



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 23.11.2005
COM(2005) 593 definitief
2005/0242 (COD)

Voorstel voor een

RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

**betreffende de wettelijke aansprakelijkheid en financiële zekerheden van
scheepseigenaars**

(ingediend door de Commissie)

{SEC(2005) 1517}

TOELICHTING

1) ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

- **Motivering en doel van het voorstel**

De kwesties die verband houden met de aansprakelijkheid van de exploitanten in de zeevervoersbranche worden een centraal onderdeel van het Gemeenschapsbeleid op het gebied van maritiem vervoer. Ter illustratie de volgende twee initiatieven:

- De Europese Gemeenschap heeft een regeling opgesteld voor de administratieve en strafrechtelijke aansprakelijkheid voor verontreiniging vanaf schepen (Richtlijn 2005/35/EG, PB L 255 van 30.9.2005, blz. 11). Het doel van deze sanctieregeling, die gebaseerd is op het Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee, is het verantwoordelijkheidsbesef van alle actoren in de zeevervoersbranche te doen toenemen door het instrument dat is ontwikkeld in het Verdrag van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) betreffende voorkoming van verontreiniging vanaf schepen (MARPOL-Verdrag) te versterken.
- In het kader van dit wetgevingspakket is bij het Europees Parlement en de Raad een voorstel voor een verordening betreffende de wettelijke aansprakelijkheid van vervoerders van passagiers over zee ingediend. Het doel van dit voorstel is het Protocol van 2002 bij het Verdrag van Athene betreffende het vervoer van passagiers en hun bagage over zee, dat is goedgekeurd in het kader van de IMO, op te nemen in de Gemeenschapswetgeving. Parallel met de goedkeuring van dit voorstel moeten de Gemeenschap en de lidstaten ook in staat zijn toe te treden tot dit Protocol.

Het onderhavige voorstel voor een richtlijn vervolledigt dit wetgevingspakket. Het doel van het voorstel is op Europese schaal een regeling op te stellen voor de wettelijke aansprakelijkheid van scheepseigenaars (d.w.z. alle personen die verantwoordelijk zijn voor de exploitatie van een schip) in geval van schade aan derden.

Met dit voorstel komt de Commissie tegemoet aan de wensen van het Europees Parlement, de Europese Raad en de Raad van Ministers.

Op 21 maart 2004 heeft het Europees Parlement gepleit voor "een omvattend en coherent Europees maritiem beleid, gericht op de totstandkoming van een Europese ruimte van veiligheid op zee [en met name gebaseerd op] (...) de introductie van een aansprakelijkheidsregeling voor alle actoren in de zeevervoersbranche (...)."

Op 21 maart 2003 heeft de Europese Raad verzocht "om de aansprakelijkheid van zeevervoerders te vergroten" in het kader van de werkzaamheden voor de mogelijke herziening van het internationaal systeem voor de vergoeding van schade ten gevolge van olieverontreiniging.

Op 20 december 2000 heeft de Raad van Ministers van Vervoer conclusies over maritieme veiligheid goedgekeurd, waarin de lidstaten worden verzocht "de wijziging van de toepasselijke voorschriften te overwegen zodat naast de eigenaren van schepen ook andere partijen aansprakelijk kunnen worden gesteld, alsook te voorzien in een

onbeperkte aansprakelijkheid van de eigenaren van vaartuigen indien zij op ernstige of moedwillige wijze hun plichten op veiligheidsgebied verzuimen."

- Algemene context

Op het gebied van de wettelijke aansprakelijkheid van scheepseigenaars zijn een aantal internationale verdragen goedgekeurd.

Deze verdragen hebben allemaal hun beperkingen, te beginnen met het feit dat de meeste niet of alleen in bepaalde landen in werking zijn getreden.

De regels van deze verdragen zijn vooral inhoudelijk ontoereikend omdat ze niet echt bijdragen tot het voorkomen van schade en al evenmin garanderen dat eventuele schade wordt vergoed.

- Het voorkomen van schade

Het preventieve en ontradende effect van de internationale regelingen is zeer klein. Deze verdragen bevestigen eigenlijk een traditioneel beginsel van het maritiem recht: de bijna volledige beperking van de aansprakelijkheid van de exploitanten.

Al deze verdragen verlenen scheepseigenaars het recht hun aansprakelijkheid te beperken. Een scheepseigenaar verliest dit recht alleen indien wordt bewezen dat "de door verontreiniging veroorzaakte schade het gevolg is van zijn persoonlijk handelen of nalaten, geschied hetzij met het opzet zodanige schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met de wetenschap dat zodanige schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien".

In de mededeling ERIKA II is de Commissie nagegaan wat de reikwijdte is van deze "gedragingen die de beperking opheffen" is en heeft zij voorgesteld deze te wijzigen in het kader van de herziening van een van de internationale verdragen.

De Commissie was van mening dat "nalatigheid of zelfs grove nalatigheid van de eigenaar niet beantwoordt aan [deze criteria]; het is dan ook duidelijk dat aan deze beperkende bepaling bijzonder moeilijk kan worden getornd. (...) Aan het recht van scheepseigenaars om hun aansprakelijkheid te beperken kan in de praktijk [dus] vrijwel niet worden getornd. (...) Bewezen grove nalatigheid van scheepseigenaars moet automatisch leiden tot onbeperkte aansprakelijkheid. Een dergelijke maatregel zou het aansprakelijkheidsrisico relateren aan het gedrag van de scheepseigenaars, en daardoor zowel een preventieve als een sanctionerende werking hebben".

De wettelijkheid van het beginsel van beperking van de aansprakelijkheid wordt steeds vaker in twijfel getrokken. Ook buiten de zeevervoersbranche zijn voorbeelden hiervan te vinden, zoals de goedkeuring (in het voorjaar van 2004) van de richtlijn betreffende milieuaansprakelijkheid met betrekking tot het voorkomen en herstellen van milieuschade, waarin het beginsel van de onbeperkte aansprakelijkheid van exploitanten naar voren wordt geschoven (Richtlijn 2004/35/EG, PB L 143 van 30.4.2004, blz. 56).

- Het vergoeden van schade

Bepaalde scheepseigenaars kunnen geneigd zijn zich onvermogen te laten verklaren om op die manier de aansprakelijkheidsregeling te omzeilen. In de zeevervoersbranche bestaat ook geen verplichting tot het sluiten van een algemene verzekering.

Om de rechten van de slachtoffers te beschermen moet een verzekeringsplicht worden ingevoerd of moet toch minstens van de eigenaars worden geëist dat ze een financiële zekerheid stellen. Deze verzekeringsplicht zou ook bijdragen tot een verbetering van de kwaliteit van de koopvaardij (omdat de verzekeraars dan in principe zelf een onderscheid zullen maken tussen niet-conforme en conforme schepen) en tot een herstel van de mededinging tussen exploitanten (naar schatting is voor 5% van de schepen niet gedekt door een verzekeringspolis).

