

Den Europæiske Unions Tidende

C 190 E

51. årgang

Dansk udgave

Meddelelser og oplysninger

29. juli 2008

<u>Informationsnummer</u>	Indhold	Side
	III <i>Forberedende retsakter</i>	
	RÅDET	
2008/C 190 E/01	Fælles holdning (EF) nr. 18/2008 vedtaget af Rådet den 6. juni 2008 i henhold til fremgangsmåden i artikel 251 i traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fælles regler og standarder for organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe (omarbejdning) ⁽¹⁾	1
2008/C 190 E/02	Fælles holdning (EF) nr. 19/2008 vedtaget af Rådet den 6. juni 2008 i henhold til fremgangsmåden i artikel 251 i traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning om transportørers erstatningsansvar ved ulykker under søtransport af passagerer ⁽¹⁾	17

DA

⁽¹⁾ EØS-relevant tekst

III

(Forberedende retsakter)

RÅDET

FÆLLES HOLDNING (EF) Nr. 18/2008

vedtaget af Rådet den 6. juni 2008

med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. .../2008 af ... om fælles regler og standarder for organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe (omarbejdning)

(EØS-relevant tekst)

(2008/C 190 E/01)

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 Kommissionen,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg ⁽¹⁾,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget ⁽²⁾,

efter proceduren i traktatens artikel 251 ⁽³⁾, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) 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 dermed ⁽⁴⁾ er blevet ændret væsentligt ved flere lejligheder. Da der skal foretages yderligere ændringer bør direktivet af klarhedshensyn omarbejdes.

(2) I betragtning af karakteren af bestemmelserne i direktiv 94/57/EF forekommer det hensigtsmæssigt at omarbejde dets bestemmelser til to forskellige fællesskabsretlige instrumenter, nemlig et direktiv og en forordning.

(3) Denne forordning skal forstås og fortolkes i overensstemmelse med Fællesskabets internationale forpligtelser, herunder De Forenede Nationers havretskonvention af 10. december 1982.

(4) Organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe, bør kunne tilbyde deres ydelser overalt i Fællesskabet og konkurrere med hinanden, men de må samtidig sikre et ensartet sikkerheds- og miljøbeskyttelsesniveau. De nødvendige faglige standarder for deres virksomhed bør derfor fastlægges og anvendes på en ensartet måde i hele Fællesskabet.

(5) Dette mål bør opfyldes gennem foranstaltninger, som er i overensstemmelse med det arbejde, der udføres af Den Internationale Søfartsorganisation (IMO), og som om nødvendigt udbygger og supplerer dette arbejde. Desuden bør medlemsstaterne og Kommissionen fremme IMO's udvikling af en international kode for anerkendte organisationer.

(6) Der bør fastsættes minimumskrav til anerkendelse af organisationerne for at øge skibenes sikkerhed og forhindre forurening fra skibe. Minimumskraverne i direktiv 94/57/EF bør derfor styrkes.

(7) Med henblik på den første anerkendelse af de organisationer, der ønsker at blive bemyndiget til at arbejde på medlemsstaternes vegne, vil overholdelsen af de i denne forordning fastsatte minimumskrav mere effektivt kunne vurderes på en harmoniseret og centraliseret måde af Kommissionen sammen med de medlemsstater, der anmoder om anerkendelse.

⁽¹⁾ EUT C 318 af 23.12.2006, s. 195.

⁽²⁾ EUT C 229 af 22.9.2006, s. 38.

⁽³⁾ Europa-Parlamentets udtalelse af 25.4.2007 (EUT C 74 E af 20.3.2008, s. 632), Rådets fælles holdning af 6. juni 2008 og Europa-Parlamentets holdning af ... (endnu ikke offentliggjort i EUT).

⁽⁴⁾ EFT L 319 af 12.12.1994, s. 20. Senest ændret ved direktiv 2002/84/EF (EFT L 324 af 29.11.2002, s. 53).

- (8) Anerkendelsen bør gives udelukkende på grundlag af organisationens arbejdsindsats med hensyn til kvalitet og sikkerhed. Det bør sikres, at anerkendelsens omfang til enhver tid er i overensstemmelse med den pågældende organisations faktiske kapacitet. Endvidere bør der tages hensyn til forskellene i de anerkendte organisationers retlige status og selskabsstruktur, samtidig med at det sikres, at de i denne forordning fastsatte minimumskrav anvendes ensartet, og at Fællesskabets kontrolforanstaltninger virker effektivt. Uanset selskabsstruktur bør den organisation, der skal anerkendes, yde tjenester på verdensplan og være underkastet solidarisk hæftelse.
- (9) De nødvendige foranstaltninger til gennemførelsen af denne forordning bør vedtages i overensstemmelse med Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen ⁽¹⁾.
- (10) Kommissionen bør navnlig tillægges beføjelser til at ændre denne forordning for at indarbejde senere ændringer til de internationale konventioner, protokoller, koder og resolutioner i relation hertil, ajourføre kravene i bilag I og vedtage kriterierne for måling af effektiviteten af de anerkendte organisationers regler, procedurer og arbejdsindsats med hensyn til sikkerhed og forebyggelse af forurening fra de skibe, de har klassificeret. Da der er tale om generelle foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i denne forordning, herunder ved at supplere den med nye ikke-væsentlige bestemmelser, skal foranstaltningerne vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 5a i afgørelse 1999/468/EF.
- (11) Det er af største betydning, at der kan gribes ind hurtigt, effektivt og på en måde, der står i et rimeligt forhold til formålet, når en anerkendt organisation ikke opfylder sine forpligtelser. Hovedformålet bør være at rette op på manglerne med henblik på at udrydde enhver potentiel trussel mod sikkerheden eller miljøet på et tidligt tidspunkt. Kommissionen bør derfor tillægges de nødvendige beføjelser til at kræve, at den anerkendte organisation træffer de nødvendige forebyggende og udbedrende foranstaltninger, og til som tvangsforanstaltning at pålægge bøder og tvangsbøder. Kommissionen bør udøve disse beføjelser på en måde, som er i overensstemmelse med grundlæggende rettigheder og bør sikre, at organisationen bliver hørt under hele proceduren.
- (12) Den samordnede tilgang i Fællesskabet indebærer, at må beslutninger om at trække anerkendelsen af en organisation, der ikke opfylder sine forpligtelser i henhold til denne forordning, tilbage, hvis ovennævnte foranstaltninger viser sig at være virkningsløse, eller organisationen på anden måde udgør en uacceptabel trussel mod sikkerheden eller miljøet, må træffes på fællesskabsplan og derfor af Kommissionen efter udvalgsproceduren.
- (13) Den løbende efterfølgende overvågning af, om de anerkendte organisationer overholder denne forordning, kan udføres mere effektivt på en harmoniseret og centraliseret måde. Det er derfor hensigtsmæssigt, at Kommissionen sammen med den medlemsstat, der anmoder om anerkendelsen, får overdraget denne opgave på Fællesskabets vegne.
- (14) Som led i tilsynet med de anerkendte organisationers aktiviteter er det afgørende, at Kommissionens skibsinpektører har adgang til skibe og skibsdokumenter, uanset skibets flag, for at de kan kontrollere, om de anerkendte organisationer opfylder minimumskravene i denne forordning med hensyn til alle skibe i deres respektive registre.
- (15) De anerkendte organisationers evne til hurtigt at opdage og rette op på svagheder i deres regler, processer og interne kontrolforanstaltninger er af afgørende betydning for sikkerheden på de skibe, de inspicerer og certificerer. Denne evne bør styrkes ved hjælp af et kvalitetsvurderings- og certificeringssystem, som bør være uafhængigt af kommercielle og politiske interesser med det formål at foreslå fælles tiltag til løbende forbedring af alle anerkendte organisationer og sikre et frugtbart samarbejde med Kommissionen.
- (16) De anerkendte organisationers regler og procedurer spiller en nøglerolle for forøgelse af sikkerheden og forebyggelsen af ulykker og af forurening. De anerkendte organisationer har indledt en proces, som skal føre til en harmonisering af deres regler og procedurer. Denne proces bør fremmes og støttes af fællesskabslovgivningen, eftersom den vil indvirke positivt på sikkerheden til søs samt på den europæiske skibsbygningsindustris konkurrenceevne.
- (17) Harmoniseringen af anerkendte organisationers regler om konstruktion, bygning og periodisk syn af handelsskibe er en løbende proces. Forpligtelsen til at have et sæt af egne regler eller påviste evner til at have egne regler bør derfor ses som et led i harmoniseringsprocessen og bør ikke udgøre en hindring for de aktiviteter, der udføres af anerkendte organisationer eller af potentielle kandidater til anerkendelse.
- (18) Anerkendte organisationer bør være forpligtet til at ajourføre deres tekniske standarder og håndhæve dem konsekvent med henblik på at harmonisere sikkerhedsreglerne og sikre en ensartet gennemførelse af de internationale regler inden for Fællesskabet. Når anerkendte organisationers tekniske standarder for materialer, udstyr og komponenter er identiske eller ligner hinanden meget, bør gensidig anerkendelse af certifikater overvejes, i de relevante tilfælde og med den mest vidtgående og strengeste standard som reference.

⁽¹⁾ EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23. Ændret ved afgørelse 2006/512/EF (EUT L 200 af 22.7.2006, s. 11).

- (19) Medens hver enkelt anerkendt organisation i princippet udelukkende bør holdes ansvarlig i forbindelse med de dele, som den certificerer, følger anerkendte organisationers og fabrikanters ansvar de aftalte betingelser eller eventuelt den lovgivning, der skal anvendes i hvert enkelt tilfælde.
- (20) Da gennemsigtighed og informationsudveksling de involverede parter imellem og offentlighedens ret til adgang til information er grundlæggende instrumenter i forebyggelsen af ulykker til søs, bør de anerkendte organisationer stille alle relevante lovbestemte oplysninger om tilstanden af skibene i deres klasse til rådighed for havnestatskontrolmyndighederne samt for offentligheden generelt.
- (21) For at hindre skibe i at skifte klasse med det formål at undgå at udføre de nødvendige reparationer, bør anerkendte organisationer indbyrdes udveksle alle relevante oplysninger om tilstanden af de skibe, der skifter klasse, og om nødvendigt inddrage flagstaten.
- (22) Beskyttelsen af skibsværfters, udstyrsleverandørers og rederes intellektuelle ejendomsrettigheder bør ikke forhindre normale forretningstransaktioner og kontraktaftalte tjenesteydelser mellem disse parter.
- (23) Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed (EMSA), der er oprettet ved forordning (EF) nr. 1406/2002 ⁽¹⁾, bør yde den nødvendige støtte til anvendelsen af denne forordning.
- (24) Målet med denne forordning, nemlig at fastlægge foranstaltninger, der skal følges af de organisationer, der varetager inspektion, syn og certificering af skibe i Fællesskabet, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, og kan derfor på grund af handlingens omfang bedre nås på fællesskabsplan; Fællesskabet kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå dette mål.
- (25) Foranstaltninger, der skal følges af medlemsstaterne som led i deres forbindelser med organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe, er fastlagt i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv .../.../EF af ... om fælles regler og standarder for organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe, og for søfartsmyndighedernes aktiviteter i forbindelse dermed ⁽²⁾ —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

Denne forordning fastlægger visse foranstaltninger, der skal følges af de organisationer, der varetager inspektion, syn og certificering af skibe med henblik på at efterkomme de internationale konventioner om sikkerheden til søs og om forebyggelse af havforurening, samtidig med at den frie udveksling af tjenesteydelser fremmes. Dette omfatter udformning og gennemførelse af sikkerhedskrav til skrog, maskineri samt el-installationer og styresystemer for skibe, der falder ind under de internationale konventioners anvendelsesområde.

Artikel 2

I denne forordning forstås ved:

- a) »skib«:
- et skib, der falder ind under de internationale konventioners anvendelsesområde
- b) »internationale konventioner«:
- den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen af 1. november 1974 (Solas 74), bortset fra kapitel XI-2 i bilaget dertil, den internationale konvention om lastelinjer af 5. april 1966 og den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe af 2. november 1973 (Marpol), tillige med protokoller hertil og ændringer heraf, samt de dertil hørende koder af bindende karakter i alle medlemsstater, i den gældende affattelse
- c) »organisation«:
- en juridisk enhed, dens datterselskaber og alle andre enheder under dens kontrol, som i fællesskab eller hver for sig udfører opgaver, der hører under anvendelsesområdet for denne forordning

⁽¹⁾ EFT L 208 af 5.8.2002, s. 1. Senest ændret ved forordning (EF) nr. 1891/2006 (EUT L 304 af 30.12.2006, s. 1).

⁽²⁾ EUT L ...

- d) »kontrol«: i litra c), rettigheder, kontrakter eller andre midler, retlige eller faktiske, der enten hver for sig eller i forening giver en juridisk enhed mulighed for at udøve en afgørende indflydelse eller sætter en sådan enhed i stand til at udføre opgaver, der hører under anvendelsesområdet for denne forordning.
- e) »anerkendt organisation«: en organisation, der er anerkendt i overensstemmelse med denne forordning
- f) »bemyndigelse«: handling, hvorved en medlemsstat giver bemyndigelse eller overdrager beføjelser til en anerkendt organisation
- g) »myndighedscertifikat«: et certifikat, der er udstedt af en flagstat eller på dennes vegne i overensstemmelse med de internationale konventioner
- h) »regler og procedurer«: en anerkendt organisations krav til konstruktion, bygning, udrustning, vedligeholdelse og syn af skibe
- i) »klassecertifikat«: et af en anerkendt organisation udstedt dokument, hvorved det certificeres, at et skib er egnet til en bestemt anvendelse eller drift i overensstemmelse med de regler og procedurer, som den anerkendte organisation har fastlagt
- j) »hjemsted«: det sted, hvor en organisation har sit vedtægtsmæssige hjemsted, sit hovedkontor eller sin hovedvirksomhed.

Artikel 3

1. Medlemsstater, der ønsker at bemyndige en organisation, som endnu ikke er anerkendt, indgiver anmodning om anerkendelse til Kommissionen ledsaget af fuldstændige oplysninger om og dokumentation for organisationens overholdelse af minimumskravene i bilag I samt om kravet om og dens forpligtelse til at overholde bestemmelserne i artikel 8, stk. 4, 9, 10 og 11.

2. Kommissionen foretager sammen med de medlemsstater, der har indgivet en anmodning, en vurdering af de organisationer, den har modtaget anerkendelsesansøgning om, for at verificere, at organisationerne opfylder og forpligter sig til at opfylde de i stk. 1 nævnte krav.

3. Kommissionen afslår efter forskriftsproceduren i artikel 12, stk. 3, at anerkende organisationer, der ikke opfylder de krav, der er nævnt i stk. 1, i nærværende artikel, eller hvis arbejdsindsats anses for at udgøre en uacceptabel trussel mod sikkerheden eller miljøet ud fra de kriterier, der er fastlagt i henhold til artikel 14.

Artikel 4

1. Anerkendelsen udstedes af Kommissionen efter forskriftsproceduren i artikel 12, stk. 3.

2. Anerkendelse udstedes kun til organisationer, der opfylder kravene i artikel 3.

3. Anerkendelsen udstedes til den relevante retlige enhed, som er moderselskabsenheden for den samling af retlige enheder, som den anerkendte organisation består af. Anerkendelsen omfatter alle retlige enheder, der bidrager til at sikre, at

denne organisation kan udføre sine tjenesteydelser på verdensplan.

4. Kommissionen kan efter forskriftsproceduren i artikel 12, stk. 3, begrænse anerkendelsen, for så vidt angår bestemte typer skibe, skibe af en bestemt størrelse, bestemte fartsområder eller en kombination heraf, i overensstemmelse med den pågældende organisations dokumenterede kapacitet og ekspertise. I så tilfælde angiver Kommissionen årsagerne til begrænsningen og betingelserne for, at den kan ophæves eller udvides. Begrænsningen kan til enhver tid tages op igen.

5. Kommissionen udarbejder og ajourfører jævnligt en liste over de organisationer, der er anerkendt i overensstemmelse med denne artikel. Listen offentliggøres i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Artikel 5

Hvis Kommissionen finder, at en anerkendt organisation ikke har opfyldt kravene i bilag I eller sine forpligtelser i henhold til denne forordning, eller at en anerkendt organisations arbejdsindsats med hensyn til sikkerhed og forureningsforebyggelse er blevet væsentligt forringet, uden at dette dog udgør en uacceptabel trussel mod sikkerheden eller miljøet, pålægger den den pågældende anerkendte organisation at træffe de nødvendige forebyggende og udbedrende foranstaltninger inden for fastsatte frister for at sikre fuldstændig opfyldelse af disse minimumskrav og forpligtelser og navnlig fjerne potentielle trusler mod sikkerheden og miljøet, eller at fjerne årsagerne til den forringede arbejdsindsats på anden måde.

De forebyggende og udbedrende foranstaltninger kan omfatte midlertidige beskyttelsestiltag, hvis den potentielle trussel mod sikkerheden eller miljøet er overhængende.

Uden at det berører den umiddelbare anvendelse af foranstaltningerne, skal Kommissionen dog på forhånd underrette alle de medlemsstater, der har bemyndiget den pågældende anerkendte organisation, om de foranstaltninger, den agter at træffe.

