOR  
ERSTATNINGSANSVAR I HENHOLD TIL DET ÆNDREDE DIREKTIV 94/57/EF,  
ARTIKEL 6, STK. 2, LITRA b)**

**1. BAGGRUND**

Artikel 6, stk. 5, i det ændrede direktiv 94/57/EF fastlægger, at “Kommissionen forelægger senest den 22. juli 2006 Europa-Parlamentet og Rådet en evalueringsrapport om de økonomiske virkninger for de berørte parter af den ansvarsordning, der er omhandlet i denne artikel [artikel 6, stk. 2, litra b)], og navnlig dens virkninger for de anerkendte organisationers finansielle ligevægt.

Rapporten udarbejdes i samarbejde med medlemsstaternes kompetente myndigheder og de berørte parter, navnlig de anerkendte organisationer. Kommissionen fremlægger på grundlag af denne evaluering om nødvendigt et forslag til ændring af dette direktiv, navnlig med hensyn til ansvarsprincippet og det maksimale ansvar.”

I september 2005 bad Kommissionen EMSA om at udarbejde en forundersøgelse herom som grundlag for Kommissionens rapport. Efter en udbudsprocedure tildelte EMSA Institute of Maritime Law ved University of Southampton en kontrakt om at udføre undersøgelsen. Dette mandede ud i en rapport, der blev udarbejdet af en uafhængig forskergruppe fra Institute of Maritime Law ved University of Southampton med titlen "Study on evaluating the economic impact of the liability regime on parties concerned and consequences for the financial equilibrium of Recognised organisations – Directive 94/57 article 6.5" [Undersøgelse til evaluering af de økonomiske virkninger af ansvarsordningen for de berørte parter og konsekvenser for de anerkendte organisationers finansielle ligevægt - direktiv 94/57, artikel 6, stk. 5], dateret 15. februar 2006.

Undersøgelsens overordnede målsætning er at beskrive virkningerne af at gennemføre bestemmelserne om erstatningsansvar i artikel 6, stk. 2, litra b), i direktiv 94/57/EF (som ændret ved direktiv 2001/105/EF).

Undersøgelsen er koncentreret om de anerkendte organisationer, der er autoriserede i den Europæiske Unions 25 medlemsstater, Norge og Island, men det var også nødvendigt at inddrage andre søfartsnationer uden for Europa for at fremstille den baggrund, som erhvervsmæssige fordele eller ulemper forbundet med gennemførelsen af direktivet skal vurderes ud fra.

Undersøgelsen giver et overblik over de beløbsgrænser for erstatningsansvar, som er blevet aftalt mellem på den ene side de 25 EU-medlemsstater, Norge og Island og på den anden side de anerkendte organisationer i henhold til artikel 6, stk. 2, litra b), nr. i), ii) og iii). Hvis et lands nationale lovgivning rummer mulighed for ubegrænset erstatningsansvar, er det blevet undersøgt, om det pågældende lands lovgivning giver mulighed for andre former for beskyttelse.

Southampton-undersøgelsens analyser og oplysninger er blevet anvendt som baggrund for og bidrag til den nærværende rapport.

## 2. BAGGRUND FOR BESTEMMELSERNE OM ERSTATNINGSANSVAR I ARTIKEL 6, STK. 2, LITRA B)

Forslaget til ændring af direktiv 94/57/EF, der udmundede i ændringsdirektivet 2001/105/EF<sup>18</sup>, var et af de centrale forslag, der fulgte efter ERIKA-ulykken i december 1999 og indgik i den såkaldte ERIKA I-pakke. Et af de mest omdiskuterede punkter i Kommissionens forslag var indførelsen af bestemmelserne om erstatningsansvar i artikel 6. Kommissionens forslag tog udgangspunkt i det arbejde, der var blevet udført af den såkaldte Göteborg-gruppe, som bestod af repræsentanter for EU's flagmyndigheder og de internationalt anerkendte organisationer, der havde drøftet og udarbejdet forslag til standardformuleringer om erstatningsansvar og forsøgt at nå til enighed om en begrænsning af erstatningsansvaret i sager om uagtsomhed.

Kommissionens forslag (KOM(2000) 142 endelig) indeholdt en tekst, som fastlagde ubegrænset erstatningsansvar ved grov uagtsomhed eller forsætlig handling og begrænsning af erstatningsansvaret ved uagtsomhed eller uforsvarlighed. De foreslåede grænser var 5 mio. EUR for personskade eller dødsfald og 2,5 mio. EUR for tab eller skade på ejendom.

I løbet af den fælles beslutningsprocedure, der førte til forlig mellem Rådet og Europa-Parlamentet, blev forslaget ændret, og maksimumbeløbene (eller lofterne) blev ændret til minimumsbeløb (eller bundgrænser). Beløbene blev ændret til henholdsvis 4 og 2 mio. EUR.

I henhold til artikel 6, stk. 2, litra b), i direktiv 94/57/EF skal ordningen for samarbejdsforholdet mellem de nationale myndigheder og de anerkendte organisationer omfatte de følgende bestemmelser:

- *hvis en myndighed ved en endelig retsafgørelse eller som led i en voldgiftsafgørelse pålægges ansvaret for tab, herunder tingsskade, personskade eller dødsfald i forbindelse med en skadegørende handling samt pålægges at betale erstatning til de skadelidte, og det godtgøres for retten, at dette skyldes en forsætlig handling eller unkladelse eller grov uagtsomhed fra den anerkendte organisations side eller fra dens organer, ansatte, befuldmægtigede eller andre, som handler på den anerkendte organisations vegne, har myndigheden ret til at kræve erstatningen betalt af den anerkendte organisation i det omfang nævnte tab, skade, personskade eller dødsfald ifølge retsafgørelsen er forårsaget af den anerkendte organisation.*
- *hvis en myndighed ved en endelig retsafgørelse eller som led i en voldgiftsafgørelse pålægges ansvaret for tab, herunder tingsskade, personskade eller dødsfald i forbindelse med en skadegørende handling samt pålægges at betale erstatning til de skadelidte, og det godtgøres for retten, at dette skyldes en uagtsom eller uforsvarlig handling eller unkladelse fra den anerkendte organisations side eller fra dens ansatte, befuldmægtigede eller andre, som handler på den anerkendte organisations vegne, har myndigheden ret til at kræve erstatningen betalt af den anerkendte organisation i det omfang nævnte personskade eller dødsfald ifølge retsafgørelsen er forårsaget af den anerkendte organisation; medlemsstaterne kan begrænse det beløb, som den*

---

<sup>18</sup> EFT L 324 af 29.11.2002, s. 53.

*anerkendte organisation maksimalt skal betale, idet det maksimale beløb dog skal være på mindst 4 mio. EUR*

- *hvis en myndighed ved en endelig retsafgørelse eller som led i en voldgiftsafgørelse pålægges ansvaret for tab, herunder tingsskade, i forbindelse med en skadegørende handling samt pålægges at betale erstatning til de skadelidte, og det godtgøres for retten, at dette skyldes en uagtsom eller uforsvarlig handling eller undladelse fra den anerkendte organisations side eller fra dens ansatte, befuldmægtigede eller andre, som handler på den anerkendte organisations vegne, har myndigheden ret til at kræve erstatningen betalt af den anerkendte organisation i det omfang tabet eller skaden ifølge retsafgørelsen er forårsaget af den anerkendte organisation; medlemsstaterne kan begrænse det beløb, som den anerkendte organisation maksimalt skal betale, idet det maksimale beløb dog skal være på mindst 2 mio. EUR.*

Det er vigtigt at sondre mellem følgende:

- (1) Lovfæstet arbejde (syn) udføres af anerkendte organisationer på en flåde, der sejler under et flag, med det formål at fastslå, om de registrerede fartøjer opfylder de gældende krav i de internationale (IMO) konventioner, regelsæt, EU-direktiver og national lovgivning. Forholdet mellem flagmyndigheden og den anerkendte organisation skal fastlægges i en aftale mellem de to parter.
- (2) Ingen flagstat er forpligtet til at bemyndige en anerkendt organisation med det lovfæstede arbejde. Det er fuldstændig legitimt for flagstaterne at udføre dette arbejde selv, på samme måde som det er fuldstændig legitimt at bemyndige en anerkendt organisation med det lovfæstede arbejde. I praksis er de fleste medlemsstater tilbøjelige til i større eller mindre grad at bemyndige anerkendte organisationer med det lovfæstede arbejde.
- (3) Bestemmelserne om erstatningsansvar omhandler forholdet mellem flagmyndigheden og den anerkendte organisation, hvor flagstaten har bemyndiget den anerkendte organisation med at udføre lovfæstede opgaver på dens vegne. Hvis en myndighed i den situation ved en endelig retsafgørelse eller som led i en voldgiftsafgørelse pålægges ansvaret for tab, herunder tingsskade, personskade eller dødsfald i forbindelse med en hændelse samt pålægges at betale erstatning til de skadelidte, kan myndigheden inddrive det beløb, den er blevet pålagt at betale, fra den anerkendte organisation, der udfører arbejdet på dens vegne.
- (4) I tilfælde af grov uagtsomhed (artikel 6, stk. 2, litra b), nr. i)) er der så tale om ubegrænset ansvar, hvilket vil sige, at uanset hvor meget retten beslutter, at myndigheden skal betale, har myndigheden ret til at inddrive hele beløbet fra den anerkendte organisation.
- (5) I tilfælde af uagtsomhed (artikel 6, stk. 2, litra b), nr. ii) og iii)), kan de inddrive et beløb op til et maksimum, som er blevet aftalt mellem flagmyndigheden og den anerkendte organisation, der dog ikke kan være mindre end henholdsvis 4 og 2 mio. EUR. Det vil sige, at i tilfælde af at parterne er enige om at begrænse ansvaret til disse beløb, men en domstol ville tildele et højere beløb, ville den pågældende flagmyndighed skulle dække alt over de 2 og 4 mio. EUR selv (eller alt efter situationen ved hjælp af en forsikring).

- (6) Direktivet lader det dog være op til de to parter, flagmyndigheden og den anerkendte organisation, som den ønsker at bemyndige til at udføre lovfæstet arbejde på dens vegne, at forhandle og blive enige om beløb, der er højere end de 2 og 4 mio. EUR, herunder ubegrænset ansvar. Direktivet pålægger dog ikke ubegrænset ansvar ved uagtsomhedssager (artikel 6, stk. 2, litra b), nr. ii) og iii)).
- (7) Hvis parterne ikke kan nå frem til en aftale, kan myndigheden ikke anvende eller delegere noget lovfæstet arbejde til den anerkendte organisation og vil være nødt til at udføre disse opgaver som flagstat, hvilket den fuldt ud er i sin gode ret til at gøre.

Bestemmelserne om erstatningsansvar i artikel 6, stk. 2, litra b), trådte i kraft 22. juli 2003, og rapportens formål er i henhold til artikel 6, stk. 5, at evaluere virkningerne af gennemførelsen af bestemmelserne om erstatningsansvar. Det er interessant at evaluere det niveau for erstatningsansvar, som medlemsstaterne har fastlagt med de anerkendte organisationer, særligt hvis der er tilfælde, hvor medlemsstater har forhandlet og opnået enighed om ubegrænset erstatningsansvar også i sager om uagtsomhed. Hvis det er tilfældet, er spørgsmålet om, hvorvidt der er nogen anden beskyttelse for den pågældende anerkendte organisation, blevet undersøgt.