Bovenstaande argumenten hebben ertoe geleid dat in sommige internationale verdragen die van toepassing zijn op bepaalde soorten verontreiniging van de scheepseigenaars wordt geëist dat ze een financiële zekerheid stellen (het verdrag uit 1992 betreffende wettelijke aansprakelijkheid voor schade ten gevolge van olieverontreiniging, het verdrag uit 1996 betreffende aansprakelijkheid voor de vergoeding van schade ten gevolge van het vervoer over zee van schadelijke en mogelijk gevaarlijke stoffen, dat nog niet in werking is getreden, en het verdrag uit 2001 betreffende wettelijke aansprakelijkheid bij verontreinigingsschade als gevolg van olie uit scheepsbunkers, dat ook nog niet in werking is getreden). Op andere domeinen dan die welke door de bovenvermelde verdragen worden bestreken, bestaat er op nationaal niveau geen enkel bindend instrument op dit gebied. Er zij echter op gewezen dat de IMO in 1999 richtsnoeren heeft goedgekeurd waarin scheepseigenaars wordt aanbevolen een wettelijke-aansprakelijkheidsverzekering te sluiten. Ten slotte moet worden opgemerkt dat een aantal derde landen wel verplichte verzekeringsstelsels heeft opgezet.

De financiële zekerheden dekken de schade slechts tot op zekere hoogte; als de schade meer bedraagt, moet de scheepseigenaar deze vergoeden. De afschaffing van de beperking van de wettelijke aansprakelijkheid zou scheepseigenaars ertoe aanzetten werkelijk rekening te houden met de risico's die inherent zijn aan hun activiteiten en zou het verantwoordelijkheidsbesef van de exploitanten doen toenemen.

De modernisering van de internationale verdragen vergt een herziening. De herzieningsprocedure is opgestart voor het verdrag betreffende wettelijke aansprakelijkheid en het verdrag betreffende de vergoeding van schade door verontreiniging door olie, die allebei uit 1992 dateren. De Commissie streeft ernaar verbeteringen aan te brengen aan dit verdrag, zoals de afschaffing van de beperking van de wettelijke aansprakelijkheid.

Het is weinig waarschijnlijk dat de andere toepasselijke internationale verdragen in de nabije toekomst gemoderniseerd zullen worden. Daarom heeft de Commissie een pragmatische benadering in twee fasen voorgesteld.

In een eerste fase wordt voorgesteld dat alle lidstaten partij worden bij het verdrag van 1996 inzake de beperking van de aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen, een horizontaal verdrag betreffende de wettelijke aansprakelijkheid voor zeevervoer. De richtlijn heeft ook tot doel dit verdrag op te nemen in de Gemeenschapswetgeving, om aldus te garanderen dat het op doeltreffende en uniforme wijze ten uitvoer wordt

gelegd in de hele EU. In dit voorstel suggereert de Commissie ook om gebruik te maken van een mogelijkheid die door het verdrag van 1996 wordt geboden, namelijk derde landen aansporen om eveneens partij bij het verdrag te worden. Er zij op gewezen dat, parallel met deze richtlijn, de lidstaten zich voorbereiden om partij te worden bij de eerder genoemde verdragen inzake toxische stoffen en olie uit scheepsbunkers.

In een tweede fase zal de Commissie een mandaat vragen om met de IMO te onderhandelen over een herziening van het verdrag van 1996, en met name over een herziening van het niveau waarop scheepseigenaars het recht verliezen om hun aansprakelijkheid te beperken. Dit aanvullend initiatief van de Commissie wordt gebaseerd op een raadpleging van de belanghebbenden en op een grondige economische analyse, waarbij rekening wordt gehouden met de ontwikkelingen in de sector van het internationaal vervoer.

- **Bestaande bepalingen op het door het voorstel bestreken gebied**

Er bestaan nog geen bepalingen op het door het voorstel bestreken gebied.

- Samenhang met andere beleidsgebieden van de EU

Het voorstel maakt deel uit van een pakket maatregelen dat tot doel heeft de maritieme veiligheid te versterken en dat onder de prioriteit "veiligheid" van de jaarlijkse beleidsstrategie van de Commissie valt. Het voorstel draagt bij tot de bescherming van het milieu door het verantwoordelijkheidsbesef van mogelijke veroorzakers van schade te vergroten. Met dit voorstel wordt ook gestreefd naar een verbetering van de levens- en werkomstandigheden van zeevarenden.

2) RAADPLEGING VAN BELANGHEBBENDE PARTIJEN EN EFFECTBEOORDELING

- **Raadpleging van belanghebbende partijen**

Wijze van raadpleging, belangrijkste geraadpleegde sectoren en algemeen profiel van de respondenten

In het kader van de voorbereiding van dit nieuwe wetgevingspakket heeft de Commissie twee reeksen vergaderingen georganiseerd, in mei 2004 en in februari 2005, om overleg te plegen met de vertegenwoordigers van de lidstaten en de verschillende maritieme sectoren, inclusief de zeevarenden, op basis van werkdocumenten van de diensten van de Commissie die een gedetailleerde lijst van vragen over de geplande initiatieven bevatten. De Commissie heeft ook gedetailleerde schriftelijke reacties op deze vragen verzameld.

Samenvatting van de reacties en hoe daarmee rekening is gehouden

Wat de afschaffing van de beperking van de wettelijke aansprakelijkheid betreft, hebben de vertegenwoordigers van de sector aangevoerd dat met name rekening moet worden gehouden met de gesprekken die op internationaal niveau aan de gang zijn in het kader van de eventuele herziening van de in 1992 gesloten verdragen betreffende wettelijke aansprakelijkheid en betreffende de vergoeding van schade door olieverontreiniging.

Wat de verplichte verzekering betreft, waren de meningen van de vertegenwoordigers van de sector verdeeld. De vertegenwoordigers van de scheepseigenaars stonden sceptisch tegenover het initiatief van de Commissie. De vertegenwoordigers van de verzekeraars benadrukten daarentegen dat een dergelijke maatregel wel degelijk belangrijk is. De vertegenwoordigers van de zeevarenden stonden welwillend tegenover de verplichte verzekering voor schade aan derden en voor de repatriëring van achtergelaten zeevarenden.

- **Bijeenbrengen en benutten van deskundigheid**

Er behoefde geen beroep te worden gedaan op externe deskundigheid.

- **Effectbeoordeling**

De twee opties zijn:

- de tenuitvoerlegging van de internationale verdragen bevorderen. Door de relatieve traagheid van de nationale ratificeringsprocedures kan echter niet met zekerheid worden gezegd op welke datum deze verdragen in werking zullen treden en in welk geografisch gebied ze van toepassing zullen zijn. De onderhavige richtlijn is het geschikte bindende instrument dat het mogelijk maakt te garanderen dat deze verdragen in de hele EU snel en uniform ten uitvoer zullen worden gelegd. Deze richtlijn moet het op middellange termijn mogelijk maken het wettelijke aansprakelijkheidsrecht op maritiem gebied te moderniseren.
- een aangepaste communautaire regeling opstellen, die enerzijds tot doel heeft de beperking van de wettelijke aansprakelijkheid af te schaffen en anderzijds de scheepseigenaars te verplichten een verzekering te sluiten. De gevolgen van deze tweede optie kunnen als volgt worden omschreven:

Alleen nalatige eigenaars zullen gevolgen ondervinden van de afschaffing van de beperking; eigenaars die de veiligheidsnormen zorgvuldig naleven blijven beschermd door de regeling voor beperking van de aansprakelijkheid. Er zij bovendien op gewezen dat de invoering van een verplichte verzekering bijdraagt tot de strijd tegen schepen die niet aan de normen beantwoorden; dit geldt trouwens ook voor de andere maatregelen van dit wetgevingspakket. We mogen er dus van uitgaan dat het risico voor de verzekeraars niet zal toenemen.

Er zij overigens op gewezen dat deze benadering tot gevolg heeft dat de lidstaten die partij zijn bij het verdrag van 1996 dit instrument ten gepaste tijde opzeggen, uiterlijk vóór het einde van de termijn voor de omzetting van deze richtlijn.