Artikel 6

1. Ud over de foranstaltninger, der træffes efter artikel 5, kan Kommissionen i overensstemmelse med rådgivningsproceduren i artikel 12, stk. 2, pålægge en anerkendt organisation bøder,

a) hvis organisationens grove eller gentagne manglende opfyldelse af minimumskravene i bilag I eller af sine forpligtelser i henhold til artikel 8, stk. 4, 9, 10 og 11 eller dens forringede arbejdsindsats er udtryk for alvorlige mangler i organisationens struktur, systemer, procedurer eller interne kontrolforanstaltninger,

eller

b) hvis organisationen med fortsæt har givet Kommissionen forkerte, ufuldstændige eller vildledende oplysninger i forbindelse med vurderingen i medfør af artikel 8, stk. 1, eller på anden måde har lagt hindringer i vejen for denne vurdering.

2. Hvis en anerkendt organisation ikke gennemfører de forebyggende og udbedrende foranstaltninger, som Kommissionen har pålagt den, eller gennemfører dem med uberettiget forsinkelse, kan Kommissionen, uanset stk. 1, pålægge den pågældende organisation tvangsbøder, indtil de pålagte handlinger er gennemført fuldt ud.

3. De i stk. 1 og 2 nævnte bøder og tvangsbøder skal have afskrækkende virkning og stå i et rimeligt forhold både til overtrædelsernes grovhed og til den pågældende anerkendte organisations økonomiske formåen, idet der navnlig skal tages hensyn til, i hvilket omfang sikkerheden eller beskyttelsen af miljøet er bragt i fare.

De må først pålægges efter, at den pågældende anerkendte organisation og de pågældende medlemsstater har haft mulighed for at fremsætte deres bemærkninger.

De pålagte bøders og tvangsbøders samlede beløb må ikke overstige 5 % af den anerkendte organisations samlede gennemsnitlige omsætning i de foregående tre regnskabsår for aktiviteter, der hører under anvendelsesområdet for denne forordning.

4. De Europæiske Fællesskabers Domstol har fuld prøvelsesret med hensyn til klager over beslutninger, hvorved Kommissionen har fastlagt en bøde eller en tvangsbøde. Den kan annullere, nedsætte eller forhøje den pålagte bøde eller tvangsbøde.

Artikel 7

1. Kommissionen tilbagekalder anerkendelsen af en organisation:

a) hvis gentagne og grove tilfælde af manglende opfyldelse af minimumskravene i bilag I eller af forpligtelserne i henhold til denne forordning er af en sådan art, at det udgør en uacceptabel trussel mod sikkerheden eller miljøet

b) hvis gentagne og grove tilfælde af mangler i dens arbejdsindsats med hensyn til sikkerhed og foreningsforebyggelse er af en sådan art, at det udgør en uacceptabel trussel mod sikkerheden eller miljøet

c) som forhindrer eller gentagne gange lægger hindringer i vejen for Kommissionens vurdering af organisationen, eller

d) som ikke betaler de bøder og/eller tvangsbøder, der er omhandlet i artikel 6, stk. 1 og 2, eller

e) som søger at opnå finansiel dækning af eller godtgørelse for bøder, der er pålagt den i henhold til artikel 6.

2. For så vidt angår litra a) og b) i stk. 1, træffer Kommissionen afgørelse på grundlag af alle foreliggende oplysninger, herunder:

a) resultaterne af Kommissionens egen vurdering af den pågældende anerkendte organisation i henhold til artikel 8, stk. 1

b) medlemsstaternes indberetninger i henhold til artikel 10 i direktiv .../.../EF

c) analyser af ulykker, der involverer skibe i den anerkendte organisations klasse.

d) eventuelle oplysninger om gentagelser af de fejl, der er omhandlet i artikel 6, stk. 1, litra a)

e) oplysninger om, i hvilket omfang flåden i den anerkendte organisations klasse er berørt og

f) konstatering af, at foranstaltningerne i artikel 6, stk. 2, ikke har haft nogen virkning.

3. Kommissionen træffer afgørelse om at tilbagekalde en anerkendelse på eget initiativ eller på anmodning af en medlemsstat, efter forskriftsproceduren i artikel 12, stk. 3, og efter at den pågældende anerkendte organisation har haft mulighed for at fremsætte sine bemærkninger.

Artikel 8

1. Alle anerkendte organisationer tages regelmæssigt og mindst hvert andet år op til vurdering af Kommissionen sammen med den medlemsstat, der indgav den relevante anmodning om anerkendelse, til kontrol af, at de opfylder deres forpligtelser i henhold til denne forordning og minimumskravene i bilag I. Vurderingen skal være begrænset til de af de anerkendte organisationers aktiviteter, der henhører under denne forordnings anvendelsesområde.

2. Ved udvælgelsen af de anerkendte organisationer, der skal vurderes, skal Kommissionen være særlig opmærksom på resultatet af organisationernes arbejdsindsats med hensyn til sikkerhed og forureningsforebyggelse, ulykkesdata og medlemsstaternes indberetninger i henhold til artikel 10 i direktiv .../.../EF.

3. Vurderingen kan omfatte et besøg på den anerkendte organisations regionale filialer samt stikprøvekontrol af skibe, både i drift og under bygning, med henblik på at kontrollere den anerkendte organisations arbejdsindsats. I sådanne tilfælde underretter Kommissionen i givet fald de medlemsstater, hvor den lokale filial er beliggende. Kommissionen aflægger rapport til medlemsstaterne om resultatet af vurderingen.

4. Alle anerkendte organisationer skal hvert år fremlægge resultaterne af deres evaluering af kvalitetsstyringssystemet for det i artikel 12, stk. 1, omhandlede udvalg.

Artikel 9

1. Anerkendte organisationer skal sikre, at Kommissionen har adgang til de oplysninger, der er nødvendige for at foretage den i artikel 8, stk. 1, nævnte vurdering. Der kan ikke påberåbes nogen kontraktbestemmelser med henblik på at begrænse denne adgang.

2. Anerkendte organisationer skal i deres kontrakter med redere eller operatører om udstedelse af myndighedscertifikater eller klassecertifikater til et skib sikre sig, at det stilles som betingelse for udstedelsen, at parterne ikke modsætter sig, at Kommissionens skibsinspektører får adgang til det pågældende skib med henblik på gennemførelsen af artikel 8, stk. 1.

Artikel 10

1. De anerkendte organisationer skal rådføre sig med hinanden med jævne mellemrum med henblik på at sikre ækvivalens mellem og tilstræbe harmonisering af deres regler og procedurer og anvendelsen af disse. De skal samarbejde om at nå frem til en ensartet fortolkning af de internationale konventioner, uden at dette dog tilsidesætter flagstaternes beføjelser. De anerkendte organisationer skal i relevante tilfælde aftale tekniske og proceduremæssige betingelser for gensidig anerkendelse af certifikaterne for materialer, udstyr og komponenter på grundlag af ækvivalente standarder, hvor de mest vidtgående og strengeste standarder anvendes som reference.

Såfremt der af tungtvejende sikkerhedsgrunde ikke kan opnås enighed om gensidig anerkendelse, giver de anerkendte organisationer en klar begrundelse herfor.

Hvis en anerkendt organisation ved inspektion eller på anden måde konstaterer, at materiale, et stykke udstyr eller en komponent ikke er i overensstemmelse med sit certifikat, kan organisationen nægte at tillade, at dette materiale, dette stykke udstyr eller denne komponent anbringes om bord. Den anerkendte organisation underretter øjeblikkeligt de øvrige anerkendte organisationer, idet den angiver årsagerne til afslaget.

De anerkendte organisationer anerkender med henblik på klassifikation certifikater for skibsudstyr, der er forsynet med overensstemmelse med Rådets direktiv 96/98/EF af 20. december 1996 om skibsudstyr (¹).

Organisationerne aflægger regelmæssigt beretning til Kommissionen og medlemsstaterne om væsentlige fremskridt i forbindelse med standarder og gensidig anerkendelse af certifikater for materialer, udstyr og komponenter.

2. Kommissionen forelægger en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet senest... (*), baseret på en uafhængig undersøgelse af, hvor langt man er kommet med harmoniseringen af regler og procedurer og den gensidige anvendelse af certifikater for materialer, udstyr og komponenter.

3. De anerkendte organisationer skal samarbejde med havnestaters kontrolmyndigheder, når et skib i deres klasse er berørt, og navnlig, når det gælder om at få korrigeret indberettede mangler eller andre unøjagtigheder.

4. De anerkendte organisationer stiller alle relevante oplysninger til rådighed for myndighederne i alle de medlemsstater, der har givet dem en af de bemyndigelser, der er omhandlet i artikel 3 i direktiv .../.../EF, og for Kommissionen om flåden i deres klasse og om overførsler, ændringer, suspensioner og tilbagetrækning fra klassen, uanset hvilket flag skibene fører.

Oplysninger om overførsler, ændringer, suspensioner og tilbagetrækning fra klasse, herunder oplysninger om alle forsømte syn, forsømte henstillinger, klassebetingelser, driftsbetingelser eller driftsrestriktioner, som er udstedt imod skibe i deres klasse — uanset skibenes flag — meddeles også elektronisk til den fælles inspektionsdatabase, der anvendes af medlemsstaterne til gennemførelse af direktiv .../.../EF, samtidig med at de registreres i organisationens egne systemer, dog under ingen omstændigheder senere end 72 timer efter den hændelse, der gav anledning til forpligtelsen til at meddele oplysningerne. Disse oplysninger, med undtagelse af henstillinger og klassebetingelser, der ikke er forsømt, offentliggøres på de pågældende anerkendte organisationers websteder.

5. De anerkendte organisationer udsteder ikke myndighedscertifikater til et skib, uanset skibets flag, der ikke længere er i klasse, eller som skifter klasse på grund af sikkerhedsmangler ved skibet, før flagstatens myndigheder inden for en rimelig frist har fået mulighed for at udtale sig, om, hvorvidt en indgående inspektion er påkrævet.

6. Hvis der sker en klasseoverførsel fra en anerkendt organisation til en anden, skal den afgivende organisation så hurtigt som muligt stille skibets komplette synshistorie til rådighed for den modtagende organisation, og især informere den om:

a) eventuelle forsømte syn

b) eventuelle forsømte henstillinger og klassebetingelser

(¹) EFT L 46 af 17.2.1997, s. 25. Senest ændret ved direktiv 2002/84/EF (EFT L 324 af 29.11.2002, s. 53).

(*) Fem år efter denne forordnings ikrafttræden.

- c) driftsbetingelser, der er udstedt mod skibet og
- d) driftsrestriktioner, der er udstedt mod skibet.

Den modtagende organisation kan først udstede nye certifikater til skibet, når alle forsømte syn er blevet afsluttet med tilfredsstillende resultat, og alle forsømte henstillinger eller klassebetingelser, der tidligere er blevet udstedt med hensyn til skibet, er blevet opfyldt som angivet af den afgivende organisation.

Den modtagende organisation skal, før certifikaterne udstedes, meddele den afgivende organisation certifikaternes udstedelsesdato og bekræfte dato, sted og foranstaltninger, som er truffet med hensyn til hvert enkelt forsømt syn, forsømt henstilling og forsømt klassebetingelse.

Anerkendte organisationer fastlægger og anvender passende fælles krav vedrørende tilfælde af klasseoverførsler, der kræver særlige sikkerhedsforanstaltninger. Disse tilfælde skal som minimum omfatte klasseoverførsel af skibe, der er 15 år gamle eller ældre, og overførsel fra en ikke-anerkendt organisation til en anerkendt organisation.

Anerkendte organisationer samarbejder for at gennemføre bestemmelserne i dette stykke korrekt.

Artikel 11

1. Senest... (*) opretter de anerkendte organisationer og opretholder et uafhængigt kvalitetsvurderings- og certificeringssystem i overensstemmelse med gældende internationale kvalitetsstandarder, hvori relevante brancheorganisationer, som udøver søfartsvirksomhed, kan deltage med rådgivende beføjelse.

2. Kvalitetsvurderings- og certificeringssystemet varetager følgende opgaver:

- a) periodisk vurdering af de anerkendte organisationers kvalitetsstyringssystemer i henhold til kvalitetskriterierne i ISO 9001
- b) certificering af de anerkendte organisationers kvalitetsstyringssystemer, herunder organisationer, som har anmodet om anerkendelse i henhold til artikel 3
- c) formulering af fortolkninger af de internationalt anerkendte kvalitetsstyringsstandarder, navnlig for at tage højde for de særlige kendetegn ved anerkendte organisationer og deres forpligtelser, og
- d) udarbejdelse af individuelle og kollektive henstillinger om forbedring af anerkendte organisationers processer og interne kontrolordninger.

(*) 24 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden.

3. Kvalitetsvurderings- og certificeringssystemet udstyres med de nødvendige ledelses- og andre beføjelser til at handle uafhængigt af de anerkendte organisationer og have de nødvendige midler til at varetage sine opgaver effektivt og efter de højeste faglige standarder. Kvalitetsvurderings- og certificeringssystemet fastlægger selv sine arbejdsmetoder og sin forretningsorden.

4. Kvalitetsvurderings- og certificeringssystemet vedtager en årlig arbejdsplan.

5. Kvalitetsvurderings- og certificeringssystemet kan anmode om bistand fra andre eksterne vurderingsorganer.

6. Kvalitetsvurderings- og certificeringssystemet forelægger de berørte parter, herunder flagstaterne og Kommissionen fuldstændige oplysninger om den årlige arbejdsplan og om dens konklusioner og henstillinger, navnlig vedrørende situationer, hvor sikkerheden kan have været i fare.

7. Kvalitetsvurderings- og certificeringssystemet tages jævnligt op til revision af Kommissionen.

8. Kommissionen aflægger rapport til medlemsstaterne om resultaterne og opfølgningen af vurderingen.

Artikel 12

1. Kommissionen bistås af Udvalget for Sikkerhed til Søs og Forebyggelse af Forurening fra Skibe (USS), der er nedsat ved forordning (EF) nr. 2099/2002 ⁽¹⁾.

2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 3 og 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.

3. 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.

4. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5a, stk. 1-4, og artikel 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.

Artikel 13

1. Denne forordning kan, hvis dens anvendelsesområde ikke udvides, ændres med henblik på at ajourføre minimumskravene i bilag I, navnlig på baggrund af de relevante IMO-afgørelser.

Disse foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i denne forordning, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 12, stk. 4.

⁽¹⁾ EFT L 324 af 29.11.2002, s. 1. Senest ændret ved Kommissionens forordning (EF) nr. 93/2007 (EUT L 22 af 31.1.2007, s. 12).

2. Ændringer af de internationale konventioner, der er nævnt i denne forordnings artikel 2, litra b), kan udelukkes fra denne forordnings anvendelsesområde, jf. artikel 5 i forordning (EF) nr. 2099/2002.

Artikel 14

1. Kommissionen vedtager og offentliggør:

- a) kriterier for måling af effektiviteten af de anerkendte organisationers regler og procedurer samt resultatet af arbejdsindsatsen med hensyn til sikkerhed og forebyggelse af forurening fra de skibe, de har klassificeret, særligt på baggrund af oplysningerne i henhold til Paris-aftalememorandummet om havnestatskontrol og/eller lignende ordninger, og
- b) kriterier for, hvornår resultatet af arbejdsindsatsen i disse henseender skal anses for at udgøre en uacceptabel trussel mod sikkerheden eller miljøet, idet der kan tages hensyn til særlige forhold, der gør sig gældende for mindre eller stærkt specialiserede organisationer.

Disse foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i denne forordning ved at supplere den, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 12, stk. 4.

2. De foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i denne forordning ved at supplere den med hensyn til gennemførelsen af artikel 6, og i givet fald artikel 7, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 12, stk. 4.

3. Med forbehold af den umiddelbare anvendelse af minimumskravene i bilag I kan Kommissionen i overensstemmelse med forskriftsproceduren i artikel 12, stk. 3, vedtage retningslinjer for fortolkningen heraf, og den kan overveje at opstille mål for de generelle minimumskrav, der er omhandlet i bilag I, del A, punkt 3.

Artikel 15

1. Organisationer, der ved denne forordnings ikrafttræden, allerede var anerkendt i overensstemmelse med direktiv 94/57/EF, bevarer deres anerkendelse, jf. dog stk. 2.

2. Uden at dette berører artikel 5 og 7, tager Kommissionen senest... (*) alle begrænsede anerkendelser, der er udstedt i henhold til direktiv 94/57/EF, op til fornyet vurdering i lyset af artikel 4, stk. 3, i denne forordning, med henblik på at afgøre efter forskriftsproceduren i artikel 12, stk. 3, om begrænsningerne skal erstattes af andre eller ophæves. Begrænsningerne forbliver i kraft, indtil Kommissionen har truffet en afgørelse.

Artikel 16

Som led i vurderingen i henhold til artikel 8, stk. 1, kontrollerer Kommissionen, at indehaveren af anerkendelsen er den relevante retlige enhed i organisationen, som denne forordnings bestemmelser skal finde anvendelse på. Hvis dette ikke er tilfældet, træffer Kommissionen en beslutning om ændring af anerkendelsen.