### **3. ANSVARNIVEAUER – SAMLET OVERBLIK**

#### **3.1. Nuværende ansvars niveauer i EU/EØS-flagstater**

Direktivet fastsætter, at i sager med grov uagtsomhed (artikel 6, stk. 2, litra b), i)), skal der være ubegrænset erstatningsansvar, og dette er ikke blevet anfægtet og lader til at være tilfældet i alle EU-medlemsstater, der har gennemført direktivet.

De vedtagne ansvarsgrænser i EU/EØS-staterne varierer i forhold til uagtsomhedssager (artikel 6, stk. 2, litra b), nr. ii) og iii)).

- Otte medlemsstater (Cypern, Letland, Litauen, Polen, Slovenien, Sverige, Ungarn, UK) har ansvarsgrænser på 4/2 mio. EUR for henholdsvis artikel 6, stk. 2, litra b), nr. ii) og iii).
- Fem medlemsstater og Norge har grænser, der er en anelse højere end direktivets beløb, nemlig 5/2,5 mio. EUR (Belgien, Danmark, Grækenland, Malta, Portugal, Norge), som skal anvendes i de situationer, der beskrives i artikel 6, stk. 2, litra b), nr. ii) og iii).
- Tre medlemsstater (Finland, Irland og Nederlandene) har ansvarsgrænser på 5/2,5 mio. US-dollar<sup>19</sup>
- Fem EU-stater, nemlig Frankrig, Italien, Luxembourg, Spanien og Tyskland, har indført ubegrænset erstatningsansvar ved artikel 6, stk. 2, litra b), nr. ii) og iii). (Det er muligt, at den polske modelaftale også vil indføre ubegrænset erstatningsansvar).
- For de øvrige fire medlemsstater<sup>20</sup> var kun få eller ingen oplysninger kendt.

---

<sup>19</sup> Ved brug af vekselskursen i februar måned svarer disse beløb til hhv. 4,2/2,1 mio. EUR.

<sup>20</sup> Estland, Slovenien, Tjekkiet og Østrig.

*Samlet set* har 17 medlemsstater og Norge indført begrænset erstatningsansvar for uagtsomhedssager. Beløbene svarer stort set til beløbene i direktivet, idet ”bundgrænsen” gøres til et ”loft”. 5 medlemsstater har gjort brug af muligheden i artikel 6 og har aftalt med de anerkendte organisationer, som de bemyndiger, at der også er ubegrænset erstatningsansvar i uagtsomhedssagerne. For 3 medlemsstater og Islands vedkommende er situationen uklar grundet manglende oplysninger.

Tabel 1 giver en samlet oversigt over situationen pr. februar 2006 på baggrund af en analyse af de enkelte stater, der er blevet udført af University of Southampton ved hjælp af en spørgeskemaundersøgelse<sup>21</sup>.

---

<sup>21</sup> Trods de bedste bestræbelser på at indsamle alle til rådighed stående oplysninger fra regeringskilder og andre officielle kilder kan der dog ikke garanteres for de foreliggende oplysningers præcision og fuldstændighed.

**Table 1** Status for gennemførelse af artikel 6, stk. 2, litra b)

EU-medlemsstat	Gennemførelsesmetode	Nye aftaler	Gennemførelsesvanskeligheder	i) ansvar ved grov uagtsomhed	ii) uagtsomhed Uforsvarlighed Dødsfald, personskade (mio. EUR)	iii) Uagtsomhed Uforsvarlighed Tingskade (mio. EUR)	Valuta	Anerkendte organisationer bemyndiget af medlemsstaten uanset graden af bemyndigelse
Østrig	Ukendt	Ukendt	Ukendt	Ukendt	Ukendt	Ukendt	Ukendt	Ukendt
Belgien	Lov + aftale	Under forhandling	Nej	Ubegrænset	5	2.5	Euro	ABS, BV, GL, LR, NKK, DNV
Cypern	Lov + aftale	Ja	Nummerering	Ubegrænset	4	2	Euro	ABS, BV, DNV, HRS, GL, KR, LR, NKK, RINA, RS
Tjekkiet	Ukendt	Nej	Ikke gennemført	Generelle forretningsbetingelser	Generelle forretningsbetingelser	Generelle forretningsbetingelser	Ukendt	
Danmark	Lov + aftale	Ja	Nej	Ubegrænset	5	2.5	Euro	ABS, BV, DNV, GL, LR, NKK, RINA
Estland	Lov + aftale	Ukendt	Ikke gennemført	Generelle forretningsbetingelser	Generelle forretningsbetingelser	Generelle forretningsbetingelser		
Finland	Lov + aftale	Under forhandling	Nej	Ubegrænset	5	2.5	US\$	ABS, BV, GL, LR, RINA, DNV, RS