De meerderheid van de eigenaars die al een wettelijke-aansprakelijkheidsverzekering hebben gesloten voor schade aan derden die door hun schepen wordt veroorzaakt, zal baat hebben bij deze nieuwe regeling omdat de mededinging op deze markt niet langer verstoord wordt door weinig gewetensvolle exploitanten zonder verzekering.

In de praktijk moeten de scheepseigenaars de procedures volgen voor het verkrijgen van de desbetreffende certificaten en voor de kennisgeving van het feit dat deze certificaten zich aan boord van het schip bevinden.

Bovendien geniet de bemanning bescherming uit hoofde van de financiële zekerheid voor de repatriëring van zeevarenden.

De afschaffing van de beperking en de verplichting tot het sluiten van een verzekering moeten ertoe leiden dat er verbetering komt in de situatie van personen die schade hebben geleden door een schip en die de scheepseigenaar om schadevergoeding vragen (particulieren, beroepsmensen, maar ook overheidsinstanties). Door direct actie te ondernemen wordt hun situatie verder vergemakkelijkt.

De instanties (de vlag- en havenstaten) ondervinden gevolgen omdat ze een systeem moeten opzetten voor de toekenning en controle van de financiële-zekerheidscertificaten. Er zij op gewezen dat deze verplichting al bestaat in de lidstaten, maar alleen voor tankerschepen die persistente koolwaterstoffen vervoeren.

De Commissie heeft conform haar wetgevings- en werkprogramma een effectbeoordeling uitgevoerd, waarvan het verslag kan worden geraadpleegd op:

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

3) JURIDISCHE ELEMENTEN VAN HET VOORSTEL

- **Samenvatting van de voorgestelde maatregelen**

Het doel van dit voorstel voor een richtlijn is regels op te stellen om het verantwoordelijkheidsbesef van alle scheepseigenaars te vergroten; deze regels dragen ertoe bij dat schade vanaf schepen kan worden voorkomen en garanderen dat dergelijke schade wordt vergoed.

De Commissie stelt voor dat alle lidstaten het verdrag van 1996 inzake de beperking van de aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen zo snel mogelijk ratificeren, uiterlijk vóór het einde van de termijn voor de omzetting van deze richtlijn. Zij stelt eveneens voor om de bepalingen van dat verdrag op te nemen in de Gemeenschapswetgeving. Het voorstel voorziet ook in een versterkte aansprakelijkheidsregeling voor schepen die de vlag voeren van een land dat geen partij is bij dat verdrag: in geval van ernstig verzuim wordt de beperking van de aansprakelijkheid opgeheven. Dit ligt in de lijn van artikel 15, eerste alinea, van het verdrag en heeft tot gevolg dat scheepseigenaars over de hele wereld nog sterker worden aangespoord om toe te treden tot dit instrument.

Om de belangen van slachtoffers van ongevallen beter te verdedigen acht de Commissie het ook nodig de aansprakelijkheidsregeling aan te vullen met een systeem waarbij scheepseigenaars verplicht worden een financiële zekerheid te stellen. Het toepassingsgebied van deze verplichte financiële zekerheid en de wijze waarop ze moet worden gesteld, zijn in het voorstel voor een richtlijn gepreciseerd. Om rekening te houden met een eventuele afschaffing van de aansprakelijkheidsbeperking moet de financiële zekerheid het dubbele bedragen van de in het bovenvermelde verdrag van 1996 vermelde maximumbedragen. In het voorstel wordt ook een systeem opgezet om

kennisgeving te doen van het feit dat de financiële-zekerheidscertificaten zich aan boord bevinden zodra het schip de wateren van de lidstaten binnenvaart.

Voorts bevat het voorstel de specifieke verplichting een financiële zekerheid te stellen om de kosten van de repatriëring van achtergelaten zeevarenden te dekken.

Ten slotte zal de Commissie vijf jaar na de inwerkingtreding van deze richtlijn bij het Europees Parlement en de Raad een verslag indienen over de ervaring die is opgedaan bij de toepassing van de richtlijn.

- **Rechtsgrondslag**

Artikel 80, lid 2, van het EG-Verdrag

- **Subsidiariteitsbeginsel**

Het subsidiariteitsbeginsel is van toepassing voorzover het voorstel geen gebieden bestrijkt die onder de exclusieve bevoegdheid van de Gemeenschap vallen.

De doelstellingen van het voorstel kunnen om de volgende reden(en) niet voldoende door de lidstaten worden verwezenlijkt.

Krachtens het zeerecht kan een land zijn nationale regelgeving in principe alleen toepassen op schepen die zijn vlag voeren en schepen die zijn havens aandoen.

Aangezien de activiteiten van de scheepvaartsector de hele wereld bestrijken, houden uiteenlopende nationale regelgevingen grote nadelen in voor deze sector. De landen zijn dan ook snel tot het besef gekomen dat ze er belang bij hebben overleg te plegen, hetzij wereldwijd, hetzij in een regionaal kader.

De doelstellingen van het voorstel kunnen om de volgende reden(en) beter door een optreden van de Gemeenschap worden verwezenlijkt.

De maatregelen die op het niveau van de Internationale Maritieme Organisatie worden genomen, hebben zo hun beperkingen. De goedgekeurde verdragen bevatten geen systeem om te controleren of de partijen ze overeenkomstig de voorschriften ten uitvoer leggen, noch een mechanisme om te garanderen dat ze op uniforme wijze worden geïnterpreteerd. De ambitie van de verdragen beantwoordt bovendien niet aan de actuele verwachtingen van de burgers, noch aan de moderne rechtstendensen.

Het komt er dus op aan een nieuw rechtskader op te richten dat in de hele Europese Unie uniform is en dat het mogelijk maakt de op internationaal niveau erkende beginselen doeltreffend ten uitvoer te leggen en er de onontbeerlijke wijzigingen in aan te brengen.

De goedkeuring van dit rechtskader zal het mogelijk maken de essentiële punten van de bestaande nationale wetgevingen, zoals de afschaffing van de beperking van de wettelijke aansprakelijkheid en de verplichte verzekering, op elkaar af te stemmen.

Het voorstel is derhalve in overeenstemming met het subsidiariteitsbeginsel.

- **Evenredigheidsbeginsel**

Het voorstel is om de volgende redenen in overeenstemming met het evenredigheidsbeginsel.

De minimumvoorschriften van het voorgestelde wetgevingsinstrument stemmen overeen met de nationale wetgevingen inzake wettelijke aansprakelijkheid. Wat de verplichte verzekering betreft, zijn de voorwaarden voor de toekenning van certificaten niet geharmoniseerd; indien nodig kunnen ze via de comitéprocedure worden geharmoniseerd.

De belangrijkste administratieve taken die de nationale instanties moeten uitvoeren in het kader van de toepassing van deze richtlijn, hebben betrekking op de toekenning en controle van de verzekeringscertificaten. De financiële implicaties van het voorstel zijn gedeeltelijk op dit systeem van certificaten gebaseerd.

- **Keuze van instrumenten**

Voorgesteld(e) instrument(en): richtlijn.

Andere instrumenten zouden om de volgende reden(en) ongeschikt zijn.

De fundamentele regels van het nieuwe rechtskader kunnen het beste in de vorm van een richtlijn worden opgesteld en vervolgens via de nationale wet- en regelgevingen ten uitvoer worden gelegd.