Hvis Kommissionen ændrer anerkendelsen, tilpasser medlemsstaterne deres aftaler med den anerkendte organisation i overensstemmelse med ændringen.

Artikel 17

Kommissionen informerer hvert andet år Europa-Parlamentet og Rådet om anvendelsen af denne forordning.

Artikel 18

Henvisninger i fællesskabslovgivningen og i den nationale lovgivning til direktiv 94/57/EF gælder i givet fald som henvisninger til denne forordning og læses i overensstemmelse med sammenligningstabellen i bilag II.

Artikel 19

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i ...

På Europa-Parlamentets vegne

...

Formand

På Rådets vegne

...

Formand

(*) 12 måneder efter denne forordnings ikrafttræden.

BILAG I

MINIMUMSKRAV TIL ORGANISATIONER

(jf. artikel 3)

A. GENERELLE MINIMUMSKRAV

1. En anerkendt organisation skal have status som juridisk person i den stat, hvor den har sit hjemsted. Dens regnskaber skal attesteres af uafhængige revisorer.
2. Den anerkendte organisation skal kunne dokumentere omfattende erfaring med vurdering af udformning og bygning af handelsskibe.
3. Den anerkendte organisation skal til enhver tid råde over et betydeligt personale til at varetage ledelsesmæssige og tekniske opgaver samt støttefunktioner og forskningsopgaver i et omfang, der passer til størrelsen af flåden i organisationens klasse, flådens sammensætning og organisationens engagement i bygning og ombygning af skibe. Den anerkendte organisation skal være i stand til på hvert arbejdssted, når der er behov for det, at stille midler og personale til rådighed i et omfang, der passer til de opgaver, der skal udføres i overensstemmelse med de generelle minimumskrav i punkt 6 og 7 og med de specifikke minimumskrav i del B.
4. Den anerkendte organisation skal have og anvende et sæt af egne omfattende regler og procedurer, eller påviste evner derfor, for konstruktion, bygning og periodisk syn af handelsskibe, der er af samme kvalitet som internationalt anerkendte standarder. Disse regler og forskrifter offentliggøres og ajourføres og forbedres løbende i kraft af forsknings- og udviklingsprogrammer.
5. Den anerkendte organisation skal hvert år offentliggøre sit skibsregister eller fører skibsregisteret i en database, der er tilgængelig for offentligheden.
6. Den anerkendte organisation må ikke være kontrolleret af redere eller værfter eller af andre med kommerciel interesse i fremstilling, udstyring, reparation eller drift af skibe. Den anerkendte organisation må ikke i væsentlig grad være indtægtsmæssigt afhængig af en enkelt erhvervsvirksomhed. Den anerkendte organisation udfører ikke klassifikationsopgaver eller myndighedsopgaver, hvis den er identisk med eller har erhvervsmæssig, personlig eller familie-mæssig tilknytning til et skibs reder eller operatør. Dette uforenelighedsprincip finder ligeledes anvendelse på de skibsinspektører, der er ansat af den anerkendte organisation.
7. Den anerkendte organisation skal udøve sin virksomhed i overensstemmelse med bestemmelserne i bilaget til IMO-resolution A.789 (19) om specifikationer for tilsyns- og certificeringsfunktioner, der udføres af anerkendte organer på myndighedernes vegne, i den udstrækning de dækker emner, der falder ind under denne forordnings anvendelsesområde.

B. SPECIFIKKE MINIMUMSKRAV

1. Den anerkendte organisation skal yde en verdensomspændende dækning i kraft af sine egne eksklusive tilsynsførende eller, i ganske særlige og behørigt begrundede tilfælde, andre anerkendte organisationers tilsynsførende.
2. Den anerkendte organisation skal følge et sæt etiske regler.
3. Den anerkendte organisation skal ledes og administreres på en sådan måde, at de oplysninger, som en medlemsstats myndigheder har brug for, behandles fortroligt.
4. Den anerkendte organisation skal stille alle relevante oplysninger til rådighed for myndighederne, Kommissionen og de berørte parter.
5. Det arbejde, der udføres af den anerkendte organisation, de tilsynsførende og det tekniske personale, der er ansat af organisationen, må på ingen måde gribe ind i intellektuelle ejendomsrettigheder, der indehaves af skibsværfter, udstyrsleverandører eller redere, herunder patenter, licenser, knowhow eller enhver anden form for viden, der er retligt beskyttet på fællesskabsplan eller nationalt plan. Den anerkendte organisation, de tilsynsførende og det tekniske personale, der er ansat af organisationen, må med forbehold af medlemsstaternes og Kommissionens skønsebeføjelser, herunder navnlig i medfør af artikel 9, under ingen omstændigheder videregive eller offentliggøre oplysninger af kommerciel betydning, som er kommet til deres kendskab under udførelsen af deres inspektions-, kontrol- og tilsynsarbejde i forbindelse med bygning eller reparation af skibe.
6. Den anerkendte organisations ledelse skal definere og dokumentere sin politik, sine mål og sin forpligtelse med hensyn til kvalitet, og den skal sikre, at politikken er blevet forstået og gennemført og opretholdes på alle niveauer i den anerkendte organisation. Den anerkendte organisations politik skal henvise til mål og indikatorer for arbejdsindsats på områderne sikkerhed og forureningsforebyggelse.

7. Den anerkendte organisation skal sikre:
- a) at dens regler og procedurer opstilles og vedligeholdes på en systematisk måde
 - b) at dens regler og procedurer følges, og at der foreligger et internt system til at måle tjenesteydelsens kvalitet i forhold til disse regler og procedurer
 - c) at kravene til de myndighedsopgaver, som den anerkendte organisation er bemyndiget til at udføre, opfyldes, og at der foreligger et internt system til at måle kvaliteten af tjenesteydelsen, hvad angår overholdelse af de internationale konventioner
 - d) at ansvar, beføjelser og de indbyrdes relationer mellem de medarbejdere, hvis arbejde har indflydelse på kvaliteten af organisationens tjenesteydelser, er defineret og dokumenteret
 - e) at alt arbejde udføres under kontrollerede forhold
 - f) at der er etableret en kontrolordning, der sikrer overvågning af de handlinger og det arbejde, der udføres af skibsinspektører samt det tekniske og administrative personale, der er ansat af den anerkendte organisation
 - g) at skibsinspektører har indgående kendskab til den særlige skibstype, hvor de udfører deres arbejde, for så vidt angår den særlige undersøgelse, der skal gennemføres, og til de relevante gældende krav
 - h) at der anvendes en ordning med uddannelse af skibsinspektører og løbende ajourføring af deres kundskaber
 - i) at der løbende foretages registreringer, der viser, at de krævede standarder er opfyldt på de punkter, som de udførte tjenesteydelser omfatter, samt at kvalitetsstyringssystemet fungerer effektivt
 - j) at der til stadighed findes et omfattende system af planlagt og dokumenteret intern revision af de kvalitetsrelaterede aktiviteter i alle organisationens hjemsteder
 - k) at de lovbestemte syn og inspektioner, der kræves i det harmoniserede system for syn og certificering, som den anerkendte organisation er bemyndiget til at udføre, foretages i henhold til bestemmelsen i bilaget og tillægget til IMO-resolution A.948 (23) om retningslinjer for syn i henhold til det harmoniserede system for syn og certificering
 - l) at der etableres klare og direkte linjer, hvad angår ansvar og ledelse mellem den anerkendte organisations hovedkontor og dets regionale kontorer og mellem de anerkendte organisationer og deres skibsinspektører.
8. Den anerkendte organisation skal udvikle og gennemføre og opretholde et effektivt internt kvalitetsstyringssystem, der er baseret på relevante dele af de internationalt anerkendte kvalitetsstandarder, og som er i overensstemmelse med EN ISO/IEC 17020:2004 (inspektionsorganer) og med EN ISO 9001:2000 (kvalitetsstyringssystemer, krav), som fortolket og certificeret af det kvalitetsvurderings- og certificeringssystem, der er omhandlet i artikel 11, stk. 1.
9. Den anerkendte organisations regler og procedurer skal gennemføres på en sådan måde, at organisationen forbliver i stand til, på basis af sin egen direkte viden og vurdering at udstede en pålidelig og objektiv erklæring om sikkerheden ved de berørte skibe i form af klassecertifikater, på grundlag af hvilke der kan udstedes myndighedscertifikater.
10. Den anerkendte organisation skal have de nødvendige midler til — ved hjælp af kvalificeret, fagligt uddannet personale og i henhold til bestemmelserne i bilaget til IMO-resolution A.913 (22) om retningslinjer for myndighedernes gennemførelse af den internationale kodeks for sikker skibsdrift (ISM-koden) — at vurdere anvendelsen og opretholdelsen af både det landbaserede og det på skibene anvendte sikkerhedsstyringssystem, som skal omfattes af de pågældende certifikater.
11. Den anerkendte organisation skal give repræsentanter for myndighederne og andre berørte parter mulighed for at deltage i udarbejdelsen af dens regler og/eller procedurer.
-

BILAG II

SAMMENLIGNINGSTABEL

Direktiv 94/57/EC	Direktiv .../.../EF	Denne forordning
Artikel 1	Artikel 1	Artikel 1
Artikel 2, litra a)	Artikel 2, litra a)	Artikel 2, litra a)
Artikel 2, litra b)	Artikel 2, litra b)	-
Artikel 2, litra c)	Artikel 2, litra c)	-
Artikel 2, litra d)	Artikel 2, litra d)	Artikel 2, litra b)
Artikel 2, litra e)	Artikel 2, litra e)	Artikel 2, litra c)
-	Artikel 2, litra f)	Artikel 2, litra d)
Artikel 2, litra f)	Artikel 2, litra g)	Artikel 2, litra e)
Artikel 2, litra g)	Artikel 2, litra h)	Artikel 2, litra f)
Artikel 2, litra h)	Artikel 2, litra i)	Artikel 2, litra g)
Artikel 2, litra i)	Artikel 2, litra k)	Artikel 2, litra i)
-	Artikel 2, litra j)	Artikel 2, litra h)
Artikel 2, litra j)	Artikel 2, litra l)	-
Artikel 2, litra k)	-	Artikel 2, litra j)
Artikel 3	Artikel 3	
Artikel 4, stk. 1, første punktum	-	Artikel 3, stk. 1
Artikel 4, stk. 1, andet punktum	-	Artikel 3, stk. 2
Artikel 4, stk. 1, tredje punktum	-	-
Artikel 4, stk. 1, fjerde punktum	-	Artikel 4, stk. 1
-	-	Artikel 3, stk. 3
-	-	Artikel 4, stk. 2, 3, og 4
-	-	Artikel 5
-	-	Artikel 6
-	-	Artikel 7
Artikel 5, stk. 1	Artikel 4, stk. 1	-
Artikel 5, stk. 3	Artikel 4, stk. 2	-
Artikel 6, stk. 1-4	Artikel 5, stk. 1-4	-
Artikel 6, stk. 5	-	-

Direktiv 94/57/EC	Direktiv .../.../EF	Denne forordning
Artikel 7	Artikel 6	Artikel 12
Artikel 8, stk. 1, første led	Artikel 7, stk. 1, første afsnit, litra a)	-
Artikel 8, stk. 1, andet led	-	Artikel 13(1)
Artikel 8(1) tredje led	Artikel 7, stk. 1, første afsnit, litra b)	-
-	Artikel 7, stk. 1, andet afsnit	Artikel 13(1) (andet afsnit)
Artikel 8(2)	Artikel 7, stk. 2	-
Artikel 8, stk. 2, andet afsnit	-	Artikel 13, stk. 2
Artikel 9, stk. 1	-	-
Artikel 9, stk. 2	-	-
Artikel 10, stk. 1, indledning	Artikel 8	-
Artikel 10, stk. 1, litra a), b) og c), stk. 2, 3 og 4	-	-
Artikel 11, stk. 1 og 2	Artikel 9, stk. 1 og 2	-
Artikel 11, stk. 3 og 4	-	Artikel 8, stk. 1 og 2
Artikel 12	Artikel 10	-
Artikel 13	-	-
Artikel 14	Artikel 11	-
-	Artikel 11, stk. 3	-
-	Artikel 12	-
-	-	Artikel 9
Artikel 15, stk. 1	-	-
-	-	Artikel 10, stk. 1 og 2
Artikel 15, stk. 2	-	Artikel 10, stk. 3
Artikel 15, stk. 3	-	Artikel 10, stk. 4
Artikel 15, stk. 4	-	Artikel 10, stk. 5
Artikel 15, stk. 5	-	Artikel 10, stk. 6, første, andet, tredje og femte afsnit
-	-	Artikel 10, stk. 6, fjerde afsnit
Artikel 16	Artikel 13	-
Artikel 17	Artikel 16	-
-	Artikel 14	-
-	Artikel 15	-

Direktiv 94/57/EC	Direktiv .../.../EF	Denne forordning
-	-	Artikel 11
-	-	Artikel 14
-	-	Artikel 15
-	-	Artikel 16
-	-	Artikel 17
-	-	Artikel 18
-	-	Artikel 19
Bilag	-	Bilag I
-	Bilag I	-
-	Bilag II	Bilag II

RÅDETS BEGRUNDELSE

I. INDLEDNING

Som led i den fælles beslutningsprocedure (artikel 251 i TEF) nåede Rådet den 30. november 2007 til politisk enighed om to særskilte retsakter, der bygger på Kommissionens forslag herom ⁽¹⁾ et udkast til direktiv om fælles regler og standarder for organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe, og for søfartsmyndighedernes aktiviteter i forbindelse dermed (omarbejdning) og en forordning om fælles regler og standarder for organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe (omarbejdning). Dette dokument vedrører den del af Kommissionens forslag, der består af den omarbejdede forordning. ⁽²⁾

Efter den juridiske og sproglige gennemgang vedtog Rådet sin fælles holdning den 6 juni 2008.

I den fælles holdning har Rådet taget hensyn til udtalelsen fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg ⁽³⁾ og udtalelsen fra Regionsudvalget. ⁽⁴⁾ Et stort antal af Europa-Parlamentets ændringer, der blev vedtaget ved førstebehandling den 25. april 2007 ⁽⁵⁾, er indarbejdet eller afspejlet i den dertil svarende tekst enten i direktivet eller forordningen i henhold til Rådets holdning.

Formålet med forslaget er at omarbejde de successive ændringer af direktiv 94/57/EF, der fastsætter fælles regler og standarder for organisationer, der inspicerer skibe og udsteder skibscertifikater, de såkaldte »anerkendte organisationer«. Endvidere er visse bestemmelser i det eksisterende direktiv ændret med henblik på forenkling eller harmonisering eller for at styrke de gældende regler, f.eks. ved at styrke kontrollen med de anerkendte organisationer og reformere ordningen for sanktioner over for dem, der ikke opfylder minimumskriterierne for anerkendelse.

II. ANALYSE AF DEN FÆLLES HOLDNING

a) Retsaktens form

Det væsentligste spørgsmål, der blev rejst under drøftelserne i Rådets organer, var formen af den retsakt, som Kommissionen har foreslået. Flere bestemmelser i det foreslåede direktiv skal forstås således, at de skaber forpligtelser direkte eller overdrager Kommissionen beføjelser til at pålægge privatpersoner, i dette tilfælde de anerkendte organisationer, sådanne forpligtelser. Dette blev bekræftet af Rådets Juridiske Tjeneste i dens udtalelse af 8. oktober 2007 (dok. 13616/07), der anbefalede, at retsakten blev vedtaget i form af en forordning, eller alternativt, at bestemmelserne blev omredigeret, eller at retsakten blev opsplittet i et direktiv og en forordning.

Rådet vedtog som led i sin politiske enighed at opsplitte teksten i to særskilte retsakter, et direktiv og en forordning. Direktivet indeholder de bestemmelser, der er rettet til medlemsstaterne vedrørende deres forbindelser med de anerkendte organisationer, hvorimod forordningen indeholder alle bestemmelser vedrørende anerkendelse på fællesskabsniveau, dvs. Kommissionens udstedelse eller tilbagekaldelse af anerkendelsen, de forpligtelser og kriterier, der skal opfyldes af organisationerne, for at de kan opnå Fællesskabets anerkendelse, samt mulige sanktioner over for anerkendte organisationer, der ikke opfylder disse forpligtelser og kriterier.

b) De væsentligste spørgsmål i forbindelse med forordningen

Ud over beslutningen om at medtage alle bestemmelser vedrørende Fællesskabets anerkendelse af organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe, fandt Rådet det hensigtsmæssigt at ændre disse bestemmelser af klarhedshensyn eller på grundlag af følgende overvejelser:

⁽¹⁾ Kommissionen forelagde den 30. januar 2006 sit forslag til et omarbejdet direktiv om fælles regler og standarder for organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe, og for søfartsmyndighedernes aktiviteter i forbindelse dermed (dok. 5912/06 MAR 11 ENV 50 CODEC 95).

⁽²⁾ Rådets fælles holdning vedrørende direktivudkastet foreligger i dok. 5724/08 og begrundelsen i dok. 5724/08 ADD 1.

⁽³⁾ CESE 1177/2006 af 13.9.2006 (EUT C 318 af 23.12.2006, s. 195-201).