EU-medlemsstat	Gennemførelsesmetode	Nye aftaler	Gennemførelsesvanskeligheder	i) ansvar ved grov uagtsomhed	ii) uagtsomhed Uforsvarlighed Dødsfald, personskade (mio. EUR)	iii) Uagtsomhed Uforsvarlighed Tingsskade (mio. EUR)	Valuta	Anerkendte organisationer bemyndiget af medlemsstaten uanset graden af bemyndigelse
Frankrig	Lov + aftale	Ja	Nej	Ubegrænset	Ubegrænset	Ubegrænset		ABS, BV, GL
Tyskland	Lov + aftale	Ja	Nej	Ubegrænset	Ubegrænset	Ubegrænset		ABS, BV, GL, LR, DNV
Grækenland	Lov + aftale	Ja	Nej	Ubegrænset	5	2.5	Euro	ABS, BV, DNV, GL, KR, LR, NKK, RINA, RS
Ungarn	Lov + aftale	Ukendt	Ordlyd	Ubegrænset	4	2	Euro	RINA
Irland	Lov + aftale	Ja	Nej	Ubegrænset	5	2.5	US\$	BV, GL, LR, DNV
Italien	Lov + aftale	Ja	Nej	Ubegrænset	Ubegrænset	Ubegrænset		RINA, ABS, BV, GL
Letland	Lov + aftale	Ja	Ordlyd	Ubegrænset	4	2	Euro	ABS, BV, GL, LR, DNV, RS
Litauen	Lov + aftale	Under forhandling	Nej	Ubegrænset	4	2	Euro	BV, LR, DNV, RS
Luxembourg	Lov	Ja	Nej	Ubegrænset	Ubegrænset	Ubegrænset		ABS, BV, DNV, GL, LR, NKK, RINA

EU-medlemsstat	Gennemførelsesmetode	Nye aftaler	Gennemførelsesvanskeligheder	i) ansvar ved grov uagtsomhed	ii) uagtsomhed Uforsvarlighed Dødsfald, personskade (mio. EUR)	iii) Uagtsomhed Uforsvarlighed Tingsskade (mio. EUR)	Valuta	Anerkendte organisationer bemyndiget af medlemsstaten uanset graden af bemyndigelse
Malta	Lov + aftale	Under forhandling	Nummerering	Ubegrænset	5	2.5	Euro/lokal valuta	ABS, BV, DNV, GL, RINA og RS
Nederlandene	Lov + aftale	Under forhandling	Nej	Ubegrænset	5	2.5	US\$	ABS, BV, DNV, GL, LR, NKK, RINA
Polen	Lov + aftale	Under forhandling	Ordlyd	Ubegrænset	4	2	Euro	Ingen oplysninger
Portugal	Lov + aftale	Ja	Nej	Ubegrænset	5	2.5	Euro	LR, BV, DNV, RINA, ABS, GL, RINAVE, NKK
Slovakiet	Lov + aftale	Ukendt	Ukendt	Ukendt	Ukendt	Ukendt		ABS, GL??
Slovenien	Lov + aftale	Ja	Nej	Ubegrænset	4	2	Euro	BV, GL, RINA
Spanien	Lov	Ja	Nej	Ubegrænset	Ubegrænset	Ubegrænset		BV, GL, RINA
Sverige	Aftale	Ja	Nej	Ubegrænset	4	2	Euro	ABS, BV, GL, LR, DNV
U.K.	Lov + aftale	Ja	Nej	Ubegrænset	4	2	Euro	ABS, BV, DNV, GL, LR,

EU-medlemsstat	Gennemførelsesmetode	Nye aftaler	Gennemførelsesvanskeligheder	i) ansvar ved grov uagtsomhed	ii) uagtsomhed Uforsvarlighed Dødsfald, personskade (mio. EUR)	iii) Uagtsomhed Uforsvarlighed Tingskade (mio. EUR)	Valuta	Anerkendte organisationer bemyndiget af medlemsstaten uanset graden af bemyndigelse
								RINA, NKK
<b>EØS- STATER</b>								
Island	Lov + aftale	Ukendt	Ukendt	Ukendt	Ukendt	Ukendt	STC/SDR 200.000	Ingen oplysninger
Norge	Aftale	Ja	Nej	Ubegrænset	5	2.5	Euro	DNV, LR, BV, GL, ABS

### 3.2. Ubegrænset erstatningsansvar ved uagtsomhed

I henhold til direktiv 94/57/EF må de europæiske stater og de anerkendte organisationer aftale højere grænser for erstatningsansvar ved uagtsomhed uden at fastsætte et loft for et sådant større beløb. Denne mulighed har ført til to resultater: På den ene side har nogle lande valgt at forhandle sig om højere maksimumbeløb (for det meste hhv. 2,5 og 5 mio. EUR), på den anden side har andre lande stræbt efter og forhandlet om en ubegrænset ret til regres imod de anerkendte organisationer, der er bemyndigede på deres territorium. Disse stater er Frankrig, Italien, Luxembourg, Spanien og Tyskland. Som det fremgår af tabel 2 har disse medlemsstater underskrevet aftaler med EU-ankendte organisationer.

*Tabel 2*

EU-medlemsstat	Art. 6, stk. 2, litra b), nr. i)	Art. 6, stk. 2, litra b), nr. ii)	Art. 6, stk. 2, litra b), nr. iii)	Anerkendt organisation
Frankrig	Ubegrænset	Ubegrænset	Ubegrænset	ABS, BV, GL
Tyskland	Ubegrænset	Ubegrænset	Ubegrænset	ABS, BV, GL, LR, DNV
Italien	Ubegrænset	Ubegrænset	Ubegrænset	ABS, BV, GL, RINA
Luxembourg	Ubegrænset	Ubegrænset	Ubegrænset	ABS, BV, GL, DNV, LR, NKK, RINA
Spanien	Ubegrænset	Ubegrænset	Ubegrænset	BV, GL, RINA

Uafhængige juridiske eksperter i disse lande er blevet kontaktet af kontrahenten, og spørgsmålet om ubegrænset erstatningsansvar – og muligheder for at beskytte sig mod det – er blevet drøftet. De samlede resultater af disse undersøgelser kan sammenfattes som følger.