4) GEVOLGEN VOOR DE BEGROTING

Het voorstel heeft geen gevolgen voor de begroting van de Gemeenschap.

5) AANVULLENDE INFORMATIE

- **Evaluatie-/herzienings-/vervalbepaling**

Het voorstel bevat een herzieningsbepaling.

- **Transponeringstabel**

De lidstaten delen de Commissie de tekst van de nationale bepalingen tot omzetting van de richtlijn mee, alsmede een tabel ter weergave van het verband tussen die bepalingen en deze richtlijn.

- **Europese Economische Ruimte**

De voorgestelde maatregel betreft een onderwerp dat onder de EER-overeenkomst valt en moet daarom worden uitgebreid tot de Europese Economische Ruimte.

Voorstel voor een

RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

van [...]

**betreffende de wettelijke aansprakelijkheid en financiële zekerheden van
scheepseigenaars**

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met name op artikel 80, lid 2,

Gezien het voorstel van de Commissie¹,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité²,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's³,

Volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag⁴,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Het Gemeenschapsbeleid inzake zeevervoer heeft onder meer tot doel de kwaliteit van de koopvaardij te verbeteren door alle economische actoren bewust te maken van hun verantwoordelijkheid.
- (2) In Richtlijn 2005/35/EG van het Europees Parlement en de Raad van 7 september 2005 inzake verontreiniging vanaf schepen en invoering van sancties voor inbreuken⁵, aangevuld door Kaderbesluit 2005/667/JBZ van de Raad van 12 juli 2005 tot versterking van het strafrechtelijk kader voor de bestrijding van verontreiniging vanaf schepen⁶, zijn reeds ontradende maatregelen vastgesteld.
- (3) De internationale regeling inzake wettelijke aansprakelijkheid en schadevergoeding in geval van olieverontreiniging moet worden verbeterd om te garanderen dat de exploitanten in de zeevervoersbranche erop toezien dat olie alleen wordt vervoerd met tankers van onberispelijke kwaliteit.

¹ PB C [...] van [...], blz. [...].

² PB C [...] van [...], blz. [...].

³ PB C [...] van [...], blz. [...].

⁴ PB C [...] van [...], blz. [...].

⁵ PB L 255 van 30.9.2005, blz. 11.

⁶ PB L 255 van 30.9.2005, blz. 164.

- (4) Het protocol van 1996 bij het Verdrag van 1976 inzake de beperking van de aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen (hierna “verdrag van 1996” genoemd) dient door alle lidstaten en door een groot aantal derde landen te worden geratificeerd.
- (5) Om een volledige en uniforme toepassing van het verdrag van 1996 in de gehele Europese Unie te garanderen, moet dat verdrag in de Gemeenschapswetgeving worden opgenomen. De Gemeenschapsregeling inzake wettelijke aansprakelijkheid moet scheepseigenaars de mogelijkheid bieden hun aansprakelijkheid te beperken tot de in dat verdrag vastgestelde maximumbedragen, overeenkomstig de bepalingen van dat verdrag.
- (6) De verplichting tot het stellen van een financiële zekerheid moet een betere bescherming van de slachtoffers mogelijk maken. Deze verplichting heeft eveneens tot gevolg dat schepen die niet aan de normen voldoen, worden uitgesloten en dat de concurrentie tussen de exploitanten wordt hersteld. Die verplichting vormt dus een noodzakelijke aanvulling van het verdrag van 1996. In resolutie A 898(21) heeft de Internationale Maritieme Organisatie de lidstaten aanbevolen het stellen van een financiële zekerheid verplicht te stellen. De verzekeringsdekking moet voldoende hoog zijn om het hoofd te bieden aan situaties waarin de in het verdrag van 1996 vastgestelde maximumbedragen niet voldoende zijn, maar dit mag geen onevenredige last met zich meebrengen voor de sector.
- (7) Er moeten bijzondere maatregelen worden genomen om achtergelaten zeevarenden te beschermen, waarbij moet worden uitgegaan van resolutie A 930(22) van de Internationale Maritieme Organisatie.
- (8) De opstelling van certificaten waarin wordt bevestigd dat de financiële zekerheid is gesteld, de kennisgeving van deze certificaten, de wederzijdse erkenning van de certificaten tussen de lidstaten en het feit dat slachtoffers een beroep kunnen doen op de financiële zekerheid om schadeloosstelling te verkrijgen, zijn essentiële onderdelen van deze richtlijn.
- (9) Het bij Verordening (EG) nr. 1406/2002 van het Europees Parlement en de Raad⁷ opgerichte Europees Agentschap voor maritieme veiligheid, moet de nodige bijstand verlenen met het oog op de tenuitvoerlegging van deze richtlijn.
- (10) De voor de uitvoering van deze richtlijn vereiste maatregelen moeten worden vastgesteld overeenkomstig Besluit 1999/468/EG van de Raad van 28 juni 1999 tot vaststelling van de voorwaarden voor de uitoefening van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbepalingen⁸.
- (11) Daar de doelstellingen van het overwogen optreden, namelijk de invoering van geharmoniseerde voorschriften inzake aansprakelijkheid en financiële zekerheid van scheepseigenaars teneinde een maritiem vervoer van hoge kwaliteit tot stand te brengen, niet voldoende door de lidstaten kunnen worden verwezenlijkt en derhalve, wegens de omvang en de gevolgen van het optreden, beter door de Gemeenschap kunnen worden verwezenlijkt, kan de Gemeenschap, overeenkomstig het in artikel 5

⁷ PB L 208 van 5.8.2002, blz. 1. Verordening gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 724/2004 (PB L 129 van 29.4.2004, blz. 1).

⁸ PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23.

van het Verdrag neergelegde subsidiariteitsbeginsel, maatregelen nemen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze richtlijn niet verder dan nodig is om deze doelstellingen te verwezenlijken,

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Onderwerp

In deze richtlijn worden de regels betreffende bepaalde aspecten van de verplichtingen van exploitanten in de sector zeevervoer inzake wettelijke aansprakelijkheid vastgesteld en wordt voorzien in een passende financiële bescherming van achtergelaten zeevarenden.

Artikel 2

Definities

In deze richtlijn wordt verstaan onder:

1. "schip": een zeegaand schip, ongeacht zijn vlag, van welk type ook, dat in het mariene milieu wordt gebruikt, waaronder begrepen draagvleugelboten, luchtkussenvoertuigen, afzinkbare vaartuigen en drijvend materieel;
2. "scheepseigenaar": de eigenaar van het schip of enige andere organisatie of persoon, zoals de bedrijfsvoerder of rompbevrachter, die de verantwoordelijkheid voor de exploitatie van het schip van de scheepseigenaar heeft overgenomen van de eigenaar van het schip en er daardoor mee heeft ingestemd alle daaraan verbonden plichten en verantwoordelijkheden op zich te nemen;
3. "wettelijke aansprakelijkheid": de aansprakelijkheid die recht geeft op een vordering die onderworpen is aan de beperkingen van artikel 2 van het verdrag van 1996, met uitzondering van vorderingen uit hoofde van Verordening (EG) nr. .../2006 van het Europees Parlement en de Raad [betreffende de aansprakelijkheid van vervoerders van passagiers over zee en de binnenwateren bij ongevallen]⁹.
4. "financiële zekerheid": elke financiële zekerheid, zoals een verzekering of een garantie van een bank of van een soortgelijke financiële instelling.
5. "verdrag van 1996": de geconsolideerde tekst van het Verdrag van 1976 inzake de beperking van de aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen, aangenomen onder de auspiciën van de Internationale Maritieme Organisatie, zoals gewijzigd bij het Protocol van 1996.
6. "IMO-resolutie 930(22)": de resolutie "*Richtsnoeren voor het stellen van een financiële zekerheid in het geval van achterlating van zeevarenden*" van de algemene vergadering van de Internationale Maritieme Organisatie en van de raad van bestuur van de Internationale Arbeidsorganisatie (ILO).