⁽⁴⁾ CdR 43/2006 af 15.6.2006 (EUT C 229 af 22.9.2006, s. 38).

⁽⁵⁾ Dok. 8724/07 CODEC 389 MAR 28 ENV 206 (endnu ikke offentliggjort i EUT).

1) *Anerkendelsens omfang og minimumskriterier for anerkendelse*

Rådet og Europa-Parlamentet finder det vigtigt at understrege, at den organisation, der skal anerkendes, uanset selskabsstrukturen skal levere tjenesteydelser på verdensplan. I tilfælde af en begrænset anerkendelse bestemmer den fælles holdning, at der skal være gennemsigthed med hensyn til begrænsningen og betingelserne for at ændre den. For at undgå enhver nedgradering af minimumskriterierne for anerkendelse indeholder den fælles holdning en mulighed for, at der ved udvalgsprocedure fastsættes regler om fortolkningen af og formålene med disse kriterier, især hvor meget personale, der skal ansættes af de anerkendte organisationer.

2) *Pålæggelse af bøder over for anerkendte organisationer*

Efter Rådets opfattelse skal medlemsstaterne gennem rådgivningsproceduren underrettes om enhver afgørelse, der skal træffes af Kommissionen med henblik på at pålægge anerkendte organisationer, der ikke opfylder deres forpligtelser i henhold til forordningen, bøder.

3) *Harmonisering af anerkendte organisationers regler og procedurer og gensidig anerkendelse af certifikater udstedt af disse*

Rådet tilslutter sig Kommissionens forslag om at tilskynde de anerkendte organisationer til at harmonisere deres regler og procedurer yderligere og overveje, hvornår de gensidigt vil anerkende deres certifikater for materialer, udstyr og komponenter. Den fælles holdning indeholder dog en række beskyttelsesklausuler. Disse vedrører tilfælde, hvor de anerkendte organisationer ikke kan blive enige om gensidig anerkendelse af certifikater, eller tilfælde, hvor det er bekræftet, at materiale, et stykke udstyr eller en komponent ikke er i overensstemmelse med sit certifikat.

I overensstemmelse med Europa-Parlamentet anmodes Kommissionen om at aflægge rapport om, hvor langt man er kommet med harmoniseringen af de anerkendte organisationers regler og procedurer og den gensidige anerkendelse af certifikater udstedt af disse.

4) *Vurdering og certificering af de anerkendte organisationers kvalitetsstyringssystemer*

Rådet tilslutter sig fuldt ud de overordnede linjer i Kommissionens forslag om, at anerkendte organisationer skal oprette en enhed, der er ansvarlig for vurdering og certificering af deres kvalitetsstyringssystemer. Stort set i overensstemmelse med Europa-Parlamentets ændring understreger Rådet i sin fælles holdning, at dette bør ske i overensstemmelse med gældende internationale kvalitetsstandarder og efter rådgivning fra de relevante brancheorganisationer, som udøver søfartsvirksomhed.

Yderligere ændringer foretaget af Rådet af bestemmelserne om dette kvalitetsvurderings- og certificeringssystem har navnlig til formål at strømline denne enheds opgaver og gøre det klart, at den skal have den nødvendige ledelse og beføjelser til at handle uafhængigt af de anerkendte organisationer.

5) *Indførelse af forskriftsproceduren med kontrol*

I overensstemmelse med den ændrede komitologiafgørelse ⁽¹⁾ indfører Rådet i sin fælles holdning forskriftsproceduren med kontrol med henblik på at ændre forordningen i henhold til ændringer af de internationale konventioner, protokoller, koder og resolutioner, at ajourføre minimumskriterierne for anerkendelse og at vedtage kriterier for måling af effektiviteten af de anerkendte organisationers regler, procedurer og arbejdsindsats med hensyn til sikkerhed og forebyggelse af forurening.

III. ÆNDRINGER

I den fælles holdning er en række af Europa-Parlamentets førstebehandlingsændringer indarbejdet, enten ordret eller delvis eller principielt: 6, 11, 12, 15, 16, 17, 18, 20, 25, 26, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 50, 52, 53, 54, 55, 56, 59, 60, 61, 62, 64, 66, 68, 69, 71 og 74. De dertil svarende bestemmelser er ofte i overensstemmelse med ændringerne, men er ikke identiske på grund af den nødvendige tilpasning af teksten som følge af opsplitningen af det oprindelige forslag i to særskilte retsakter.

⁽¹⁾ Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen, som ændret ved Rådets afgørelse 2006/512/EF af 17. juli 2006 (EUT L 200 af 22.7.2006, s. 11).

De resterende ændringer kunne ikke accepteres, fordi de efter Rådets opfattelse ikke er i overensstemmelse med procedurerne for Fællesskabets anerkendelse (ændring 14), ikke er helt klare eller forekommer overflødige (ændring 19, 23, 57 og 67) eller ikke er i overensstemmelse med Rådets tilgang til oprettelsen af en enhed, der er ansvarlig for vurdering og certificering af anerkendte organisationers kvalitetsstyringssystemer (ændring 63, 65 og delvis 74).

IV. KONKLUSION

Rådet mener, at dets fælles holdning er en hensigtsmæssig måde, hvorpå der kan fastlægges bestemmelser vedrørende anerkendelse på fællesskabsniveau af organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe, gennem vedtagelse af en forordning ledsaget af et direktiv, der indeholder de foranstaltninger, medlemsstaterne skal følge i deres forbindelser med disse organisationer.

Teksten til den fælles holdning afspejler et stort antal af Europa-Parlamentets ændringer. Rådet ser frem til at indlede en konstruktiv debat med Europa-Parlamentet med henblik på at nå til enighed hurtigst muligt.

FÆLLES HOLDNING (EF) Nr. 19/2008**vedtaget af Rådet den 6. juni 2008****med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. .../2008 af ... om transportørers erstatningsansvar ved ulykker under søtransport af passagerer****(EØS-relevant tekst)**

(2008/C 190 E/02)

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 Kommissionen,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg ⁽¹⁾,under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget ⁽²⁾,efter proceduren i traktatens artikel 251 ⁽³⁾, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Inden for rammerne af den fælles transportpolitik må der træffes yderligere foranstaltninger for at øge sikkerheden inden for søtransport. Disse foranstaltninger omfatter også regler for erstatningsansvar over for tilskadekomne passagerer, da det er vigtigt at sikre et passende erstatningsniveau for passagerer i forbindelse med ulykker på havet.
- (2) Protokollen af 2002 til Athenkonventionen blev vedtaget den 1. november 2002 inden for rammerne af Den Internationale Søfartsorganisation (IMO). Fællesskabet og dets medlemsstater er ved at afgøre, om de skal tiltræde eller ratificere nævnte protokol.
- (3) Athenkonventionen angående transport af passagerer og deres bagage til søs, 1974, som ændret ved protokollen af 2002 (i det følgende benævnt »Athenkonventionen«), gælder kun for international transport. Der skelnes ikke længere mellem national og international transport på det indre marked for søtransport, og det vil derfor være hensigtsmæssigt at operere med samme erstatningsansvar i både den internationale og den nationale søtransport i Fællesskabet.
- (4) Den Internationale Søfartsorganisations juridiske komité vedtog den 19. oktober 2006 Forbehold og retningslinjer for gennemførelse af Athenkonventionen (i det følgende

benævnt »IMO-retningslinjerne«) for at løse nogle spørgsmål i Athenkonventionen, herunder navnlig erstatning for skade i forbindelse med terrorisme, og IMO-retningslinjerne kan som sådan betragtes som *lex specialis*.

- (5) I denne forordning er der indarbejdet dele af IMO-retningslinjerne, som gøres bindende. Således skal navnlig verbet »bør« i IMO-retningslinjerne forstås som »skal«.
- (6) Bestemmelserne i Athenkonventionen (bilag I) og i IMO-retningslinjerne (bilag II) finder tilsvarende anvendelse i forbindelse med fællesskabslovgivningen.
- (7) De spørgsmål, der er omfattet af artikel 17 og 17a i Athenkonventionen, henhører under Det Europæiske Fællesskabs enekompetence, for så vidt disse artikler påvirker de bestemmelser, der er fastsat ved Rådets forordning (EF) nr. 44/2001 af 22. december 2000 om retternes kompetence og om anerkendelse og fuldbyrdelse af retsafgørelser på det civil- og handelsretlige område ⁽⁴⁾. I dette omfang er disse to bestemmelser en del af fællesskabsretten, når Det Europæiske Fællesskab tiltræder Athenkonventionen.
- (8) Ved anvendelsen af denne forordning forstås udtrykket »eller er registreret i en medlemsstat« således, at flagstaten i forbindelse med registrering ved bareboatudchartring skal være enten en medlemsstat eller en kontraherende part i Athenkonventionen. Medlemsstaterne og Kommissionen tager de nødvendige skridt til at anmode IMO om at udarbejde retningslinjer for begrebet registrering ved bareboatudchartring.
- (9) Ved anvendelsen af denne forordning betragtes udtrykket »bevægelseshjælpemidler« hverken som bagage eller køretøjer i henhold til artikel 8 i Athenkonventionen.
- (10) De nødvendige foranstaltninger til gennemførelsen af denne forordning bør vedtages i overensstemmelse med Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen ⁽⁵⁾.

⁽¹⁾ EUT C 318 af 23.12.2006, s. 195.⁽²⁾ EUT C 229 af 22.9.2006, s. 38.⁽³⁾ Europa-Parlamentets udtalelse af 25.4.2007 (endnu ikke offentliggjort i EUT), Rådets fælles holdning af 6. juni 2008 og Europa-Parlamentets holdning af ... (endnu ikke offentliggjort i EUT). Rådets afgørelse af ... (endnu ikke offentliggjort i EUT).⁽⁴⁾ EFT L 12 af 16.1.2001, s. 1. Senest ændret ved forordning (EF) nr. 1791/2006 (EUT L 363 af 20.12.2006, s. 1).⁽⁵⁾ EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23. Ændret ved afgørelse 2006/512/EF (EUT L 200 af 22.7.2006, s. 11).

- (11) Kommissionen bør navnlig tillægges beføjelser til at ændre denne forordning for at indarbejde senere ændringer til internationale konventioner, protokoller, kodekser og resolutioner i relation hertil. Da der er tale om generelle foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i denne forordning, herunder ved at supplere den med nye ikke-væsentlige bestemmelser, skal foranstaltningerne vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 5a i afgørelse 1999/468/EF.
- (12) Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed (EMSA), som blev oprettet ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1406/2002 af 27. juni 2002 ⁽¹⁾, bør bistå Kommissionen med udarbejdelsen af en rapport om, hvordan de nye regler fungerer.
- (13) For at opfylde deres forpligtelser i henhold til denne forordning kan medlemsstaterne overveje at ratificere den internationale konvention om begrænsning af ansvaret for søretlige krav, 1976, som ændret ved 1996-protokollen, og benytte sig af den mulighed, der er fastsat i artikel 15, stk. 3a, i ovennævnte konvention, til ved hjælp af specifikke bestemmelser i denne forordning at regulere, hvilken ordning for begrænsning af erstatningsansvar der skal gælde for passagerer.
- (14) Målet for denne forordning, nemlig at etablere et fælles sæt regler for søtransportørers og passagerers rettigheder i tilfælde af en ulykke, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og kan derfor på grund af behovet for at sikre identiske grænser for erstatningsansvar ved ulykker i alle medlemsstater, bedre nås på fællesskabsplan; Fællesskabet kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå dette mål —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

Genstand

Ved denne forordning fastsættes fællesskabsordningen vedrørende erstatningsansvar og forsikring i forbindelse med søtransport af passagerer, jf. de relevante bestemmelser i:

- a) Athenkonventionen angående transport af passagerer og deres bagage til søs, 1974, som ændret ved protokollen af 2002, i det følgende benævnt »Athenkonventionen«, som fastsat i bilag I, og

- b) IMO's forbehold og retningslinjer for gennemførelse af Athenkonventionen, som fastlagt af Den Internationale Søfartsorganisations juridiske komité den 19. oktober 2006, i det følgende benævnt »IMO-retningslinjerne«, som fastsat i bilag II.

Denne forordning udvider desuden anvendelsen af disse bestemmelser til også at omfatte søtransport af passagerer i de enkelte medlemsstater med skibe, der i henhold til artikel 4 i Rådets direktiv 98/18/EF af 17. marts 1998 om sikkerhedsregler og -standards for passagerskibe ⁽²⁾ er omfattet af klasse A, og fastsætter visse supplerende krav.

Artikel 2

Anvendelsesområde

Denne forordning finder anvendelse på international transport som defineret i artikel 1, stk. 9 i Athenkonventionen og på søtransport i de enkelte medlemsstater med skibe, der i henhold til artikel 4 i direktiv 98/18/EF er omfattet af klasse A, hvis

- a) skibet fører en medlemsstats flag eller er registreret i en medlemsstat, eller
- b) transportkontrakten er indgået i en medlemsstat, eller
- c) afgang- eller bestemmelsesstedet ifølge transportkontrakten ligger i en medlemsstat.

Medlemsstaterne kan anvende denne forordning på alle former for søtransport inden for én medlemsstat.

Artikel 3

Erstatningsansvar og forsikring

1. Erstatningsansvaret for så vidt angår passagerer, deres bagage og deres køretøjer og reglerne vedrørende forsikring eller anden økonomisk sikkerhed er underlagt bestemmelserne i denne forordning og artikel 1 og 1a, artikel 2, stk. 2, artikel 3-16 og artikel 18, artikel 20 og artikel 21 i Athenkonventionen, jf. bilag I, og bestemmelserne i IMO-retningslinjerne, jf. bilag II.

2. De dele af IMO-retningslinjerne, der findes i bilag II, betragtes som bindende.

Artikel 4

Erstatning for så vidt angår bevægelseshjælpemidler eller andre specifikke hjælpemidler

Ved bortkomst eller beskadigelse af bevægelseshjælpemidler eller andre specifikke hjælpemidler, der anvendes af en bevægelseshæmmet passager, er transportørens erstatningspligt omfattet af bestemmelserne i artikel 3, stk. 3, i Athenkonventionen. Erstatningen skal svare til enten genanskaffelsesværdien af det pågældende hjælpemiddel eller, hvor det er relevant, udgifterne til reparation.

⁽¹⁾ EFT L 208 af 5.8.2002, s. 1. Senest ændret ved forordning (EF) nr. 1891/2006 (EUT L 394 af 30.12.2006, s. 1).

⁽²⁾ EFT L 144 af 15.5.1998, s. 1. Senest ændret ved Kommissionens direktiv 2003/75/EF (EUT L 190 af 30.7.2003, s. 6).

Artikel 5

Overordnet erstatningsbegrænsning

Denne forordning ændrer ikke rettigheder, som tilkommer, eller forpligtelser, som påhviler transportøren eller undertransportøren i kraft af national lovgivning til gennemførelse af den internationale konventionen om begrænsning af ansvaret for søretlige krav, 1976, som ændret ved 1996-protokollen, og enhver fremtidig ændring af denne konvention.

For så vidt angår krav i forbindelse med en passagers død eller tilskadekomst, der skyldes en af de risici, der er nævnt i IMO-retningslinjerne, punkt 2.2, kan transportørens og undertransportørens erstatningsansvar begrænses som anført i stk. 1, forudsat at erstatningsgrænsen beregnet i henhold til bestemmelserne i stk. 1 ikke pr. skadetilfælde overstiger det laveste af beløbene 340 mio. regningsenheder pr. ulykke eller 250 000 regningsenheder pr. passager.

Artikel 6

Forskudsbetaling

Er en passagers død eller tilskadekomst forårsaget af en søulykke på en medlemsstats område eller om bord på et skib, der fører en medlemsstats flag eller er registreret i en medlemsstat, betaler den transportør, der faktisk udførte transporten, da søulykken skete, et forskud til dækning af de øjeblikkelige økonomiske behov, som står i forhold til omfanget af den lidte skade, inden 15 dage efter, at den erstatningsberettigede er blevet identificeret. Ved dødsfald skal dette beløb være mindst 21 000 EUR.

Denne bestemmelse finder ligeledes anvendelse, hvis transportøren er etableret i Fællesskabet.

Forskudsudbetaling er ikke ensbetydende med anerkendelse af erstatningsansvar og kan modregnes i et eventuelt senere erstatningsbeløb, som udbetales på grundlag af denne forordning, men skal kun tilbagebetales i de tilfælde, der er omhandlet i artikel 3, stk. 1, eller artikel 6 i Athenkonventionen eller i tillæg A til IMO-retningslinjerne, eller hvis den person, der har modtaget forskudsudbetalingen, ikke er den erstatningsberettigede person.

Artikel 7

Oplysningspligt

Transportøren og/eller undertransportøren sikrer, at passage-erne senest ved afrejsen modtager passende og forståelige

oplysninger om deres rettigheder i henhold til denne forordning. I det omfang oplysningspligten i henhold til denne artikel er blevet opfyldt af enten transportøren eller undertransportøren, har den anden ikke pligt til at gøre det. Disse oplysninger stilles til rådighed i det mest hensigtsmæssige format.