Det er et generelt princip i de fleste retssystemer, at den suveræne stat skal varetage sine lovfæstede pligter med den omhu, som opgaven kræver, og at den i tilfælde af at have begået uagtsomhed kan få pålagt at betale erstatning til alle skadelidte parter. Retssystemerne i Frankrig, Italien, Luxembourg, Spanien og Tyskland er alle stærkt påvirkede af hinanden og yder ikke generelt myndighederne beskyttelse mod deres borgeres handlinger. Tværtimod tilsikrer bestemmelser i forfatningerne borgerne muligheden for at få en retfærdig rettergang for at få tilkendt en sådan erstatning<sup>22</sup>. I nogle lande findes der en særlig ret, der udtrykkeligt er oprettet med henblik på at behandle sådanne krav<sup>23</sup>, mens det i andre lande er civilretten, der har denne kompetence<sup>24</sup>.

Når situationen er sådan, at ansvaret for at udstede lovmæssige bemyndigelser ligger hos myndigheden<sup>25</sup>, og myndigheden ikke kan fralægge sig erstatningsansvaret blot ved at

<sup>22</sup> For eksempel i Tyskland § 34 GG, i Italien art. 28 Cost.

<sup>23</sup> Som Tribunal Administratif i Frankrig.

<sup>24</sup> Som det er tilfældet i Italien.

<sup>25</sup> Forpligtelsen til at udstede lovmæssige certifikater påhviler generelt flagstaterne i kraft af internationale konventioner. Dette lader til at være tilfældet selv i forbindelse med europæisk lovgivning, i hvert fald på baggrund af to af direktivets betragtninger, hvor der henvises til både medlemsstaternes ansvar for at

uddelegere det<sup>26</sup>, da opstår spørgsmålet, om der findes lovmæssige begrænsninger eller krav, som forhindrer myndigheden i at inddrive hele erstatningen fra en anerkendt organisation, der er ansvarlig.

På baggrund af de indhentede oplysninger lader dette spørgsmål til at skulle besvares benægtende<sup>27</sup>. Det eneste europæiske land, hvor det ikke er muligt at give en endelig analyse, er Tyskland, hvor en forfatningsmæssig bestemmelse, der kun tillader myndighederne at iværksætte regres mod deres ansatte i tilfælde af grov uagtsomhed, ville forhindre regres i alle tilfælde af simpel uagtsomhed. Det lader dog til, at de tyske myndigheder har sørget omhyggeligt for ikke at betegne anerkendte organisationer som offentligt ansatte, og at dette kan svække dette argument fuldstændigt.

*Konklusionen er*, at undersøgelsen ikke har påvist, at der findes nogen relevant national lovgivning, som gør det muligt for de anerkendte organisationer, der bemyndiges i lande, hvor der kræves ubegrænset erstatningsansvar for uagtsomhed, at undgå eller begrænse at være udsat for dette ubegrænsede ansvar. Den eneste stat, hvor dette kunne være muligt, er Tyskland, men der lader ikke til at have været afgjort sager om dette spørgsmål.

Det forhold, at nogle EU-flagstater kræver ubegrænset erstatningsansvar også i uagtsomhedssager, kan have ført til, at adskillige anerkendte organisationer vælger ikke at søge bemyndigelse fra disse stater (se endvidere nedenfor kapitel 3.3). Dette kan give anledning til spørgsmålet om, hvorvidt muligheden for at forhandle om ubegrænset erstatningsansvar også i sager om uagtsomhed kan fungere som en mulighed for at indskrænke adgangen til det pågældende marked?

### **3.3. Direktiv 94/57/EF og konkurrence**

Nogle anerkendte organisationer gav udtryk for det synspunkt, at kravet om ubegrænset erstatningsansvar i tilfælde af uagtsomhed, der opretholdes af nogle EU-medlemsstater, og de deraf følgende risici, der ikke kan forsikres for, har fungeret som en protektionistisk foranstaltning til at fordreje markedet og forhindre dem i at arbejde i disse lande. Set fra deres synspunkt var det egentlige resultat at begrænse muligheden for at vælge mellem forskellige udbydere til dem, som er villige til at risikere ubegrænset erstatningsansvar for almindelig uagtsomhed. Nogle anerkendte organisationer antyder, at direktivets endelige tekst støtter en indirekte videreførelse af de nationale organers protektionisme.

Synspunktet lader dog ikke til fuldt ud at tage højde for den situation, at nogle anerkendte organisationer, som det fremgår af tabel 2, har underskrevet aftaler om ubegrænset erstatningsansvar også i tilfælde af uagtsomhed. Den påstand, at dette kan bruges af en medlemsstat til at beskytte sin egen anerkendte organisation, bliver ikke støttet af undersøgelsen, idet alle medlemsstater har aftaler med flere anerkendte organisationer (afhængig af størrelsen, efterspørgsel fra redere og sammensætningen af flåden under deres flag).

---

udstede internationale certifikater vedrørende sikkerhed og forurening og behovet for en tættere inddragelse af de nationale myndigheder i de spørgsmål, som disse certifikater har at gøre med.

<sup>26</sup> Enten på grund af et retligt forbehold i denne forstand, eller fordi de anerkendte organisationer handler i egenskab af repræsentanter for myndighederne.

<sup>27</sup> I Spanien er et sådan erstatningsansvar klart blevet indført med dekret 90/2003, som hverken indeholder fritagelser, undtagelser eller begrænsninger.

Direktivet giver mulighed for, at et ubegrænset erstatningsansvar kan forhandles, men det er genstand for forhandling og samtykke fra begge parter, EU-medlemsstaten og den anerkendte organisation. Det pålægges ikke af direktivet, ej heller står det den ene part frit for.

Som det tidligere er nævnt, bør det bemærkes, at hvis en EU-medlemsstat kræver ubegrænset erstatningsansvar ved alle uagtsomhedsager, men der ikke findes kan en anerkendt organisation, der er villig til at underskrive en aftale på de betingelser, vil det påhvile medlemsstaten selv at udføre det lovfæstede arbejde på den flåde, der sejler under dens flag.