⁹ PB L [...] van [...], blz. [...].

Artikel 3

Toepassingsgebied

1. Deze richtlijn is in overeenstemming met het internationale recht van toepassing op de onder de jurisdictie van de lidstaten vallende zeegebieden.
2. Deze richtlijn is van toepassing op schepen van 300 bruto ton of meer; met uitzondering van de in artikel 4 vastgestelde aansprakelijkheidsregeling, die van toepassing is op alle schepen.
3. Deze richtlijn is niet van toepassing op oorlogsschepen, marinehulpschepen of andere schepen in eigendom van of geëxploiteerd door een staat welke door de overheid worden gebruikt voor andere dan handelsdoeleinden.
4. Deze richtlijn laat de tenuitvoerlegging van de in bijlage I vermelde verdragen in iedere lidstaat onverlet.

Artikel 4

Aansprakelijkheidsregeling

1. De lidstaten worden zo snel mogelijk partij bij het verdrag van 1996, en in elk geval vóór de in artikel 13 van deze richtlijn genoemde datum.
2. De lidstaten stellen de regeling inzake de wettelijke aansprakelijkheid van scheepseigenaars vast en garanderen dat het recht van scheepseigenaars om hun wettelijke aansprakelijkheid te beperken door alle bepalingen van het verdrag van 1996 wordt beheerst.
3. Overeenkomstig artikel 15 van het verdrag van 1996 zien de lidstaten er op toe dat artikel 4 van dat verdrag inzake de opheffing van de beperking van de aansprakelijkheid, niet van toepassing is op schepen die de vlag voeren van een land dat geen partij is bij het verdrag van 1996. In dergelijke gevallen moet in de door de lidstaten krachtens deze richtlijn ingevoerde wettelijke-aansprakelijkheidsregeling zijn bepaald dat de scheepseigenaar het recht om zijn aansprakelijkheid te beperken verliest wanneer wordt bewezen dat de schade het gevolg is van zijn persoonlijk handelen of nalaten, geschied hetzij met het oogmerk zodanige schade te veroorzaken, hetzij uit grove nalatigheid.

Artikel 5

Financiële zekerheid voor wettelijke aansprakelijkheid

Elke lidstaat neemt de nodige maatregelen om te garanderen dat alle eigenaars van schepen die de vlag van de lidstaat voeren over een financiële zekerheid beschikken om hun wettelijke aansprakelijkheid te dekken. Deze zekerheid moet ten minste het dubbele bedragen van het in het verdrag van 1996 vastgestelde maximumbedrag.

Elke lidstaat neemt de nodige maatregelen om te garanderen dat alle eigenaars van schepen die de vlag van een derde land voeren overeenkomstig de voorschriften van de eerste alinea over een financiële zekerheid beschikken zodra die schepen de exclusieve economische zone

van de lidstaat of een gelijkwaardige zone binnenvaren. Deze financiële zekerheid moet ten minste drie maanden gelden vanaf de datum waarop zij vereist is.

Artikel 6

Financiële zekerheid in geval van achterlating van zeevarenden

Elke lidstaat neemt de nodige maatregelen om te garanderen dat alle eigenaars van schepen die de vlag van die lidstaat voeren over een financiële zekerheid beschikken om de aan boord van die schepen werkende zeevarenden te beschermen in geval van achterlating, overeenkomstig IMO-resolutie A 930(22).

Elke lidstaat neemt de nodige maatregelen om te garanderen dat alle eigenaars van schepen die de vlag van een derde land voeren overeenkomstig de voorschriften van de eerste alinea over een financiële zekerheid beschikken zodra die schepen een onder de jurisdictie van die lidstaat vallende haven of zeeterminal binnenvaren of in een onder de jurisdictie van die lidstaat vallende zone voor anker gaan.

De lidstaten zien erop toe dat het stelsel van de financiële zekerheid in geval van achterlating van zeevarenden toegankelijk is overeenkomstig IMO resolutie A 930(22).

Artikel 7

Certificaat van financiële zekerheid

1. Het bestaan en de geldigheid van de in de artikelen 5 en 6 bedoelde financiële zekerheden moet worden bevestigd door een of meer certificaten, overeenkomstig de bepalingen van deze richtlijn en met gebruikmaking van het model in bijlage II.
2. De certificaten worden afgegeven door de bevoegde instanties van de lidstaten zodra deze zich ervan hebben vergewist dat de eigenaar van het schip aan de voorschriften van deze richtlijn voldoet.

Voor een in een lidstaat geregistreerd schip worden de certificaten afgegeven of gewaarmerkt door de bevoegde instantie van de staat waar het schip is geregistreerd.

Voor een in een derde land geregistreerd schip kunnen de certificaten worden afgegeven of gewaarmerkt door de bevoegde instantie van iedere lidstaat.

3. De voorwaarden voor de afgifte en geldigheid van de certificaten, en met name de toekenningscriteria en de wijze van toekenning, alsook de maatregelen betreffende de verstrekkers van de financiële zekerheden, worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 12, lid 2, bedoelde procedure.
4. De certificaten zijn gebaseerd op het in de bijlage II opgenomen model en moeten de volgende gegevens bevatten:
 - a) de naam van het schip en de haven van registratie;
 - b) de naam van de eigenaar en de plaats van zijn hoofdkantoor;
 - c) het type zekerheid;

- d) de naam en het hoofdkantoor van de verzekeraar of andere persoon die de financiële zekerheid verstrekt, en, waar nodig, het adres van het kantoor waar de verzekering is gesloten of de zekerheid is gesteld;
 - e) de geldigheidsduur van het certificaat, die niet langer mag zijn dan de geldigheidsduur van de verzekering of zekerheid.
5. De certificaten worden gesteld in de officiële taal of talen van de staat die deze afgeeft. Indien de certificaten niet in het Engels of het Frans zijn gesteld, moet een vertaling in een van deze talen in de tekst zijn opgenomen.

Artikel 8

Kennisgeving van het certificaat van financiële zekerheid

1. Het certificaat moet zich aan boord van het schip bevinden, en een afschrift ervan wordt in bewaring gegeven bij de instantie die het register bijhoudt waarin het schip is ingeschreven of, indien het schip niet in een lidstaat is geregistreerd, bij de instantie van de staat die het certificaat heeft afgegeven of gewaarmerkt.
2. De exploitant, agent of kapitein van een schip dat in de in artikel 5 bedoelde gevallen de exclusieve economische zone of een gelijkwaardige zone van een lidstaat binnenvaart, stelt de instanties van die lidstaat overeenkomstig de voorschriften van bijlage III ervan in kennis dat het certificaat van financiële zekerheid zich aan boord bevindt.
3. De exploitant, agent of kapitein van een schip dat in de in artikel 6 bedoelde gevallen een onder de jurisdictie van een lidstaat vallende haven of zeeterminal als bestemming heeft of in een onder de jurisdictie van een lidstaat vallende zone voor anker moet gaan, stelt de instanties van die lidstaat overeenkomstig bijlage III ervan in kennis dat het certificaat van financiële zekerheid zich aan boord bevindt.
4. De bevoegde instanties van de lidstaten moeten de in lid 1 genoemde gegevens kunnen uitwisselen via SafeSeaNet, het communautaire systeem voor de uitwisseling van maritieme informatie.