Med henblik på at opfylde oplysningsforpligtelsen kan transportøren og undertransportøren anvende et sammendrag af bestemmelserne i denne forordning, som er udarbejdet af Kommissionen og gjort tilgængelig for offentligheden.

Artikel 8

Rapport

Senest tre år efter denne forordnings anvendelsesdato udarbejder Kommissionen en rapport om anvendelsen af denne forordning, som bl.a. skal tage hensyn til den økonomiske udvikling og udviklingen i internationale fora.

Artikel 9

Gennemførelsesforanstaltninger

Foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i denne forordning, og som vedrører indarbejdelse af ændringer af grænserne i artikel 3, stk. 1, artikel 4a, stk. 1, artikel 7, stk. 1, og artikel 8 i Athenkonventionen for at tage hensyn til afgørelser truffet i henhold til artikel 23 i Athenkonventionen og tilsvarende ajourføringer af bilag I, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 10, stk. 2.

Foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i denne forordning, og som vedrører indarbejdelse af ændringer af IMO-retningslinjerne, som omhandlet i bilag II, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 10, stk. 2.

Artikel 10

Udvalgsprocedure

1. Kommissionen bistås af Udvalget for Sikkerhed til Søs og Forebyggelse af Forurening fra Skibe (USS), der er nedsat ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2099/2002 af 5. november 2002 ⁽¹⁾.

2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5a, stk. 1-4, og artikel 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dens artikel 8.

⁽¹⁾ EFT L 324 af 29.11.2002, s. 1. Senest ændret ved Kommissionens forordning (EF) nr. 93/2007 (EUT L 22 af 31.1.2007, s. 12).

Artikel 11

Overgangsbestemmelse

For så vidt angår søtransport i de enkelte medlemsstater med skibe, der i henhold til artikel 4 i direktiv 98/18/EF er omfattet af klasse A, kan medlemsstaterne vælge at udsætte anvendelsen af denne forordning indtil fire år efter denne forordnings anvendelsesdato.

Artikel 12

Ikrafttræden

Denne forordning træder i kraft på dagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Den anvendes fra den dato, hvor Athenkonventionen træder i kraft for Fællesskabets vedkommende.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i ...

På Europa-Parlamentets vegne

...

Formand

På Rådets vegne

...

Formand

BILAG I

Bestemmelser i Athenkonventionen angående transport af passagerer og deres bagage til søs, som er relevante med henblik på anvendelsen af denne forordning

(Konsolideret tekst bestående af Athenkonventionen angående transport af passagerer og deres bagage til søs, 1974, og protokollen af 2002 til konventionen)

Artikel 1

Definitioner

I denne konvention forstås ved:

- 1) a) »transportør«: en person, som indgår en transportkontrakt, eller på hvis vegne en sådan kontrakt er indgået, uanset om transporten faktisk udføres af denne eller af en undertransportør
- b) »undertransportør«: en anden person end transportøren, som ejer, lejer eller driver et skib, og som faktisk udfører transporten eller en del af den, og
- c) »transportør, som faktisk udfører transporten eller en del af den«: undertransportøren eller transportøren selv, hvis denne faktisk udfører transporten.
- 2) »transportkontrakt«: en kontrakt om søtransport af en passager eller en passager og dennes bagage, som indgås af en transportør eller på dennes vegne
- 3) »skib«: kun søgående fartøjer, dog ikke luftpudebåde
- 4) »passager«: enhver, som beføres med skib
 - a) på grundlag af en transportkontrakt, eller
 - b) for, med transportørens samtykke, at ledsage et køretøj eller levende dyr, der omfattes af en godstransportkontrakt, som ikke berøres af denne konvention
- 5) »bagage«: enhver genstand eller ethvert køretøj, som transporteres af transportøren på grundlag af en transportkontrakt, dog med undtagelse af:
 - a) genstande og køretøjer, der transporteres på grundlag af et certeparti, et konnossement eller en anden kontrakt, der fortrinsvis gælder godstransport, og
 - b) levende dyr
- 6) »håndbagage«: bagage, som passageren har i sin kahyt eller på anden måde har i besiddelse, i forvaring eller til rådighed. Undtagen med henblik på denne artikels stk. 8 og artikel 8 omfatter håndbagage også bagage, som passageren har i eller på sit køretøj
- 7) »bortkomst eller beskadigelse af bagage«: omfatter materielle tab, som skyldes, at bagagen ikke er blevet udleveret til passageren inden for en rimelig tid efter ankomsten af det skib, der har eller skulle have transporteret bagagen, men omfatter dog ikke forsinkelser på grund af arbejdskonflikter
- 8) »transport«: omfatter følgende tidsrum:
 - a) for passageren og dennes håndbagage: det tidsrum, hvor passageren og/eller dennes håndbagage befinder sig om bord, hvor ombord- eller frabordestigning finder sted, og hvor passageren og dennes håndbagage transporteres til vands fra land til skibet eller omvendt, hvis denne transport er inkluderet i prisen, eller hvis det fartøj, der benyttes til dette formål, er stillet til passagerens rådighed af transportøren. For passagerens vedkommende omfatter transporten dog ikke det tidsrum, hvor denne opholder sig på en havnestation eller -terminal eller på kajen eller et andet havneanlæg
 - b) for håndbagage: også det tidsrum, hvor passageren opholder sig på en havnestation eller -terminal eller på kajen eller et andet havneanlæg, hvis bagagen er blevet overtaget af transportøren eller en af dennes ansatte eller agenter og ikke er blevet genudleveret til passageren
 - c) for anden bagage, som ikke er håndbagage: tidsrummet fra den overtages af transportøren eller en af dennes ansatte eller agenter i land eller om bord, indtil den genudleveres af transportøren eller en af dennes ansatte eller agenter
- 9) »international transport«: enhver transport, hvis afgang- og bestemmelsessted ifølge transportkontrakten ligger i to forskellige stater, eller i den samme stat, hvis der ifølge transportkontrakten eller rejseruten er en mellemliggende anløbshavn i en anden stat
- 10) »organisationen«: Den Internationale Søfartsorganisation
- 11) »generalsekretær«: Den Internationale Søfartsorganisations generalsekretær.

*Artikel 1a***Bilag**

Bilaget til denne konvention udgør en integrerende del af konventionen.

*Artikel 2***Anvendelsesområde**

1. [...] (*)

2. Uanset stk. 1 finder denne konvention ikke anvendelse, hvis den pågældende transport ifølge en anden international konvention om andre former for transport af passagerer og deres bagage er omfattet af en ordning for erstatningsansvar efter den pågældende konventions bestemmelser, forudsat at disse bestemmelser finder obligatorisk anvendelse på søtransport.

*Artikel 3***Transportørens erstatningsansvar**

1. Ved tab, der skyldes en passagers død eller tilskadekomst i forbindelse med en søulykke, er transportøren erstatningspligtig i det omfang, tabet for den pågældende passagers vedkommende ikke overskrider 250 000 regningsenheder pr. skadetilfælde, medmindre transportøren kan bevise, at ulykken:

- a) skete som følge af krigshandlinger, fjendtligheder, borgerkrig, oprør eller en naturbegivenhed af usædvanlig, uundgåelig og uafværgelig art, eller
- b) udelukkende skyldes tredjemands forsætlige handling eller undladelse for at fremkalde ulykken.

Hvis tabet overskrider den nævnte grænse, er transportøren yderligere erstatningspligtig, medmindre han kan bevise, at den tabsforvoldende ulykke skete uden fejl eller forsømmelighed fra hans side.

2. Ved tab, der skyldes en passagers død eller tilskadekomst i forbindelse med andet end en søulykke, er transportøren erstatningspligtig, hvis den tabsforvoldende hændelse skyldes fejl eller forsømmelighed fra hans side. Bevisbyrden for fejl eller forsømmelighed ligger hos skadelidte.

3. Ved tab, som skyldes bortkomst eller beskadigelse af håndbagage, er transportøren erstatningspligtig, hvis den tabsforvoldende hændelse skyldes fejl eller forsømmelighed fra hans side. Ved tab, som skyldes en søulykke, forudsættes fejl eller forsømmelighed fra transportørens side.

4. Ved tab, som skyldes bortkomst eller beskadigelse af anden bagage end håndbagage, er transportøren erstatningspligtig, medmindre han kan bevise, at den tabsforvoldende hændelse er sket uden fejl eller forsømmelighed fra hans side.

5. Med henblik på denne artikel

- a) forstås ved »søulykke«: skibbrud, kæntring, kollision eller stranding, eksplosion eller brand om bord eller skibsfejl
- b) omfatter »fejl eller forsømmelighed fra transportørens side« også fejl eller forsømmelighed begået af transportørens ansatte under udførelsen af deres arbejde
- c) forstås ved »skibsfejl«: fejlfunktioner, svigt eller manglende overholdelse af gældende sikkerhedsregler, når det gælder skibsdele eller skibsudstyr, der benyttes til redning eller evakuering af passagerer, til ombord- og frabordestigning, eller til fremdrift, styring, sikker navigation, fortøjning, opankring, læggen til eller fra kaj- eller ankerplads, eller til havari-kontrol efter fyldning, eller til udsætning af redningsmateriel, og
- d) omfatter »tab« ikke straffende eller afskrækkende erstatning.

6. Transportørens erstatningsansvar i henhold til denne artikel gælder kun tab, som skyldes hændelser, der indtræffer under transporten. Bevisbyrden for, at den tabsforvoldende hændelse er indtruffet under transporten, og for tabets omfang ligger hos skadelidte.

7. Intet i denne konvention er til hinder for transportørens ret til regres over for tredjemand eller til at rejse påstand om egen skyld i henhold til konventionens artikel 6. Intet i denne artikel er til hinder for begrænsningsretten i henhold til konventionens artikel 7 eller 8.

8. At en parts fejl eller forsømmelighed forudsættes, eller at en part får pålagt bevisbyrden, hindrer ikke, at beviser til denne parts fordel tages i betragtning.

(*) Ikke gengivet.

Artikel 4

Undertransportør

1. Selv om udførelsen af transporten eller en del af den overlades til en undertransportør, er transportøren stadig ansvarlig for den samlede transport i overensstemmelse med denne konventions bestemmelser. Dog har undertransportøren rettigheder og forpligtelser efter denne konventions bestemmelser i forbindelse med sin del af transporten.
2. Ved transport, der udføres af en undertransportør, er transportøren ansvarlig for undertransportørens og dennes ansattes og agents handlinger og undladelser i forbindelse med udførelsen af deres arbejde.
3. Særlige aftaler, hvorefter transportøren påtager sig forpligtelser, der ikke omfattes af denne konvention, eller giver afkald på rettigheder, som følger af denne konvention, berører kun undertransportøren, hvis denne udtrykkelig har givet sit skriftlige samtykke.
4. Transportøren og undertransportøren hæfter solidarisk i det omfang, de begge er erstatningspligtige.
5. Intet i denne artikel er til hinder for transportørens og undertransportørens indbyrdes regresret.

Artikel 4a

Obligatorisk forsikring

1. Ved passagertransport på et skib, der er registreret i en kontraherende stat, og som er godkendt til transport af over 12 passagerer og omfattet af denne konvention, skal den transportør, der faktisk udfører hele transporten eller en del af den være i besiddelse af en forsikring eller anden økonomisk sikkerhed, såsom en bankgaranti eller lignende, som kan dække erstatningsansvaret i henhold til denne konvention i tilfælde af passagerers død eller tilskadekomst. Grænsen for den obligatoriske forsikring eller anden økonomiske sikkerhed må ikke være under 250 000 regningsenheder pr. passager pr. skadetilfælde.
 2. Til hvert skib udstedes et certifikat til bekræftelse af, at forsikring eller anden økonomisk sikkerhed er i kraft i overensstemmelse med bestemmelserne i denne konvention, når den kompetente myndighed i en kontraherende stat har forvisset sig om, at kravene i denne artikels stk. 1 er opfyldt. For et skib, der er registreret i en kontraherende stat, skal et sådant certifikat udstedes eller bekræftes af den kompetente myndighed i skibets registreringsstat; for et skib, der ikke er registreret i en kontraherende stat, kan certifikatet udstedes eller bekræftes af den kompetente myndighed i enhver kontraherende stat. Certifikatet skal svare til modellen i bilaget til denne konvention og indeholde følgende:
 - a) skibets navn, kendingsnummer eller -bogstaver og registreringshavn
 - b) navnet på den transportør, som faktisk udfører transporten eller en del af den, og dennes hjemsted
 - c) skibets IMO-identifikationsnummer
 - d) sikkerhedens art og gyldighed
 - e) forsikringsselskabets eller sikkerhedsstillers navn og hjemsted samt eventuelt adresse på den afdeling, hvor forsikringen tegnes, eller den finansielle sikkerhed stilles, og
 - f) certifikatets gyldighedsperiode, som ikke må overskride forsikringens eller den anden økonomiske sikkerheds gyldighedsperiode.
 3. a) En kontraherende stat kan give en af staten godkendt institution eller organisation myndighed til at udstede certifikatet. Denne institution eller organisation skal underrette den pågældende stat om hver enkelt certifikatudstedelse. Den kontraherende stat står i alle tilfælde som garant for det udstedte certifikats fuldstændighed og nøjagtighed og påtager sig at sikre de nødvendige foranstaltninger til opfyldelse af denne forpligtelse.
 - b) De kontraherende stater giver generalsekretæren meddelelse om:
 - i) det særlige ansvar og de særlige vilkår, der knytter sig til myndighed, som de har overdraget til en godkendt institution eller organisation
 - ii) tilbagekaldelse af denne myndighed, og
 - iii) tidspunktet, hvor denne overdragelse eller tilbagekaldelse af myndigheden træder i kraft.
- En myndighedsoverdragelse kan først træde i kraft tre måneder efter det tidspunkt, hvor meddelelse herom er givet til generalsekretæren.

- c) Den institution eller organisation, som bemyndiges til at udstede certifikater i henhold til dette stykke, skal som minimum have myndighed til at inddrage disse certifikater, hvis de betingelser, de er udstedt på, ikke opfyldes. Institutionen eller organisationen skal i alle tilfælde meddele en sådan inddragelse til den stat, på hvis vegne certifikatet er udstedt.
4. Certifikatet udstedes på den udstedende stats officielle sprog. Hvis dette sprog ikke er engelsk, fransk eller spansk, skal certifikatet indeholde en oversættelse til et af disse sprog, mens statens officielle sprog efter dens egen beslutning kan udelades.
5. Certifikatet skal forefindes om bord på skibet og en kopi af det deponeres hos de myndigheder, der fører skibsregistret, eller, hvis skibet ikke er registreret i en kontraherende stat, hos myndighederne i den stat, hvor certifikatet er udstedt eller påtegnet.
6. En forsikring eller anden økonomisk sikkerhed opfylder ikke denne artikels krav, hvis den kan ophøre af andre grunde end den i certifikatet angivne forsikrings eller sikkerheds udløb inden for tre måneder efter det tidspunkt, hvor de i stk. 5 nævnte myndigheder får meddelelse om dens ophør, medmindre certifikatet er blevet overladt til disse myndigheder, eller et nyt certifikat er blevet udstedt inden for samme tidsrum. Disse bestemmelser gælder også ændringer, som medfører, at forsikringen eller den anden økonomiske sikkerhed ikke længere opfylder kravene i denne artikel.
7. Skibsregisterstaten fastsætter under hensyntagen til denne artikels bestemmelser betingelserne for certifikatets udstedelse og gyldighed.
8. Intet i denne konvention er til hinder for, at en kontraherende stat inden for denne konventions rammer kan benytte oplysninger om forsikringsselskabets eller sikkerhedsstillersens finansielle status fra andre stater, fra organisationen eller fra andre internationale organisationer. En kontraherende stat, der benytter sådanne oplysninger, fritages dog ikke fra sit ansvar som certifikatudstedende stat.
9. Certifikater, som udstedes eller påtegnes under en kontraherende stats myndighed, accepteres inden for denne konventions rammer af de øvrige kontraherende stater, der betragter dem som certifikater med samme gyldighed, som hvis de selv havde udstedt eller påtegnet dem, også selv om de er udstedt eller påtegnet for et skib, der ikke er registreret i en kontraherende stat. En kontraherende stat kan på et hvilket som helst tidspunkt bede om samråd med den udstedende eller påtegnende stat, hvis den mener, at det forsikringsselskab eller den sikkerhedsstiller, som nævnes i forsikringscertifikatet, ikke har økonomisk evne til at opfylde de forpligtelser, denne konvention indebærer.
10. Ethvert erstatningskrav, som i overensstemmelse med denne artikel dækkes af en forsikring eller anden økonomisk sikkerhed, kan rejses direkte over for forsikringsselskabet eller sikkerhedsstilleren. I så fald gælder beløbet i stk. 1 som forsikringsselskabets eller sikkerhedsstillersens erstatningsgrænse, også selv om transportøren eller undertransportøren ikke er underlagt nogen erstatningsgrænse. Den sagsøgte kan endvidere rejse de indsigelser (bortset fra konkurs eller likvidation), som den i stk. 1 omtalte transportør ville have kunnet rejse i henhold til denne konvention. Desuden kan den sagsøgte rejse den indsigelse, at skaden skyldes bevidst fejl disponering fra den forsikredes side, men kan ikke rejse andre indsigelser, som ville have kunnet være benyttet ved søgsmål fra den forsikredes side. Den sagsøgte har under alle omstændigheder ret til at forlange, at både transportøren og undertransportøren inddrages i søgsmålet.
11. Beløb, som skyldes forsikring eller dertil svarende finansiell sikkerhed i overensstemmelse med stk. 1, må kun benyttes til opfyldelse af krav, som rejses i henhold til denne konvention, og udbetaling af sådanne beløb ophæver enhver erstatningspligt i henhold til denne konvention i det udbetalte beløbs omfang.
12. En kontraherende stat må ikke tillade skibe, der fører deres flag, og som omfattes af denne artikel, at sejle på noget tidspunkt, medmindre de har fået udstedt et certifikat i henhold til stk. 2 eller 15.
13. Under hensyntagen til denne artikels bestemmelser sikrer hver kontraherende stat efter sin nationale lovgivning, at alle skibe, der har tilladelse til at transportere over 12 passagerer, og som anløber eller forlader en havn på dens territorium, hvor denne konvention finder anvendelse, uanset hvor skibene er registreret, er omfattet af en forsikring eller anden økonomisk sikkerhed af det i stk. 1 angivne omfang.
14. Uanset stk. 5 kan en kontraherende stat meddele generalsekretæren, at skibene, for så vidt angår stk. 13, ikke behøver at have det i stk. 2 forlangte certifikat om bord eller at forelægge det, når de anløber eller forlader havne på dens territorium, hvis den kontraherende stat, som har udstedt certifikatet, har meddelt generalsekretæren, at den fører elektroniske registre, som er tilgængelige for alle kontraherende stater og viser, at certifikatet forefindes, og at de kontraherende stater er i stand til at opfylde deres forpligtelser i henhold til stk. 13.