### **3.4. Ansvarsniveauer for nogle (tredjlands-) flagstater**

Uden for EU varierer grænserne for erstatningsansvar betydeligt inden for det spektrum, der aktuelt findes inden for EU. Undersøgelsen behandlede nogle af de største flagstater i verden, Bahamas, Panama, Canada, Kina, Japan, New Zealand og USA, for at fremstille en baggrund, som erhvervsmæssige fordele eller ulemper, der er forbundet med gennemførelsen af direktivet, kan vurderes ud fra.

Der er stater, hvor de anvendelige ansvarsgrænser tager udgangspunkt i hver anerkendt organisations generelle forretningsbetingelser. Andre stater følger IMO's modelaftale, hvilket betyder, at de har ubegrænset erstatningsansvar for grov uagtsomhed og begrænset erstatningsansvar for handlemåder som beskrevet i artikel 6, stk. 2, litra b), nr. ii), og artikel 6, stk. 2, litra b), nr. iii). I USA ser det ud til, at anerkendte organisationers erstatningsansvar slet ikke er begrænset kontraktmæssigt.

Dog tyder juridisk rådgivning, der er blevet tildelt anerkendte organisationer i USA (og Tyskland), på, at krav på baggrund af uagtsomhed over for den relevant søfartsmyndighed er begrænsede. Derfor er der ikke noget i praksis reelt fungerende ubegrænset ansvar mellem søfartsmyndigheden og den anerkendte organisation.

*Konklusionen er*, at der på baggrund af Southampton-undersøgelsen ikke er noget, der tyder på, at bestemmelserne i direktivet om erstatningsansvar har påvirket tredjlandsflagstater til at indføre ubegrænset erstatningsansvar i tilfælde af uagtsomhed.

### **3.5. Relevante retssager**

Southampton-undersøgelsen afslørede, at der til dato<sup>28</sup> ikke er afgjorte eller verserende sager, der har kunnet eller vil kunne føre til, at flagstaten skal inddrive en fordring fra en anerkendt organisation i henhold til artikel 6, stk. 2, litra b).

### **3.6. Forsikringsmæssige virkninger**

Anerkendte organisationer har en ansvarsforsikringsdækning på mellem 10 og 100 mio. dollar for både lovfæstede og generelle tjenesteydelser. Alligevel udtaler de, at forsikringsordningerne bliver indgået som en samlet aftale med en samlet maksimal ansvarsdækning snarere end et maksimum "pr. hændelse".

På baggrund af oplysninger fra anerkendte organisationer kan de forsikringsmæssige virkninger af direktiv 94/57/EF sammenfattes som følger:

---

<sup>28</sup> Februar 2006.

- Gennemførelsen af artikel 6, stk. 2, litra b), fik ikke de anerkendte organisationer til at sørge for en øget eller en yderligere forsikringsdækning.
- Dog steg forsikringspræmier til op til det tredobbelte, efterhånden som forsikringselskaber og genforsikringselskaber genvurderede de dermed forbundne risici.
- Ubegrænset erstatningsansvar kan man ikke forsikres for. Derfor løber anerkendte organisationer, der arbejder i lande med ubegrænset erstatningsansvar, den risiko, at de ikke kan opfylde de krav til erstatningsansvar i tilfælde af katastrofegendelser, uanset hvor stor en forsikringsdækning, de har købt.
- Genforsikringselskaber har udtrykt deres bekymring over direktivets mulighed for ubegrænset erstatningsansvar.
- Der er blevet indført ufordelagtige kontraktmæssige vilkår i forsikringskontrakterne.
- Til gengæld lader gebyrerne for syn ikke til at være steget i betydeligt omfang.

*Konklusionen er, at gennemførelsen af artikel 6, stk. 2, litra b), ikke fik de anerkendte organisationer til at sørge for en øget eller en yderligere forsikringsdækning, men forsikringspræmierne kan meget vel være steget. Der er ikke nogen betydelig forskel på de gebyrer, som anerkendte organisationer opkrævet, som både arbejder under systemer, der sørger for ubegrænset og begrænset ansvar ved uagtsomme handlinger og udeladelser.*

### **3.7. Anerkendte organisationers finansielle stabilitet (ligevægt)**

På baggrund af de oplysninger, som er blevet gjort tilgængelige<sup>29</sup>, er der ikke noget bevis for, at de anerkendte organisationers finansielle stabilitet hidtil er blevet påvirket af indførelsen af artikel 6, stk. 2, litra b).

Et spørgsmål af interesse er, om EU/EØS udgør et konkurrencepræget arbejdsmiljø sammenlignet med de andre større søfartslande i hele verden.

På baggrund af undersøgelsen lader det til, at den største sontring ikke er mellem EU og tredjelande, men snarere mellem lande med begrænset og ubegrænset erstatningsansvar i forbindelse med krav ved uforsvarlige eller uagtsomme handlinger.

Begrænsning af erstatningsansvar giver et mere sikkert og stabilt finansielt miljø for de anerkendte organisationer at arbejde i. Ubegrænset erstatningsansvar accepterer de anerkendte organisationer i forbindelse med grov uagtsomhed som en selvfølge og til en vis grad som et fornuftigt kompromis. At acceptere ubegrænset erstatningsansvar for simpel uagtsomhed betragtes dog generelt som at udsætte sig selv for erhvervsmæssigt og finansielt selvmord, hvorfor nogle anerkendte organisationer ikke er villige til at tilbyde deres ydelser på de vilkår.