Artikel 9

Wederzijdse erkenning tussen lidstaten van de certificaten van financiële zekerheid

Elke lidstaat erkent de certificaten die een andere lidstaat overeenkomstig artikel 7 en met het oog op een in deze richtlijn vastgesteld doel heeft afgegeven of gewaarmerkt en beschouwt deze als gelijkwaardig aan de certificaten die hij zelf heeft afgegeven en gewaarmerkt, zelfs indien het een niet in die lidstaat geregistreerd schip betreft.

Een lidstaat kan te allen tijde verzoeken om overleg met de staat van afgifte of waarmerking, indien hij meent dat de op het certificaat vermelde verzekeraar of garant financieel niet bij machte is de bij deze richtlijn opgelegde verplichtingen na te komen.

Artikel 10

Rechtstreekse vordering tegen de verstrekker van de financiële zekerheid ter dekking van de wettelijke aansprakelijkheid

Elke eis tot vergoeding van schade die door het schip is veroorzaakt, kan rechtstreeks worden ingesteld tegen de verstrekker van de financiële zekerheid ter dekking van de wettelijke aansprakelijkheid van de eigenaar.

De verstrekker van de financiële zekerheid kan zich beroepen op de verweermiddelen die de eigenaar zelf zou mogen invoeren, behalve op de verweermiddelen die zijn gebaseerd op het faillissement of de liquidatie van de eigenaar.

De verstrekker van de financiële zekerheid kan ook aanvoeren dat de schade het gevolg is van een opzettelijke fout van de eigenaar. Hij mag zich evenwel niet beroepen op de verweermiddelen die hij zou kunnen invoeren wanneer de eigenaar een vordering tegen hem instelt.

De verstrekker van de financiële zekerheid kan de eigenaar in elk geval verplichten zich in de procedure te voegen.

Artikel 11

Verslagen

Vijf jaar na de inwerkingtreding van deze richtlijn brengen de lidstaten bij de Commissie verslag uit over de ervaring die zij hebben opgedaan bij de toepassing van de richtlijn. Op basis daarvan dient de Commissie bij het Europees Parlement en de Raad een verslag in dat de door haar relevant geachte voorstellen tot wijziging van deze richtlijn bevat.

Artikel 12

Comité

1. De Commissie wordt bijgestaan door het bij artikel 3 van Verordening (EG) nr. 2099/2002 van het Europees Parlement en de Raad¹⁰ ingestelde Comité voor maritieme veiligheid en voorkoming van verontreiniging door schepen (COSS).
2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn de artikelen 5 en 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van artikel 8 van dat besluit.

De in artikel 5, lid 6, van Besluit 1999/468/EG bedoelde termijn wordt vastgesteld op drie maanden.

3. Het Comité stelt zijn reglement van orde vast.

¹⁰ PB L 324 van 29.11.2002, blz. 1.

Artikel 13

Omzetting

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk op [...] [*achttien maanden na haar inwerkingtreding*] aan deze richtlijn te voldoen. Zij delen de Commissie de tekst van die bepalingen onverwijld mede, alsmede een tabel ter weergave van het verband tussen die bepalingen en deze richtlijn.

Wanneer de lidstaten die bepalingen aannemen, wordt in die bepalingen zelf of bij de officiële bekendmaking daarvan naar deze richtlijn verwezen. De regels voor die verwijzing worden vastgesteld door de lidstaten.

2. De lidstaten delen de Commissie de tekst van de belangrijkste bepalingen van intern recht mede die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen.

Artikel 14

Inwerkingtreding

Deze richtlijn treedt in werking op de [...] dag volgende op die van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Artikel 15

Adressaten

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel, [...]

Voor het Europees Parlement
De Voorzitter
[...]

Voor de Raad
De Voorzitter
[...]

BIJLAGE I

Lijst van de in artikel 3, lid 4, bedoelde verdragen

- het Internationaal Verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie van 1992;
- het Internationaal Verdrag inzake aansprakelijkheid en schadevergoeding in verband met het vervoer van gevaarlijke en schadelijke stoffen over zee van 1996 (HNS-Verdrag).
- het Internationaal Verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid bij verontreinigingsschade als gevolg van olie uit scheepsbunkers van 2001 (Bunkerolieverdrag).

BIJLAGE II

Model voor een certificaat van financiële zekerheid

Naam van het schip	Onderscheidingsnummer of -letter	Haven van registratie	Naam en adres van de eigenaar

Ondergetekende verklaart dat het bovenvermelde schip gedekt is door een verzekeringspolis of financiële zekerheid die voldoet aan de voorwaarden van Richtlijn 200./../EG betreffende de wettelijke aansprakelijkheid en financiële zekerheden van scheepseigenaars

Type zekerheid:.....

Duur van de zekerheid.....

Naam en adres van de verzekeraar(s) en/of persoon (personen) die de zekerheid verstrekt (verstrekken)

Naam

Adres

Dit certificaat is geldig tot

Afgegeven of gewaarmerkt door de regering van

Gedaan te:, op

Handtekening en hoedanigheid van de met de afgifte of waarmerking belaste ambtenaar

BIJLAGE III

Lijst van de gegevens waarvan kennis moet worden gegeven overeenkomstig artikel 8

1. Identificatie van het schip (naam, roepnaam, IMO-identificatienummer, MMSI-nummer)
2. Datum en tijdstip
3. Lengte- en breedtegraad of bepaling van de werkelijke positie en afstand in zeemijlen vanaf een duidelijk geïdentificeerd punt
4. Haven van bestemming
5. Vermoedelijke aankomsttijd in de haven van bestemming of bij het loodsstation, zoals vereist door de bevoegde instantie, en vermoedelijke tijd van afvaart uit die haven
6. Aanwezigheid aan boord van het certificaat van financiële zekerheid
7. Adres waar gedetailleerde informatie over het certificaat kan worden verkregen.

Indien mogelijk mag de in de punten 6 en 7 bedoelde informatie worden meegedeeld ter gelegenheid van andere kennisgevingsberichten, voorzover de voorwaarden van artikel 8, lid 2, worden nageleefd.

FINANCIEEL MEMORANDUM

1. BENAMING VAN HET VOORSTEL

Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende de wettelijke aansprakelijkheid en financiële zekerheden van scheepseigenaars

2. ABM/ABB-KADER (ACTIVITEITENGESTUURD BEHEER/ACTIVITEITENBEGROTING)

Beleidsgebied: Energie en vervoer

Activiteiten: Vervoer over zee en over de binnenwateren, intermodaliteit

3. BEGROTINGSONDERDELEN

3.1. Begrotingsonderdelen (beleidsuitgaven en bijbehorende uitgaven voor technische en administratieve bijstand (vroegere BA-onderdelen)) inclusief omschrijving: Niet van toepassing.