15. Hvis et skib, som ejes af en kontraherende stat, ikke er dækket af forsikring eller anden økonomisk sikkerhed, er dette skib heller ikke omfattet af denne artikels bestemmelser derom, men skibet skal medføre et certifikat, som er udstedt af den kompetente myndighed i skibsregistreringsstaten, og som angiver, at skibet ejes af denne stat, og at erstatningsansvaret er dækket inden for det beløb, der er fastsat i stk. 1. Dette certifikat skal så nøje som muligt følge den model, der foreskrives i stk. 2.

Artikel 5

Værdigenstande

Transportøren er ikke erstatningspligtig ved bortkomst eller beskadigelse af penge, værdipapirer, guld, sølvtøj, juveler, smykker, kunstgenstande eller andre værdigenstande, hvis ikke disse værdigenstande efter aftale er blevet deponeret hos transportøren med henblik på opbevaring, og transportøren er i så fald erstatningspligtig op til den i artikel 8, stk. 3, fastsatte grænse, medmindre en højere grænse aftales i overensstemmelse med artikel 10, stk. 1.

Artikel 6

Egen skyld

Hvis transportøren beviser, at en passagers død eller tilskadekomst eller bortkomst eller beskadigelse af dennes bagage skyldes passagerens egen fejl eller forsømmelighed, eller at dette er medvirkende årsag, kan den domstol, som behandler sagen, helt eller delvis fritage transportøren fra erstatningsansvar efter loven på det pågældende sted.

Artikel 7

Erstatningsgrænse ved død eller tilskadekomst

1. Transportørens erstatningspligt ved en passagers død eller tilskadekomst, jf. artikel 3, kan under ingen omstændigheder overstige 400 000 regningsenheder pr. passager pr. skadetilfælde. Hvis domstolen, i overensstemmelse med loven på det sted, hvor søgsmål anlægges, tilkender erstatning i form af løbende udbetalinger, kan disse udbetalingers kapitalværdi ikke overstige den nævnte grænse.

2. De kontraherende stater kan ved særlige bestemmelser i den nationale lovgivning regulere erstatningsgrænsen i stk. 1, forudsat at den eventuelle nationale erstatningsgrænse ikke bliver lavere end fastsat i stk. 1. Kontraherende stater, der benytter denne mulighed, underretter generalsekretæren om den vedtagne erstatningsgrænse eller om, at der ingen findes.

Artikel 8

Erstatningsgrænse ved bortkomst eller beskadigelse af bagage og køretøjer

1. Transportørens erstatningsansvar ved bortkomst eller beskadigelse af håndbagage kan under ingen omstændigheder overstige 2 250 regningsenheder pr. passager pr. transport.

2. Transportørens erstatningsansvar ved bortkomst eller beskadigelse af køretøjer, herunder al bagage, som medbringes i eller på køretøjet, kan under ingen omstændigheder overstige 12 700 regningsenheder pr. køretøj pr. transport.

3. Transportørens erstatningsansvar ved bortkomst eller beskadigelse af anden bagage end den i stk. 1 og 2 nævnte, kan under ingen omstændigheder overstige 3 375 regningsenheder pr. passager pr. transport.

4. Transportøren og passageren kan aftale, at der for transportørens erstatningsansvar er fastsat en selvrisiko på højst 330 regningsenheder ved beskadigelse af et køretøj og højst 149 regningsenheder pr. passager ved beskadigelse eller bortkomst af anden bagage, og at dette beløb skal fratrækkes tabet eller skaden.

Artikel 9

Regningsenhed og omregning

1. Den regningsenhed, som benyttes i denne konvention, er den af Den Internationale Valutafond definerede særlige trækningsrettighed. De beløb, der angives i artikel 3, stk. 1, artikel 4a, stk. 1, artikel 7, stk. 1, og artikel 8, omregnes til national valuta i den stat, hvor søgsmål finder sted, efter denne valutas værdi i forhold til de særlige trækningsrettigheder på domsafsigelsestidspunktet eller på et andet tidspunkt, som aftales af parterne. Hvis en kontraherende stat er medlem af Den Internationale Valutafond, beregnes dens nationale valutas værdi i særlige trækningsrettigheder efter den værdiansættelsesmetode, som Den Internationale Valutafond på det pågældende tidspunkt benytter i forbindelse med sine forretninger og transaktioner. Hvis en kontraherende stat ikke er medlem af Den Internationale Valutafond, beregnes dens nationale valutas værdi i særlige trækningsrettigheder efter en metode, som fastsættes af den selv.

2. Stater, der ikke er medlemmer af Den Internationale Valutafond, og hvis lovgivning ikke tillader anvendelse af stk. 1, kan dog på tidspunktet for ratificering, accept, godkendelse eller tiltrædelse af denne konvention eller på et hvilket som helst senere tidspunkt erklære, at den særlige trækningsrettighed i stk. 1 er lig med 15 guldfrancs. En guldfranc svarer i dette stykke til 65,5 mg guld af finholdighed 900. Guldfrancs omregnes til national valuta efter den pågældende stats lovgivning.

3. Beregningen i sidste punktum i stk. 1 og omregningsmetoden i stk. 2 foretages på en sådan måde, at beløbene i artikel 3, stk. 1, artikel 4a, stk. 1, artikel 7, stk. 1, og artikel 8 så vidt muligt får den samme realværdi i de kontraherende staters nationale valuta, som de ville have fået ved anvendelse af de tre første punktummer i stk. 1. De kontraherende stater giver alt efter tilfældet generalsekretæren besked om, hvordan beregningen i henhold til stk. 1 foretages, eller om resultatet af omregningen i stk. 2, når de deponerer ratificerings-, accepterings-, godkendelses- eller tiltrædelsesinstrumentet til denne konvention, eller hvis der sker ændringer heraf.

Artikel 10

Supplerende bestemmelser om erstatningsgrænserne

1. Transportøren og passageren kan indgå udtrykkelig, skriftlig aftale om højere erstatningsgrænser end de i artikel 7 og 8 fastsatte.
2. Renter på skadeserstatninger og sagsomkostninger omfattes ikke af erstatningsgrænserne i artikel 7 og 8.

Artikel 11

Indsigelsesret og erstatningsgrænser for transportørens ansatte

Hvis der anlægges søgsmål mod en af transportørens eller undertransportørens ansatte eller agenter på grund af skader, som omfattes af denne konvention, har denne ansatte eller agent, hvis han kan bevise, at han optrådte under udførelse af sit arbejde, ret til samme indsigelse og samme erstatningsgrænser, som transportøren eller undertransportøren kan gøre gældende i henhold til denne konvention.

Artikel 12

Sammenlægning af krav

1. Når erstatningsgrænserne i artikel 7 og 8 finder anvendelse, gælder de for det samlede beløb for alle erstatningskrav, der rejses på grundlag af en passagers død eller tilskadekomst eller bortkomst eller beskadigelse af hans bagage.
2. Hvis transporten udføres af en undertransportør, kan det samlede beløb fra transportøren og undertransportøren og fra deres ansatte og agenter, som har optrådt under udførelse af deres arbejde, ikke overskride det højeste beløb, der kunne pålægges enten transportøren eller undertransportøren i henhold til denne konvention, og ingen af dem er erstatningspligtige for et beløb, der ligger over den erstatningsgrænse, som gælder for dem.
3. Hvis en af transportørens eller undertransportørens ansatte eller agenter i overensstemmelse med denne konventions artikel 11 kan benytte sig af erstatningsgrænserne i artikel 7 og 8, må det samlede erstatningsbeløb fra transportøren eller undertransportøren og den pågældende ansatte eller agent ikke overskride disse grænser.

Artikel 13

Fortabelse af retten til erstatningsgrænse

1. Transportøren kan ikke påberåbe sig ret til erstatningsgrænserne i artikel 7 og 8 og artikel 10, stk. 1, hvis det bevises, at skaden er forvoldt ved en forsætlig handling eller undladelse fra dennes side eller ved skødesløshed, vel vidende, at skaden kunne forventes at opstå.
2. Transportørens eller undertransportørens ansatte eller agenter har ikke ret til erstatningsgrænserne, hvis det bevises, at skaden er forvoldt ved en forsætlig handling eller undladelse fra deres side eller ved skødesløshed, vel vidende, at skaden kunne forventes at opstå.

Artikel 14

Grundlaget for krav

Erstatningssøgsmål i forbindelse med en passagers død eller tilskadekomst eller bortkomst eller beskadigelse af bagage kan kun anlægges mod en transportør eller undertransportør i overensstemmelse med denne konvention.

Artikel 15

Anmeldelse af bortkomst eller beskadigelse af bagage

1. Passageren indgiver skriftlig anmeldelse til transportøren eller dennes agent:
 - a) ved åbenbar beskadigelse af bagage:
 - i) for håndbagage: før eller på tidspunktet for sin frabordestigning
 - ii) for al anden bagage: før eller på tidspunktet for dets udlevering
 - b) ved beskadigelse af bagage, som ikke er åbenbar, eller ved bortkomst af bagage: senest 15 dage efter frabordestignings- eller udleveringstidspunktet eller fra det tidspunkt, hvor udleveringen skulle have fundet sted.
2. Hvis passageren ikke opfylder denne artikels bestemmelser, anses han for at have modtaget sin bagage i ubeskadiget stand, medmindre andet bevises.
3. Skriftlig anmeldelse behøver ikke at indgives, hvis bagagens tilstand på modtagelsestidspunktet har været genstand for fælles kontrol eller inspektion.

Artikel 16

Søgsmålsfrist

1. Erstatningssøgsmål i forbindelse med en passagers død eller tilskadekomst eller bortkomst eller beskadigelse af bagage er forældede efter et tidsrum på to år.
2. Forældelsesfristen beregnes således:
 - a) ved tilskadekomst: fra passagerens frabordestigningstidspunkt
 - b) ved død under transporten: fra det tidspunkt, hvor passageren skulle være gået fra borde, og ved tilskadekomst under transporten med døden til følge efter frabordestigningen: fra dødstidspunktet, forudsat dette tidsrum ikke overskrider tre år fra frabordestigningstidspunktet
 - c) ved bortkomst eller beskadigelse af bagage: fra frabordestigningstidspunktet eller fra det tidspunkt, hvor frabordestigning skulle have fundet sted, afhængigt af, hvilket af disse tidspunkter der er senest.
3. Udsættelse eller afbrydelse af forældelsesfrister sker efter loven på det sted, hvor søgsmål anlægges, dog kan der under ingen omstændigheder anlægges søgsmål på grundlag af denne konvention efter udløbet af en af følgende frister:
 - a) et tidsrum på fem år fra det tidspunkt, hvor passageren gik fra borde, eller fra det tidspunkt, hvor dette skulle være sket, afhængigt af, hvilket af disse tidspunkter der er senest, eller, hvis denne frist ligger tidligere,
 - b) et tidsrum på tre år fra det tidspunkt, hvor den skadelidte havde kendskab til den forvoldte tilskadekomst, det forvoldte tab eller den forvoldte skade eller med rimelighed burde have haft det.
4. Uanset denne artikels stk. 1, 2 og 3 kan forældelsesfristen forlænges ved en erklæring fra transportøren eller efter aftale mellem parterne, når søgsmålet er anlagt. Erklæringen eller aftalen skal være skriftlig.

Artikel 17

Kompetent jurisdiktion (*)

Artikel 17a

Anerkendelse og fuldbyrdelse (*)

(*) Ikke gengivet.

*Artikel 18***Ugyldige kontraktbestemmelser**

Kontraktbestemmelser, som er indgået før den hændelse, der har forvoldt en passagers død eller tilskadekomst eller bortkomst eller beskadigelse af dennes bagage, og som har til formål at fritage personer, der er erstatningspligtige i henhold til denne konvention, for deres erstatningsansvar over for passageren eller fastsætte en lavere erstatningsgrænse end den, som, bortset fra artikel 8, stk. 4, foreskrives i konventionen, samt bestemmelser, der har til formål at flytte bevisbyrden fra transportøren eller undertransportøren eller indebærer en indskrænkning af mulighederne i artikel 17, stk. 1 og 2, er ugyldige, men deres ugyldighed indebærer ikke, at transportkontrakten som sådan er ugyldig, hvis den i øvrigt overholder konventionens bestemmelser.

*Artikel 20***Atomskader**

Denne konvention indebærer ikke erstatningspligt for skader, som forvoldes af atomulykker:

- a) hvis den ansvarlige for et atomanlæg har erstatningsansvar i henhold til Paris-konventionen af 29. juli 1960 om ansvar over for tredjemand på den nukleare energis område, således som ændret ved tillægsprotokol af 28. januar 1964, eller Wien-konventionen af 21. maj 1963 om civilretligt ansvar for nuklear skade eller gældende ændringer eller protokoller til dem, eller
- b) hvis den ansvarlige for et atomanlæg har erstatningsansvar i kraft af national lovgivning om erstatningsansvaret for sådanne skader, forudsat at denne lovgivning i enhver henseende er lige så fordelagtig for skadelidte som Paris-konventionen eller Wien-konventionen eller gældende ændringer eller protokoller til dem.

*Artikel 21***Erhvervstransport udført af offentlige myndigheder**

Denne konvention omfatter erhvervstransport, som udføres af staten eller de offentlige myndigheder på transportkontrakt i artikel 1's forstand.

[Artikel 22 og 23 i protokollen af 2002 til Athenkonventionen angående transport af passagerer og deres bagage til søs, 1974]

*Artikel 22***Revision og ændring (*)***Artikel 23***Ændring af erstatningsgrænserne**

1. Med forbehold af artikel 22 gælder den særlige procedure i denne artikel kun for ændring af erstatningsgrænserne i artikel 3, stk. 1, artikel 4a, stk. 1, artikel 7, stk. 1, og artikel 8 i den ved denne protokol ændrede konvention.
2. Efter anmodning fra mindst halvdelen, men under ingen omstændigheder færre end seks af de kontraherende stater i denne protokol, rundsender generalsekretæren forslag om ændring af erstatningsgrænserne, herunder også selvrisikoen, i artikel 3, stk. 1, artikel 4a, stk. 1, artikel 7, stk. 1, og artikel 8 i den ved denne protokol ændrede konvention til alle organisationens medlemmer og til samtlige kontraherende stater.
3. Ændringsforslag, der rundsendes som beskrevet i det foregående, forelægges organisationens juridiske komité (i det følgende benævnt »den juridiske komité») til behandling senest seks måneder efter rundsendelsestidspunktet.
4. Alle stater, som er kontraherende parter i den ved denne protokol ændrede konvention, kan, uanset om de er medlemmer af organisationen eller ikke, deltage i den juridiske komité's behandling og vedtagelse af ændringsforslag.
5. Ændringsforslagene vedtages med to tredjedels flertal blandt de stater, som er kontraherende parter i den ved denne protokol ændrede konvention, og som er til stede og afgiver stemme i den i henhold til stk. 4 udvalgte juridiske komité, forudsat at mindst halvdelen af de stater, der er kontraherende parter i den ved denne protokol ændrede konvention, er til stede på afstemningstidspunktet.

(*) Ikke gengivet.