*Konklusionen er, at undersøgelsen har vist, at hvad angår erhvervsmæssige fordele/ulemper af det ubegrænsede erstatningsansvar, er der ikke nogen entydige beviser på, at der er sket en betydningsfuld ændring af markedet efter gennemførelsen af direktivet. Ifølge besvarelser fra*

---

<sup>29</sup> De anerkendte organisationer, der besvarede spørgeskemaet, havde ikke pådraget sig noget erstatningsansvar over for en national myndighed som følge af lovfæstet søfartsarbejde, som de havde udført for den nationale myndighed.

anerkendte organisationer er gebyrerne for syn steget konsekvent i forhold til de enkelte lokale markeder og lader ikke til at være blevet påvirket af varierende risici.

#### 4. HØRINGER

Undersøgelsen blev gennemført af University of Southampton ved hjælp af spørgeskemaer, der dækkede de udpegede emner. Da de nødvendige oplysninger stammede fra en række forskellige kilder med forskellige interesser og baggrunde, blev der anvendt fem forskellige spørgeskemaer, som blev sendt til henholdsvis regeringerne i EU's medlemsstater, regeringer i tredjelande, anerkendte organisationer, juridiske eksperter fra EU-lande og juridiske eksperter fra tredjelande. I næsten alle tilfælde blev spørgeskemaerne fulgt op af telefoninterviews.

Med nogle vigtige undtagelser var de skriftlige svar fra regeringerne korte og præcise og krævede opfølgning i form af en mere dybtgående undersøgelse. Et langt større antal detaljer blev indsamlet ved hjælp af opfølgende telefonsamtaler, selv om der i den forbindelse ofte blev fremsat et tydeligt krav om fortrolighed. De svar, som de juridiske eksperter gav, var meget værdifulde, også i tilfælde hvor de ikke var fuldstændige. Hvad angår de anerkendte organisationer, blev alle medlemmer af den Internationale sammenslutning af anerkendte organisationer (IACS) bedt om at deltage i undersøgelsen, og syv svarede. Yderligere to anerkendte organisationer med begrænset EU-ankendelse (Det hellenske skibsregister og RINA) blev også adspurgt.

University of Southamptons arbejde blev understøttet af et brev fra EMSA, der forklarede, at det udførte arbejde var foranlediget af EMSA.

Artikel 6, stk. 5 fastlægger, at "*Rapporten udarbejdes i samarbejde med medlemsstaternes kompetente myndigheder og de berørte parter, navnlig de anerkendte organisationer*". Den valgte undersøgelsesmetode opfyldte i høj grad dette krav.

Flertallet af IACS-medlemmerne har givet værdifulde oplysninger til kontrahenterne, og deres synspunkter indgår i rapporten (se kapitel 4.1 nedenfor). Ikke alle medlemsstater har deltaget i eller leveret besvarelser til undersøgelsen.

##### 4.1. De anerkendte organisationers standpunkt

En gruppe af anerkendte organisationer har offentliggjort deres holdning til direktivet via Den internationale sammenslutning af anerkendte organisationer (IACS)<sup>30</sup>. I dennes publikation *Towards a Future Maritime Policy for the Union* udkom artiklen *A European vision for the ocean and the seas Contribution by International Association of Classification Societies (IACS) [En europæisk havvision – et bidrag fra Den Internationale Sammenslutning af Klassifikationsselskaber (IACS)]*<sup>31</sup> har IACS givet udtryk for sin støtte til EU's initiativer inden for sikkerhed til søs. I spørgsmålet om de anerkendte organisationers erstatningsansvar påpegede IACS dog en række forhold, der efter deres mening er udtryk for svagheder og

---

<sup>30</sup> American Bureau of Shipping, Bureau Veritas, China Classification Society, Det Norske Veritas, Germanischer Lloyd, Korean Register of Shipping, Lloyd's Register, Nippon Kaiji Kyokai, Registro Italiano Navale, Russian Maritime Register of Shipping, Indian Register of Shipping (partner).

<sup>31</sup> IACS, towards a Future Maritime Policy for the Union: A European vision for the ocean and the seas Contribution by International Association of Classification Societies (IACS), 13. oktober 2005.

mangler ved det system, der indføres ved direktiv 94/57/EF Deres standpunkt kan sammenfattes som følger:

*“... Klassifikationen og de dermed forbundne lovmæssige tjenester, som IACS medlemmer udfører i deres egenskab enten af klassifikationsselskab eller anerkendt organisation, er et væsentligt element i de generelle ordninger for sikkerhed til søs og forureningsforebyggelse. Disse tjenester yder et væsentligt bidrag til sikring af liv og ejendom og til beskyttelsen af havmiljøet.*

*Den fortsatte levering af disse tjenester trues af, at klassifikationsselskaber er udsat for et potentielt ubegrænset erstatningsansvar, hvis de begår fejl eller udeladelser, som ikke er udtryk for grov uagtsomhed.*

*IACS' medlemmer anmoder med respekt om, at EU's taskforce for maritime anliggender overvejer at udvide den passende juridiske beskyttelse til klassifikationsselskaber, der opererer inden for EU's medlemsstater og er anerkendt i henhold til EU's rådsdirektiv 94/57/EF som ændret om fælles regler og standarder for organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe og for søfartsmyndighedernes aktiviteter i forbindelse dermed. En sådan beskyttelse ville ikke omfatte tilfælde af grov uagtsomhed. En sådan beskyttelse ville være en anerkendelse af det uundværlige bidrag, som klassifikationsselskaberne yder til den generelle økonomiske vækst, lokale beskæftigelsesmuligheder, sikkerhed til søs og miljøbeskyttelse. En sådan beskyttelse bør være objektiv, gennemsigtig og rumme mulighed for appel.*

[...]