3.2. Duur van de actie en van de financiële gevolgen: niet van toepassing

3.3. Begrotingskenmerken (voeg zo nodig rijen toe): niet van toepassing

Begrotingsonderdeel	Soort uitgave		Nieuw	Bijdrage EVA	Bijdragen kandidaat-lidstaten	Rubriek financiële vooruitzichten
	Verplicht/niet-verplicht	GK ¹ / NGK ²	JA/NEE	JA/NEE	JA/NEE	Nr.°
	Verplicht/niet-verplicht	GK/ NGK	JA/NEE	JA/NEE	JA/NEE	Nr.°

¹ Gesplitste kredieten

² Niet-gesplitste kredieten

4. OVERZICHT VAN DE MIDDELEN

4.1. Financiële middelen

4.1.1. Overzicht van de vastleggingskredieten (VK) en betalingskredieten (BK)

in miljoen euro (tot op 3 decimalen)

Soort uitgave	Punt nr.		Jaar n	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 e.v.	Totaal
Beleidsuitgaven³									

Vastleggingskredieten (VK)	8.1	a	0	0	0	0	0	0	0
Betalingskredieten (BK)		b	0	0	0	0	0	0	0

Administratieve uitgaven binnen het referentiebedrag⁴

Technische & administratieve bijstand (NGK)	8.2.4	c	0	0	0	0	0	0	0
---	-------	---	---	---	---	---	---	---	---

TOTAAL REFERENTIEBEDRAG

Vastleggingskredieten		a+c	0	0	0	0	0	0	0
Betalingskredieten		b+c	0	0	0	0	0	0	0

Administratieve uitgaven die niet in het referentiebedrag zijn begrepen⁵

Personeelsuitgaven en aanverwante uitgaven (NGK)	8.2.5	d	0	0	0	0	0	0	0
Andere niet in het referentiebedrag begrepen administratieve uitgaven (NGK)	8.2.6	e	0	0	0	0	0	0	0

Totale indicatieve kosten van de maatregel

³ Uitgaven die niet onder hoofdstuk xx 01 van de betrokken titel xx vallen.

⁴ Uitgaven in het kader van artikel xx 01 04 van titel xx.

⁵ Uitgaven in het kader van hoofdstuk xx 01, met uitzondering van de artikelen xx 01 04 en xx 01 05.

TOTAAL VK inclusief personeelsuitgaven		a+c +d+ e	0	0	0	0	0	0	0
TOTAAL BK inclusief personeelsuitgaven		b+c +d+ e	0	0	0	0	0	0	0

Medefinanciering

Het wetgevingsvoorstel voorziet niet in medefinanciering door de lidstaten

in miljoen euro (tot op 3 decimalen)

Medefinancieringsbron		Jaar n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 e.v.	Totaal
.....	f	0	0	0	0	0	0	0
TOTAAL VK inclusief medefinanciering	a+c+d +e+f	0	0	0	0	0	0	0

4.1.2. Verenigbaarheid met de financiële programmering

- Het voorstel is verenigbaar met de bestaande financiële programmering.
- Het voorstel vergt herprogrammering van de betrokken rubriek van de financiële vooruitzichten.
- Het voorstel vergt wellicht toepassing van de bepalingen van het Interinstitutioneel Akkoord⁶ (flexibiliteitsinstrument of herziening van de financiële vooruitzichten).

4.1.3. Financiële gevolgen voor de ontvangsten

- Het voorstel heeft geen financiële gevolgen voor de ontvangsten
- Het voorstel heeft de volgende financiële gevolgen voor de ontvangsten:

NB: Alle gegevens en opmerkingen over de wijze van berekening van de gevolgen voor de ontvangsten moeten in een aparte bijlage worden vermeld.

⁶ Zie de punten 19 en 24 van het Interinstitutioneel Akkoord.

in miljoen euro (tot op een decimaal)

Begrotings- onderdeel	Ontvangsten	Vóór de actie [Jaar n-1]	Situatie na de actie					
			[Jaar n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] ⁷
	a) <i>Ontvangsten in absolute bedragen</i>		0	0	0	0	0	0
	b) <i>Vershil in Δ ontvangsten</i>		0	0	0	0	0	0

4.2. Personele middelen in voltijdequivalenten (VTE; ambtenaren, tijdelijk en extern personeel) – zie punt 8.2.1.

Geen gevolgen voor de personeelsuitgaven. Beheer door het bestaande personeel.

Jaarlijkse behoeften	Jaar n (2007*)	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 e.v.
Totale personele middelen in VTE	0	0	0	0	0	0

5. KENMERKEN EN DOELSTELLINGEN

5.1. Behoeftte waarin op korte of lange termijn moet worden voorzien

De internationale regels betreffende de wettelijke aansprakelijkheid van scheepseigenaars zijn ontoereikend omdat ze niet echt bijdragen tot het voorkomen van schade en al evenmin garanderen dat eventuele schade wordt vergoed.

In de Gemeenschapswetgeving dienen niet-discriminerende regels te worden opgenomen die gelden voor alle schepen, ongeacht de vlag die ze voeren, en die er effectief toe bijdragen dat schade vanaf schepen wordt voorkomen en dat de herstelling van die schade wordt gegarandeerd.

5.2. Meerwaarde van het communautaire optreden, samenhang van het voorstel met andere financiële instrumenten en mogelijke synergie

De Commissie is voornemens verbeteringen aan dit CLC-Verdrag aan te brengen, zoals de afschaffing van de beperking van de wettelijke aansprakelijkheid. Met dit voorstel komt de Commissie tegemoet aan de wensen van het Europees Parlement en de Raad.

⁷ Voeg zo nodig extra kolommen toe (wanneer de duur van de actie langer is dan 6 jaar).

Op 21 maart 2004 heeft het Europees Parlement gepleit voor "een omvattend en coherent Europees maritiem beleid, gericht op de totstandkoming van een Europese ruimte van veiligheid op zee [en met name gebaseerd op] (...) de introductie van een aansprakelijkheidsregeling voor alle actoren in de zeevervoersbranche (...).".

5.3. Doelstellingen, verwachte resultaten en bijbehorende indicatoren van het voorstel in de context van het ABM

Het doel is niet-discriminerende regels op te stellen die gelden voor alle schepen, ongeacht de vlag die ze voeren, en die er effectief toe bijdragen dat schade vanaf schepen wordt voorkomen en dat de herstelling van die schade wordt gegarandeerd.

- Om schade beter te voorkomen, acht de Commissie het noodzakelijk de beperking van de wettelijke aansprakelijkheid af te schaffen.
- Om de belangen van de slachtoffers van ongevallen beter te kunnen verdedigen, acht de Commissie het noodzakelijk de aansprakelijkheidsregels aan te vullen met een systeem waarbij scheepseigenaars een verplichte financiële zekerheid moeten stellen.

In het voorstel voor een richtlijn zijn zowel het toepassingsgebied als de voorwaarden voor deze verplichte financiële zekerheid gepreciseerd. Om rekening te houden met een eventuele afschaffing van de aansprakelijkheidsbeperking is in het voorstel bepaald dat de financiële zekerheid het dubbele moet bedragen van het in het protocol van 1996 bij het verdrag inzake de beperking van de aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen vastgestelde maximumbedrag.

5.4. Wijze van uitvoering (indicatief)

Voor de uitvoering van de actie gekozen methode(n)⁸.

Gecentraliseerd beheer

rechtstreeks door de Commissie

gedelegeerd aan:

uitvoerende agentschappen

door de Gemeenschappen opgerichte organen als bedoeld in artikel 185 van het Financieel Reglement

nationale publiekrechtelijke organen of organen met een openbaredienstverleningstaak

Gedeeld of gedecentraliseerd beheer

met lidstaten

met derde landen

Gezamenlijk beheer met internationale organisaties (geef aan welke)

Opmerkingen:

⁸ Verstrek, indien meer dan een methode wordt aangekruist, extra informatie onder Opmerkingen.