6. Når den juridiske komité behandler et forslag om ændring af erstatningsgrænserne, skal den tage hensyn til hændelsernes forekomst og ikke mindst til omfanget af de dermed forbundne skader, til ændringer af pengeværdien og til den foreslåede ændrings virkning på forsikringsomkostningerne.
7. a) Der kan ikke foretages ændringer af erstatningsgrænserne i henhold til denne artikel inden for fem år fra det tidspunkt, hvor denne protokol blev åbnet for undertegnelse, eller inden for fem år fra det tidspunkt, hvor en tidligere ændring i henhold til denne artikel trådte i kraft.
- b) Ingen erstatningsgrænse kan forhøjes over et beløb, som svarer til den grænse, der er fastsat i den ved denne protokol ændrede konvention, forhøjet med 6 % om året beregnet kumulativt fra det tidspunkt, hvor denne protokol blev åbnet for undertegnelse.
- c) Ingen erstatningsgrænse kan forhøjes over et beløb, som svarer til den grænse, der er fastsat i den ved denne protokol ændrede konvention, ganget med tre.
8. Ændringer, som vedtages i henhold til stk. 5, anmeldes af organisationen til alle kontraherende stater. En ændring anses for godkendt efter 18 måneders forløb fra anmeldelsestidspunktet, medmindre mindst en fjerdedel af de stater, der var kontraherende stater på ændringens vedtagelsestidspunkt, inden for dette tidsrum har meddelt generalsekretæren, at de ikke kan godkende ændringen, hvorefter den er forkastet og uden gyldighed.
9. Ændringer, som anses for godkendt i overensstemmelse med stk. 8, træder i kraft 18 måneder efter godkendelsen.
10. Ændringerne er bindende for samtlige kontraherende stater, medmindre disse opsiges protokollen i overensstemmelse med artikel 21, stk. 1 og 2, mindst seks måneder før ændringerne træder i kraft. Opsigelsen får virkning, når ændringerne træder i kraft.
11. En ændring, som er blevet vedtaget, men hvis 18 måneders godkendelsesperiode endnu ikke er udløbet, er bindende for en stat, der bliver kontraherende part i denne periode, hvis ændringen træder i kraft. En stat, der bliver kontraherende stat efter denne periodes udløb, er bundet af ændringen, hvis den er blevet godkendt i overensstemmelse med stk. 8. I de i dette stykke nævnte tilfælde bliver en ændring bindende for en stat, når ændringen træder i kraft, eller når denne protokol træder i kraft for den pågældende stats vedkommende, hvis dette sker senere.

Bilag til Athenkonventionen

Certifikat om forsikring eller anden økonomisk sikkerhed for erstatningsansvar ved passagerers død og tilskadekomst

Udstedt i overensstemmelse med artikel 4a i Athenkonventionen af 2002 angående transport af passagerer og deres bagage til søs

Skibets navn	Kendingsnummer eller -bogstaver	Skibets IMO-identifikationsnummer	Registreringshavn	Navn og fuldstændig adresse på hjemsted for den transportør, der faktisk udfører transporten

Det attesteres herved, at der for ovennævnte skib foreligger en gyldig forsikringspolice eller anden økonomisk sikkerhed, som opfylder kravene i artikel 4a i Athenkonventionen af 2002 angående transport af passagerer og deres bagage til søs.

Sikkerhedens art

Sikkerhedens gyldighedsperiode

Navn og adresse på forsikringsselskabet (-selskaberne) og/eller sikkerhedsstilleren (-stillerne)

Navn

Adresse

Dette certifikat er gyldigt til

Udstedt eller påtegnet af regeringen i
(statens officielle betegnelse)

ELLER

Følgende tekst anvendes, hvis en kontraherende stat benytter sig af artikel 4a, stk. 3:

Dette certifikat er udstedt eller påtegnet efter bemyndigelse af regeringen i

(statens officielle betegnelse) (institutionens eller organisationens navn)

..... den
(sted) (dato)

.....
(Den udstedende eller påtegnende tjenstemands underskrift og stillingsbetegnelse)

Forklarende noter:

1. Statens officielle betegnelse kan efter ønske indeholde en henvisning til den kompetente offentlige myndighed i det land, hvor certifikatet er udstedt.
2. Hvis den samlede sikkerhed stilles af mere end en kilde, angives beløbet fra hver enkelt.
3. Hvis sikkerheden stilles under flere forskellige former, angives disse.
4. Punktet »sikkerhedens gyldighedsperiode« skal angive det tidspunkt, hvor sikkerheden får gyldighed.
5. I punkt »adresse« på forsikringsselskabet (-selskaberne) og/eller sikkerhedsstilleren (-stillerne) angives forsikringsselskabets (-selskabernes) og/eller sikkerhedsstillernes (-stillernes) hjemstedsadresse. Hvis det er relevant, angives adressen på det sted, hvor forsikringen er tegnet eller sikkerheden stillet.

BILAG II

Uddrag af IMO's forbehold og retningslinjer for gennemførelse af athenkonventionen, som fastlagt af den internationale søfartsorganisations juridiske komité den 19. oktober 2006 — IMO's forbehold og retningslinjer for gennemførelse af athenkonventionen

Forbehold

1. Athenkonventionen bør ratificeres med følgende forbehold eller en erklæring med samme formål:

»[1.1.] Forbehold i forbindelse med ... regerings ratifikation af Athenkonventionen af 2002 angående transport af passagerer og deres bagage til søs (»konventionen«)

Begrænsning af transportørers erstatningsansvar, osv.

[1.2.] ... regering forbeholder sig ret til og forpligter sig til at begrænse et eventuelt erstatningsansvar i henhold til artikel 3, stk. 1 eller 2, i konventionen i tilfælde af en passagers død eller tilskadekomst, der skyldes en af de i punkt 2.2 i IMO's retningslinjer for gennemførelse af Athenkonventionen nævnte risici, til det laveste af følgende beløb:

— 250 000 regningsenheder pr. passager pr. skadetilfælde,

eller

— 340 mio. regningsenheder i alt pr. skib pr. skadetilfælde.

[1.3.] Endvidere forbeholder ... regering sig ret til og forpligter sig til at anvende punkt 2.1.1 og 2.2.2 i IMO's retningslinjer for gennemførelse af Athenkonventionen med de fornødne ændringer på sådanne erstatningsansvar.

[1.4.] Undertransportørens erstatningsansvar i henhold til konventionens artikel 4, transportørens eller undertransportørens ansattes og agents erstatningsansvar i henhold til konventionens artikel 11 og grænsen for det samlede erstatningsbeløb, jf. artikel 12 i Athenkonventionen, er begrænset tilsvarende.

[1.5.] Forbeholdet og forpligtelsen i punkt 1.2 gælder uanset ansvarsgrundlaget i henhold til artikel 3, stk. 1 eller 2, og uanset eventuelle bestemmelser om det modsatte i konventionens artikel 4 eller 7; men dette forbehold og denne forpligtelse berører ikke anvendelsen af artikel 10 og 13.

Obligatorisk forsikring og begrænsning af forsikringsselskabers erstatningsansvar

[1.6.] ... regering forbeholder sig ret til og forpligter sig til at begrænse kravet i artikel 4a, stk. 1, om at være i besiddelse af en forsikring eller anden økonomisk sikkerhed i tilfælde af en passagers død eller tilskadekomst, der skyldes en af de i punkt 2.2 i IMO's retningslinjer for gennemførelse af Athenkonventionen nævnte risici, til det laveste af følgende beløb:

— 250 000 regningsenheder pr. passager pr. skadetilfælde,

eller

— 340 mio. regningsenheder i alt pr. skib pr. skadetilfælde.

[1.7.] ... regering forbeholder sig ret til og forpligter sig til at begrænse forsikringsselskabets eller sikkerhedsstillerens erstatningsansvar i henhold til artikel 4a, stk. 10, i tilfælde af en passagers død eller tilskadekomst, der skyldes en af de i punkt 2.2 i IMO's retningslinjer for gennemførelse af Athenkonventionen nævnte risici, til en maksimal grænse for forsikringsbeløbet eller anden økonomisk sikkerhed, som transportøren skal være i besiddelse af i henhold til punkt 1.6 i dette forbehold.

[1.8.] ... regering forbeholder sig også ret til og forpligter sig til at anvende IMO's retningslinjer for gennemførelse af Athenkonventionen, herunder anvendelse af de i punkt 2.1 og 2.2 i retningslinjerne nævnte bestemmelser i forbindelse med alle former for obligatorisk forsikring i henhold til konventionen.

[1.9.] ... regering forbeholder sig ret til og forpligter sig til at fritage forsikringsselskabet eller sikkerhedsstilleren i henhold til artikel 4a, stk. 1, for eventuelt erstatningsansvar, som dette/denne ikke har påtaget sig at være ansvarspligtig for.

Certifikater

[1.10.] ... regering forbeholder sig ret til og forpligter sig til at udstede forsikringscertifikater i henhold til artikel 4a, stk. 2, i konventionen, således at:

— de afspejler begrænsningerne med hensyn til erstatningsansvar og kravene til forsikringsdækning i punkt 1.2, 1.6, 1.7 og 1.9, og

— de omfatter andre begrænsninger, krav og undtagelser, som den mener vilkårene på forsikringsmarkedet på tidspunktet for udstedelsen af forsikringscertifikatet, nødvendiggør.

[1.11.] ... regering forbeholder sig ret til og forpligter sig til at acceptere forsikringscertifikater, der er udstedt af andre kontraherende stater i henhold til et lignende forbehold.

[1.12.] Alle begrænsninger, krav og undtagelser afspejles klart i det certifikat, der udstedes eller bekræftes i henhold til artikel 4a, stk. 2, i konventionen.

Forbindelsen mellem dette forbehold og IMO's retningslinjer for gennemførelse af Athenkonventionen

[1.13.] Rettighederne i henhold til dette forbehold vil blive udøvet under behørig hensyntagen til IMO's retningslinjer for gennemførelsen af Athenkonventionen eller til eventuelle ændringer dertil, idet der sigtes mod at sikre ensartethed. Hvis et forslag om at ændre IMO's retningslinjer for gennemførelse af Athenkonventionen, herunder begrænsninger, er blevet godkendt af Den Internationale Søfartsorganisations juridiske komité, vil disse ændringer finde anvendelse fra det tidspunkt, der fastlægges af komitéen. Dette berører ikke folkerettens regler for så vidt angår en stats ret til at hæve eller ændre sit forbehold.»

Retningslinjer

2. På baggrund af den aktuelle situation på forsikringsmarkedet bør de kontraherende stater udstede forsikringscertifikater om forsikring hos et forsikringsselskab, der dækker risici i forbindelse med krigshandlinger, og et andet forsikringsselskab, der dækker risici, der ikke omfatter krigshandlinger. Hvert forsikringsselskab er kun erstatningspligtigt for sin del. Følgende regler finder anvendelse (de nævnte klausuler findes i tillæg A):
 - 2.1. Såvel krigsforsikringer som ikke-krigsforsikringer kan være omfattet af følgende bestemmelser:
 - 2.1.1. ILU-undtagelsesklausul for skader som følge af radioaktivitet samt kemiske, biologiske, biokemiske og elektromagnetiske våben (ILU-klausul nr. 370)
 - 2.1.2. ILU-undtagelsesklausul for skader som følge af cyber-angreb (ILU-klausul nr. 380)
 - 2.1.3. indsigelse og begrænsninger for den, der stiller obligatorisk økonomisk sikkerhed i henhold til konventionen som ændret ved disse retningslinjer, navnlig grænsen på 250 000 regningsenheder pr. passager pr. skadetilfælde
 - 2.1.4. et forbehold om, at forsikringen kun skal dække erstatningsansvar i henhold til konventionen som ændret ved disse retningslinjer, og
 - 2.1.5. et forbehold om, at alle beløb, der betales i henhold til konventionen skal tjene til at reducere transportørens og/eller dennes forsikringsselskabs udestående forpligtelser i henhold til konventionens artikel 4a, selv i det tilfælde, hvor de ansvarlige for såvel krigsforsikringen som ikke-krigsforsikringen hverken udbetaler eller gør krav gældende om beløbet.
 - 2.2. En krigsforsikring dækker et eventuelt erstatningsansvar ved tab, der skyldes en passagers død eller tilskadekomst som følge af:
 - krig, borgerkrig, revolution, opstand, oprør eller uroligheder, der følger deraf, eller fjendtlige handlinger begået af eller mod en krigsførende magt
 - tilfangetagelse, kapring, frihedsberøvelse eller tilbageholdelse og konsekvenserne deraf eller forsøg herpå
 - efterladte miner, torpedoer, bomber eller andre eksplosive krigsefterladenskaber
 - handlinger begået af terrorister eller personer, der handler i ond hensigt eller med et politisk motiv, og handlinger, der tager sigte på at forebygge eller afværge sådanne risici
 - konfiskation og ekspropriationog kan være omfattet af følgende undtagelser, begrænsninger og krav:
 - 2.2.1. Automatisk ophørs- og undtagelsesklausul i forbindelse med krig
 - 2.2.2. Overstiger et krav fra enkelte passagerer sammenlagt et beløb svarende til 340 mio. regningsenheder pr. skib pr. skadetilfælde, kan transportøren påberåbe sig retten til at få begrænset sit erstatningsansvar til 340 mio. regningsenheder, såfremt
 - beløbet skal fordeles mellem skadelidte i forhold til størrelsen af deres fremførte krav
 - fordelingen af dette beløb kan foretages i et eller flere delbeløb til de skadelidte, som der på tidspunktet for fordelingen er kendskab til, og
 - fordelingen af beløbet kan foretages af forsikringsselskabet, retten eller en anden kompetent myndighed på det sted, hvor forsikringsselskabet har anlagt søgsmål i en hvilken som helst kontraherende stat, hvori søgsmålet vedrørende krav, der angiveligt er omfattet af forsikringen, er anlagt.
 - 2.2.3. 30 dages anmeldelsesklausul i tilfælde, der ikke er omfattet af 2.2.1.
 - 2.3. En ikke-krigsforsikring dækker alle risici, der er omfattet af en obligatorisk forsikring, bortset fra de risici, der er opført under punkt 2.2, uanset om de er omfattet af de i punkt 2.1 og 2.2 anførte undtagelser, begrænsninger eller krav.
3. Tillæg B indeholder et eksempel på en række forsikringer (Blue Cards) og et forsikringscertifikat, der alle afspejler disse retningslinjer.

Tillæg A

Klausuler, der er nævnt i retningslinjerne, punkt 2.1.1, 2.1.2 og 2.2.1

ILU-undtagelsesklausul for skader som følge af radioaktivitet samt kemiske, biologiske, biokemiske og elektromagnetiske våben (klausul nr. 370, 10.11.2003)

Denne klausul er overordnet og har forrang frem for alt, hvad der i denne forsikring måtte være i modstrid hermed

1. Forsikringen dækker under alle omstændigheder ikke erstatningsansvar ved tab eller skade, der direkte eller indirekte er forårsaget af eller skyldes
 - 1.1. ioniserende stråling fra eller forurening forårsaget af radioaktivitet fra kernebrændsel, kerneaffald eller fra forbrænding af kernebrændsel
 - 1.2. radioaktive, giftige, eksplosive eller andre farlige eller forurenende egenskaber ved et atomanlæg, en atomreaktor eller andre nukleare samlinger eller dele heraf
 - 1.3. våben eller anordninger, der anvender nuklear fission og/eller fusion eller lignende reaktioner, eller radioaktive kræfter eller stoffer
 - 1.4. radioaktive, giftige, eksplosive eller andre farlige eller forurenende egenskaber ved et radioaktivt stof. Undtagelsen i denne underklausul omfatter ikke radioaktive isotoper, bortset fra kernebrændsel, når sådanne isotoper fremstilles, transporteres, oplagres eller anvendes til kommercielle, landbrugsmæssige, lægelige, videnskabelige eller andre lignende fredelige formål
 - 1.5. kemiske, biologiske, biokemiske eller elektromagnetiske våben

ILU-undtagelsesklausul for skader som følge af cyber-angreb (klausul nr. 380, 10.11.2003)

1. Denne forsikring dækker under alle omstændigheder ikke erstatningsansvar ved tab eller skader eller udgifter, der direkte eller indirekte er forårsaget af eller skyldes skadegørende anvendelse eller brug af computere, computersystemer, softwareprogrammer, skadegørende computerkode, computervirus eller -processer eller andre elektroniske systemer, jf. dog klausulen under punkt 2.
2. Er denne klausul baseret på en police, der dækker risici i forbindelse med krig, borgerkrig, revolution, opstand, oprør eller uroligheder, der følger deraf, eller fjendtlige handlinger begået af eller mod en krigsførende magt, eller terrorisme eller personer, der handler med et politisk motiv, udelukker klausulen under punkt 1 ikke tab (der ellers ville være dækket), forårsaget af anvendelse af en computer, et computersystem eller softwareprogram eller andet elektronisk system i affyrings- og/eller styresystemet og/eller -mekanismen på et våben eller missil.