*Klassifikationsselskaber er internationale organisationer, der betjener de mest internationale brancher af alle, og derfor er de grundlagt på principperne om fri konkurrence og handel for at give shipping og offshore-brancherne en effektiv betjening. Disse principper bunder i den holdning, at der hersker gensidighed blandt suveræne nationer. IACS anmoder med respekt om, at EU's taskforce for maritime anliggender lægger disse principper og holdninger til grund for EU's politikudvikling inden for maritime anliggender for at fremme konkurrenceevnen på et frit og velfungerende marked”<sup>32</sup>.*

Af den anførte holdning fremgår de følgende punkter:

- IACS forlanger ikke en ændring af artikel 6, stk. 2, litra b), nr. i), der finder anvendelse i tilfælde af grov uagtsomhed.
- IACS' medlemmer er urolige for, at leveringen af deres tjenester er truet af den mulighed, som direktiv 94/57/EF giver medlemsstaterne for at indføre ubegrænset erstatningsansvar for skader, der er opstået som følge af uagtsomhed.
- De anmoder om beskyttelse ved hjælp af en ændring af bestemmelserne om erstatningsansvar i direktivets artikel 6, stk. 2, litra b), nr. ii) og artikel 6, stk. 2 litra b), nr. iii). Disse anerkendte organisationer foreslår, at grænserne i artikel 6, stk. 2, litra b), nr. ii), og iii), ændres til at være maksimumniveauerne for erstatningsansvar, og at der for at afbøde en stigning i antallet af retssager skal indføres en bestemmelse, der fastslår, at

---

<sup>32</sup> *Ibid.*, afsnit 6.1-6.7.

artikel 6, stk. 2, litra b), ikke medfører nye tilbagebetalingskrav. De anerkendte organisationer har givet udtryk for, at hvis disse betingelser opfyldes, vil de være villige til at acceptere højere grænser for erstatningsansvar på betingelse af, at der er et loft for dem.

De udtrykker også bekymring<sup>33</sup> over, hvilke virkninger den øgede trussel mod deres personale og søfolk om strafansvar vil få for deres rekruttering af egnede inspektører.

Af de modtagne besvarelser fremgår det, at gennemførelsen af artikel 6, stk. 2, litra b), i direktiv 94/57/EF har påvirket spørgsmålet om ansvar, herunder især med hensyn til følgende:

- (1) Det lader til at have påvirket forhandlingsprocessen med de forskellige stater, og
- (2) Det gav de anerkendte organisationers kunder et skub i retning af at drøfte større erstatningsbeløb.

De anerkendte organisationer forventer, at der vil ske væsentlige ændringer m.h.t. antallet af retssager som følge af gennemførelsen af bestemmelserne om erstatningsansvar i artikel 6, stk. 2, i direktiv 94/57/EF. Særligt gør det følgende sig gældende:

- Ordlyden i artikel 6, hvor der står: "...hvis en myndighed ved en endelig retsafgørelse...pålægges ansvaret...har myndigheden ret til at kræve erstatningen betalt af den anerkendte organisation..." skaber en forventning om, at tredjeparter nu har en lovfæstet ret til at modtage erstatning for økonomiske tab fra den pågældende nationale søfartsmyndighed og indirekte fra den relevante anerkendte organisation i kraft af godtgørelsesbestemmelserne i artikel 6, stk. 2, litra b), nr. i), ii) og iii).
- De anerkendte organisationer fremfører, at der er en mulighed for, at fordringshavere i en retssag mod en anerkendt organisation nu vil kunne tilføje krav mod de nationale myndigheder i håb om at udløse krav fra myndighedens side over for den anerkendte organisation for at støtte deres private interesser.
- De anerkendte organisationer kunne berette om et øget antal økonomiske krav i forbindelse med deres syn. Desuden kunne de berette om en væsentlig stigning i de beløb, der blev fremsat krav om<sup>34</sup>. De forklarer det med, at fordringshaverne bliver tilskyndet af ordlyden i artikel 6, stk. 2, litra b).
- De anerkendte organisationer er urolige for, om grænsen mellem uagtsomhed og grov uagtsomhed sløres, når der sker dødsfald eller betydelige skader som følge af en skibulykke, således at "væmmelige" skader og medieomtale kunne føre til, at der let påvises grov uagtsomhed.
- Nogle anerkendte organisationer kunne berette, at en stigning i antallet af retssager kan tænkes at påvirke den måde, marineinspektører udfører deres opgaver på, da muligheden af

---

<sup>33</sup> "...IACS beder om, at EU's taskforce for maritime anliggender tager de stærkt negative konsekvenser i betragtning for mulighederne for at tiltrække og fastholde det nødvendige kvalificerede klassifikationspersonale, der ville opstå ved yderligere at udbrede love, der kriminaliserer handlinger, som kan føre til lejlighedsvis forurening, men som ikke udgør grov uagtsomhed eller tjenestefejl fra en enkeltpersons side". Dette punkt er ikke direkte relevant for indførelse eller begrænsning af erstatningsansvaret, men hænger sammen med forventningen om erstatning i sådanne sager, hvor der bliver placeret et strafansvar.

<sup>34</sup> Der blev ikke fremlagt statistikker eller detaljer.

en fremtrædende retssag kan få konsekvenser for arbejdsmorale og engagementet, både for de anerkendte organisationers inspektører og de berørte nationale myndigheders embedsmænd. Der blev også fremsat den formodning, at arbejdseffektiviteten kunne påvirkes af truslen om krav fra skibsejere, hvis fartøjer er blevet eller vil blive tilbageholdt efter et syn. Det blev anført, at der i de allerseneste år har været en stigning i antallet af sådanne trusler og krav.

Desuden har de anerkendte organisationer fremført, at den mulige stigning i antallet af retssager har gjort det langt mere vanskeligt at opnå tilstrækkelig dækning på forsikringsmarkedet, og at denne dækning, såfremt den kan fås, er forbundet med højere præmier og højere selvriski.