Automatisk ophørs- og undtagelsesklausul i forbindelse med krig

- 1.1. Automatisk dækningsophør

Uanset om der er givet meddelelse om annullering, OPHØRER dækningen AUTOMATISK ved

 - 1.1.1. udbrud af krig (uanset, om der er udsendt krigserklæring eller ej) mellem to eller flere af følgende stater: Det Forenede Kongerige, Amerikas Forenede Stater, Frankrig, Den Russiske Føderation og Folkerepublikken Kina
 - 1.1.2. rekvisition for så vidt angår adkomst eller anvendelse af et fartøj der er dækket af forsikringen
 - 1.2. Krig mellem de fem stormagter

Denne forsikring dækker ikke

 - 1.2.1. erstatningsansvar ved tab eller skader forårsaget af udbrud af krig (uanset, om der er udsendt krigserklæring eller ej) mellem to eller flere af følgende stater: Det Forenede Kongerige, Amerikas Forenede Stater, Frankrig, Den Russiske Føderation og Folkerepublikken Kina
 - 1.2.2. rekvisition for så vidt angår adkomst eller anvendelse.
-

Tillæg B

I. Eksempler på forsikringer (Blue Cards) som omhandlet i retningslinje nr. 3

Blue Card udstedt af krigsforsikringsselskab

Certifikat udstedt som dokumentation for forsikring i overensstemmelse med artikel 4a i Athenkonventionen af 2002 angående transport af passagerer og deres bagage til søs

Skibets navn:

Skibets IMO-identifikationsnummer:

Registreringshavn:

Ejerens navn og adresse:

Herved attesteres det, at der for så vidt angår ovennævnte skib, der ejes af ovennævnte ejer, findes en forsikringspolice, der opfylder kravene i artikel 4a i Athenkonventionen af 2002 angående transport af passagerer og deres bagage til søs, jf. dog alle undtagelser og begrænsninger i forhold til obligatorisk krigsforsikring i henhold til konventionen og retningslinjerne for gennemførelse heraf, som fastlagt af Den Internationale Søfartsorganisations Juridiske Komité i oktober 2006, herunder navnlig følgende klausuler: [Her kan konventionsteksten og retningslinjerne med tillæg indsættes i det ønskede omfang]

Forsikringsperioden gælder fra: 20. februar 2007

til: 20. februar 2008

Forsikringsselskabet kan dog annullere dette certifikat ved med 30 dages frist skriftligt at underrette ovennævnte myndighed, hvorved forsikringsselskabets erstatningsansvar således ophører fra udløbet af nævnte periode, dog kun for så vidt angår begivenheder, der indtræffer derefter.

Dato:

Dette certifikat er udstedt af

War Risks, Inc

[Adresse]

.....
(Forsikringsgivers underskrift)

Udelukkende som agent for *War Risks, Inc.*

Blue Card udstedt af ikke-krigsforsikringsselskab

Certifikat udstedt som dokumentation for forsikring i overensstemmelse med artikel 4a i Athenkonventionen af 2002 angående transport af passagerer og deres bagage til søs

Skibets navn:

Skibets IMO-identifikationsnummer:

Registreringshavn:

Ejerens navn og adresse:

Herved attesteres det, at der for så vidt angår ovennævnte skib, der ejes af ovennævnte ejer, findes en forsikringspolice, der opfylder kravene i artikel 4a i Athenkonventionen af 2002 angående transport af passagerer og deres bagage til søs, jf. dog alle undtagelser og begrænsninger i forhold til obligatorisk ikke-krigsforsikring i henhold til konventionen og retningslinjerne for gennemførelse heraf, som fastlagt af Den Internationale Søfartsorganisations Juridiske Komité i oktober 2006, herunder navnlig følgende klausuler: [Her kan konventionsteksten og retningslinjerne med tillæg indsættes i det ønskede omfang]

Forsikringsperioden gælder fra: 20. februar 2007

til: 20. februar 2008

Forsikringsselskabet kan dog annullere dette certifikat ved med tre måneders frist skriftligt at underrette ovennævnte myndighed, hvorved forsikringsselskabets erstatningsansvar således ophører fra udløbet af nævnte periode, dog kun for så vidt angår begivenheder, der indtræffer derefter.

Dato:

Dette certifikat er udstedt af:

PANDIP&I

[Adresse]

.....
(Forsikringsgivers underskrift)

Udelukkende som agent for PANDIP&I

II. Model til forsikringscertifikat som omhandlet i retningslinje nr. 3

Certifikat for forsikring eller anden økonomisk sikkerhed for erstatningsansvar ved passagerers død og tilskadekomst

Udstedt i overensstemmelse med artikel 4a i Athenkonventionen af 2002 angående transport af passagerer og deres bagage til søs

Skibets navn	Kendings-nummer eller -bogstaver	Skibets IMO-identifikationsnummer	Registreringshavn	Navn og fuldstændig adresse på hjemsted for den transportør, der faktisk udfører transporten

Det attesteres herved, at der for ovennævnte skib foreligger en gyldig forsikringspolice eller anden økonomisk sikkerhed, som opfylder kravene i artikel 4a i Athenkonventionen af 2002 angående transport af passagerer og deres bagage til søs.

Sikkerhedens art

Sikkerhedens gyldighedsperiode

Navn og adresse på forsikringsselskabet (-selskaberne) og/eller sikkerhedsstilleren (-stillerne)

Den ved dette certifikat attesterede forsikringsdækning er delt i en krigsforsikring og en ikke-krigsforsikring i henhold til de retningslinjer for gennemførelsen som Den Internationale Søfartsorganisations Juridiske Komité fastlagde i oktober 2006. Begge forsikringsdækninger er underlagt alle de undtagelser og begrænsninger, der gælder i henhold til konventionen og retningslinjerne for gennemførelse heraf. Forsikringsselskaberne hæfter ikke solidarisk. Forsikringsselskaberne er:

for så vidt angår risici i forbindelse med krigshandlinger: War Risks, Inc., [adresse]

for så vidt angår risici, der ikke omfatter krigshandlinger: Pandi P&I, [adresse]

Dette certifikat er gyldigt til

Udstedt eller påtegnet af regeringen i
(statens officielle betegnelse)

ELLER

Følgende tekst anvendes, hvis en kontraherende stat benytter sig af artikel 4a, stk. 3:

Dette certifikat er udstedt eller påtegnet efter bemyndigelse af regeringen i

(statens officielle betegnelse) (institutionens eller organisationens navn)

..... den
(sted) (dato)

.....
(Den udstedende eller påtegnende tjenestemands underskrift og stillingsbetegnelse)

Forklarende bemærkninger:

1. Statens officielle betegnelse kan efter ønske indeholde en henvisning til den kompetente offentlige myndighed i det land, hvor certifikatet er udstedt.
 2. Hvis den samlede sikkerhed stilles af mere end en kilde, angives beløbet fra hver enkelt.
 3. Hvis sikkerheden stilles under flere forskellige former, angives disse.
 4. Punktet »sikkerhedens gyldighedsperiode« skal angive det tidspunkt, hvor sikkerheden får gyldighed.
 5. Punktet »adresse« på forsikringsselskabet (-selskaberne) og/eller sikkerhedsstilleren (-stillerne) skal angive forsikringsselskabets (-selskabernes) og/eller sikkerhedsstillernes (-stillernes) hjemstedsadresse. Hvis det er relevant, angives adressen på det sted, hvor forsikringen er tegnet eller sikkerheden stillet.
-

RÅDETS BEGRUNDELSE

I. INDLEDNING

I november 2005 vedtog Kommissionen sit forslag ⁽¹⁾ til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om transportørers erstatningsansvar ved ulykker under passagertransport ad søvejen og indre vandveje. Dette forslag blev forelagt Rådet den 24. februar 2006.

Europa-Parlamentet vedtog sin førstebehandlingsudtalelse den 25. april 2007.

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog sin udtalelse den 13. september 2006. ⁽²⁾

Regionsudvalget afgav udtalelse den 15. juni 2006. ⁽³⁾

Som led i proceduren med fælles beslutningstagning (EF-traktatens artikel 251) nåede Rådet til politisk enighed om udkastet til forordning den 30. november 2007. Efter den sproglige og juridiske gennemgang vedtog Rådet sin fælles holdning den 6. juni 2008.

II. FORMÅL

Hovedformålet med den foreslåede forordning er at indarbejde Athenkonventionen angående transport af passagerer og deres bagage til søs, 1974, som ændret ved protokollen af 2002 (herefter benævnt »Athenkonventionen«), i fællesskabsretten.

Derudover indeholder Kommissionens forslag flere tilpasninger af Athenkonventionen og yderligere foranstaltninger såsom udvidelse af anvendelsesområdet til også at omfatte indenlandsk passagerskibstrafik og passagerskibstrafik ad indre vandveje og afskaffelse af medlemsstaternes mulighed under Athenkonventionen for at fastsætte højere erstatningsgrænser end dem, der er fastlagt i konventionen. Endvidere indeholder forslaget en bestemmelse, hvorefter erstatningen ved bortkomst eller beskadigelse af bevægelseshjælpemidler eller medicinske hjælpemidler tilhørende en bevægelseshæmmet passager kan være lig med, men ikke overskride nyanskaffelsesprisen på hjælpemidlerne. Og i lighed med luftfarts- og jernbanesektoren foreslås der forskudsbetaling i tilfælde af en passagers død eller tilskadekomst samt oplysninger til passagererne forud for rejsen.

III. ANALYSE AF DEN FÆLLES HOLDNING

Generelt

Rådet har i den fælles holdning vedrørende ovennævnte forslag ajourført forordningen, bl.a. ved at ændre bestemmelserne om anvendelsesområdet, forholdet mellem forordningen og andre internationale konventioner om overordnet erstatningsbegrænsning, forskudsbetalingerne samt forordningens overgangsbestemmelse.

I den fælles holdning er en lang række af Europa-Parlamentets førstebehandlingsændringer (ændring 1, 2, 3, 5, 9, 10, 11 og 16-27, jf. dok. 8724/07) indarbejdet, enten ordret, delvis eller med hensyn til substansen. De forbedrer eller præciserer teksten til den foreslåede forordning. Andre ændringer er imidlertid ikke afspejlet i den fælles holdning (ændring 4, 6, 7, 8, 12, 13, 14 og 15). Rådet er i lighed med Kommissionen af den opfattelse, at opgaverne for Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed (EMSA) ikke bør behandles i denne forordning, da genstanden er en anden (ændring 4). I næste afsnit redegøres yderligere for afvisningen af de øvrige ændringer.

Den fælles holdning indeholder også en række andre ændringer end dem, der er nævnt i Europa-Parlamentets førstebehandlingsudtalelse, idet en række bestemmelser fra Kommissionens oprindelige forslag i nogle tilfælde er blevet suppleret med nye elementer eller er blevet fuldstændig omarbejdet, ligesom der er blevet indsat en række bestemmelser, som er helt nye.

Desuden er der foretaget visse redaktionelle ændringer udelukkende med sigte på at gøre teksten klarere eller sikre den generelle sammenhæng i forordningen.

I det følgende afsnit beskrives substansændringerne i den fælles holdning og Rådets reaktion på Europa-Parlamentets ændringer.

⁽¹⁾ 6827/06 — KOM (2005) 592 endelig.

⁽²⁾ EUT C 318 af 23.12.2006.

⁽³⁾ EUT C 229 af 22.9.2006.

Specifikt**(1) Anvendelsesområde**

Rådet er fuldstændig enig med Europa-Parlamentet (ændring 16-27) og har således afvist udvidelsen af Athenkonventionens anvendelse til også at omfatte international og indenlandsk transport ad indre vandveje som foreslået af Kommissionen i dennes forslag. Rådet er af samme opfattelse som Europa-Parlamentet, nemlig at Athenkonventionen omhandler søtransport, og det finder, at en udvidelse til transport ad indre vandveje ikke er hensigtsmæssig og ikke i tilstrækkeligt omfang tager højde for de særlige forhold inden for denne sektor.

I modsætning til Kommissionen og Europa-Parlamentet mener Rådet endvidere, at det for så vidt angår søtransport i de enkelte medlemsstater er rimeligt, at forordningen finder anvendelse på skibe, der i henhold til artikel 4 i direktiv 98/18/EF af 17. marts 1998 om sikkerhedsregler og -standarder for passagerskibe er omfattet af klasse A.

(2) Inkorporering af Athenkonventionen og andre IMO-foranstaltninger

Rådet er i lighed med Europa-Parlamentet (ændring 6) af den opfattelse, at ikke blot Athenkonventionen, men også IMO's forbehold og retningslinjer for gennemførelse af Athenkonventionen (i det følgende benævnt »IMO-retningslinjerne«), fastlagt af IMO's juridiske komité den 19. oktober 2006 for at løse nogle spørgsmål i Athenkonventionen, herunder navnlig erstatning for skade i forbindelse med terrorisme, bør indarbejdes i forordningen. Rådet har derfor ligesom Europa-Parlamentet indsat teksten til IMO-retningslinjerne som et nyt bilag til forordningen.

Det skal dog bemærkes, at Rådet finder, at medtagelsen af hele Athenkonventionens tekst vil kunne skabe retlig usikkerhed, da flere af konventionens bestemmelser ikke har nogen direkte tilknytning til forordningens genstand. I modsætning til Europa-Parlamentet har Rådet derfor i forordningens artikel 3, stk. 1, anført, hvilke relevante bestemmelser i Athenkonventionen der finder anvendelse inden for rammerne af forordningen. Endvidere er irrelevante eller vildledende bestemmelser i Athenkonventionen af hensyn til klarheden blevet fjernet fra bilaget til forordningen.

(3) Gældende lofter

Rådet har ændret Kommissionens forslag for så vidt angår ikke-anvendelse af Athenkonventionens artikel 7, stk. 2. Nævnte bestemmelse fastsætter, at en kontraherende stat kan indføre højere erstatningsgrænser end dem, der gælder ifølge Athenkonventionen. Rådet har valgt at anvende Athenkonventionens bestemmelse, som den foreligger på nuværende tidspunkt, uden at indføre en særlig fællesskabsregel om, at man kan beslutte at anvende artikel 7, stk. 2, sådan som Kommissionen havde foreslået det i sit forslag og Europa-Parlamentet i ændring 7.

(4) Samtidig anvendelse af andre internationale konventioner om begrænsning af rederes erstatningsansvar

I betragtning af at flere medlemsstater allerede har ratificeret den internationale konvention om begrænsning af ansvaret for søretlige krav, 1976, som ændret ved 1996-protokollen (LLMC 1996), kan Rådet ikke støtte Europa-Parlamentet for så vidt angår ikke-anvendelse af Athenkonventionens artikel 19 (ændring 8). I artikel 5 i Rådets fælles holdning er forholdet mellem Athenkonventionen og LLMC 1996 yderligere afklaret af hensyn til den retlige sikkerhed.

(5) Forskudsbetaling

Rådet har lagt sig tæt op ad Europa-Parlamentet (ændring 9) og støtter tanken om, at der bør betales et forskud i tilfælde af en søulykke, der forårsager en passagers død eller tilskadekomst. For at sikre, at bestemmelsen kan anvendes i praksis, har Rådet præciseret, at bestemmelsen finder anvendelse, hvis søulykken er sket på en medlemsstats område eller om bord på et skib, der fører en medlemsstats flag eller er registreret i en medlemsstat. Rådet finder, at udtrykket »søulykke« (shipping incident) er fyldestgørende og ganske bredt defineret i Athenkonventionen. Tilføjelsen af udtrykket »søfartshændelse« er derfor ikke nødvendig.

Rådet støtter fuldt ud Europa-Parlamentet (ændring 10) med hensyn til præciseringen af, at forskudsudbetaling ikke er ensbetydende med anerkendelse af erstatningsansvar og kan modregnes i et eventuelt senere erstatningsbeløb, der udbetales. Rådet præciserer dog yderligere, i hvilke tilfælde forskudsudbetalingen eventuelt skal tilbagebetales i henhold til Athenkonventionen og IMO-retningslinjerne.

(6) *Oplysningspligt*

Rådet støtter Europa-Parlamentet med hensyn til egenskaberne (passende og forståelige) ved de oplysninger, der skal gives til passagererne senest ved afrejsen. Ligesom i luftfartssektoren foreslår Rådet, at oplysningsforpligtelsen kan opfyldes ved hjælp af et sammendrag. Rådet mener dog ikke, at der er behov for at henvise til bestemmelserne i Rådets direktiv 90/314/EØF af 13. juni 1990 om pakkerejser, herunder pakkeferier og pakkture (ændring 12), da nævnte direktiv allerede finder anvendelse og er uafhængigt af den foreslåede forordning.

(7) *Udskudt anvendelse*

I lighed med Europa-Parlamentet (ændring 13, 14 og 15) har Rådet indsat en overgangsbestemmelse, der giver medlemsstaterne mulighed for at udsætte anvendelsen af forordningen indtil fire år efter dens anvendelsesdato. Rådets ændring af Kommissionens forslag gælder dog for søtransport i de enkelte medlemsstater om bord på skibe, der i henhold til artikel 4 i direktiv 98/18/EF er omfattet af klasse A, og ikke for indenlandsk transport ved regelmæssig færgefart (i de regioner, der er omfattet af EF-traktatens artikel 299, stk. 2) som foreslået af Europa-Parlamentet.

IV. KONKLUSION

Rådet finder, at den fælles holdning er udtryk for en realistisk tilgang, der tager behørigt hensyn til gennemførligheden af forslaget og de ekstra bestemmelser, det indeholder, og tilgodeser hensynet til retlig klarhed.

Rådet ser frem til en konstruktiv debat med Europa-Parlamentet med henblik på en hurtig vedtagelse af forordningen.