6. TOEZICHT EN EVALUATIE

In het voorstel voor een richtlijn is bepaald dat de lidstaten kennisgeving moeten doen van de nationale uitvoeringsmaatregelen die moeten worden aangenomen om de richtlijn in nationale wetgeving om te zetten.

Wanneer deze nationale uitvoeringsmaatregelen niet (of slechts gedeeltelijk) worden medegedeeld, worden automatisch de inbreukprocedures overeenkomstig artikel 226 van het Verdrag ingeleid.

6.1. Evaluatie:

6.1.1. *Evaluatie vooraf*

In de effectbeoordeling zijn de volgende mogelijke effecten geïdentificeerd:

- Scheepseigenaars die hun activiteiten op verantwoorde wijze uitoefenen hebben het meeste baat bij het nieuwe systeem omdat zij al een wettelijke aansprakelijkheidsverzekering hebben voor schade die door hun schepen wordt toegebracht aan derden en omdat de concurrentie op de markt niet langer wordt verstoord door minder gewetensvolle exploitanten die geen verzekering hebben.
- De afschaffing van de aansprakelijkheidsbeperking is alleen nadelig voor eigenaars die nalatig zijn in de uitoefening van hun activiteiten; scheepseigenaars die hun activiteiten op verantwoorde wijze uitoefenen, blijven beschermd door het stelsel van beperkte aansprakelijkheid.
- Het aantal verzekeringspolissen zal niet noodzakelijk toenemen en de verzekeraars zullen ook niet met grotere risico's te maken krijgen, op voorwaarde dat zij - net als de andere actoren in de zeevervoersbranche – garanderen dat de door hen verzekerde schepen aan de internationale normen beantwoorden.
- De eventuele meerkosten waarmee de scheepseigenaars worden geconfronteerd, zullen wellicht worden doorgerekend aan de andere operatoren in de zeevervoersbranche. De algemene verzekeringsplicht zou echter geen meerkosten met zich meebrengen. In de praktijk moeten de bemanning en de agenten van de scheepseigenaar de procedures volgen voor de kennisgeving van het feit dat de certificaten zich aan boord bevinden. De bemanning is overigens beschermd door de financiële zekerheid voor de repatriëring van zeevarenden.
- De nieuwe verzekeringsplicht moet ook leiden tot een verbetering van de situatie van de "omwonenden" (elke persoon die schade kan ondervinden door een schip en schadevergoeding kan eisen van de eigenaar van dat schip: particulieren, beroepsmensen en overheidsinstanties). Hun situatie wordt verder verbeterd door het feit dat ze direct actie kunnen ondernemen. De omwonenden hebben dan ook als eerste baat bij de nieuwe verplichte verzekeringsregeling.

- De instanties (vlag- en havenstaten) moeten een systeem opzetten voor de toekenning van de certificaten van financiële zekerheid en voor de controle van die certificaten. De lidstaten zijn nu reeds verplicht dit te doen krachtens het CLC-systeem, maar alleen voor tankschepen. De derde landen die een verplichte verzekering hebben ingevoerd voor alle scheepstypen, hebben gespecialiseerde teams opgericht.

6.1.2. *Naar aanleiding van een tussentijdse evaluatie of evaluatie achteraf genomen maatregelen (ervaring die bij soortgelijke activiteiten in het verleden is opgedaan)*

Niet van toepassing.

6.1.3. *Vorm en frequentie van toekomstige evaluaties*

Niet van toepassing.

7. FRAUDEBESTRIJDINGSMAATREGELEN

Niet van toepassing.

8. MIDDELEN

8.1 Financiële kosten van de doelstellingen van het voorstel **niet van toepassing**

Vastleggingskredieten, in miljoen euro (tot op 3 decimalen)

(Vermeld de doelstellingen, acties en outputs)	Soort output	Gem. kosten	Jaar n		Jaar n+1		Jaar n+2		Jaar n+3		Jaar n+4		Jaar n+5 e.v.		TOTAAL	
			Aantal outputs	Totale kosten	Aantal outputs	Totale kosten	Aantal outputs	Totale kosten	Aantal outputs	Totale kosten	Aantal outputs	Totale kosten	Aantal outputs	Totale kosten	Aantal outputs	Totale kosten
OPERATIONELE DOELSTELLING nr. 1 ⁹																
Actie 1.....																
- Output 1																
- Output 2																
Actie 2																
- Output 1																
Subtotaal doelstelling 1																
OPERATIONELE DOELSTELLING nr. 2.....																
Actie 1.....																
- Output 1																
Subtotaal doelstelling 2																

⁹ Zoals beschreven in punt 5.3

OPERATIO- NELE DOEL- STELLING nr. n																
Subtotaal doelstelling n																
TOTALE KOSTEN																

8.2 Administratieve uitgaven

8.2.1 Aantal en soort personeelsleden

Soort post		Huidig of extra personeel dat zal worden ingezet voor het beheer van de actie (aantal posten/VTE)					
		Jaar n	Jaar n+1	Jaar n+2	Jaar n+3	Jaar n+4	Jaar n+5
Ambtenaren of tijdelijk personeel ¹⁰ (06 01 01)	A*/ AD	0	0	0	0	0	0
	B*, C*/ AST	0	0	0	0	0	0
Uit art. XX 01 02 gefinancierd personeel ¹¹		0	0	0	0	0	0
Uit art. XX 01 04/05 gefinancierd personeel ¹²	ander	0	0	0	0	0	0
TOTAAL		0	0	0	0	0	0

8.2.2 Omschrijving van de taken die uit de actie voortvloeien

Niet van toepassing.

8.2.3 Herkomst van het (statutaire) personeel

- Posten die momenteel zijn toegewezen aan het beheer van het te vervangen of te verlengen programma
- Posten die al zijn toegewezen in het kader van de JBS/VOB-procedure voor jaar n
- Posten waarom in het kader van de volgende JBS/VOB-procedure zal worden gevraagd
- Bestaande posten binnen de beherende dienst die worden heringedeeld (interne herindeling)
- Posten die voor jaar n nodig zijn maar die in het kader van de JBS/VOB-procedure voor dat jaar nog niet zijn toegewezen

¹⁰ Waarvan de kosten NIET door het referentiebedrag worden gedekt.

¹¹ Waarvan de kosten NIET door het referentiebedrag worden gedekt.

¹² Waarvan de kosten door het referentiebedrag worden gedekt.

8.2.4 Andere administratieve uitgaven binnen het referentiebedrag (XX 01 04/05 – Uitgaven voor administratief beheer)

in miljoen euro (tot op 3 decimalen)

Begrotingsonderdeel (nummer en omschrijving)	Jaar n	Jaar n+1	Jaar n+2	Jaar n+3	Jaar n+4	Jaar n+5 e.v.	TOTAAL
1. Technische en administratieve bijstand (inclusief bijbehorende personeelsuitgaven)							0
Uitvoerende agentschappen ¹³							0
Andere technische en administratieve bijstand							0
- <i>intern</i>							0
- <i>extern</i>							0
Totaal Technische en administratieve bijstand							0

8.2.5 Personeelsuitgaven en aanverwante uitgaven die niet in het referentiebedrag zijn begrepen

in miljoen euro (tot op 3 decimalen)

Soort personeel	Jaar n	Jaar n+1	Jaar n+2	Jaar n+3	Jaar n+4	Jaar n+5 e.v.
Ambtenaren en tijdelijk personeel (06 01 01)	0	0	0	0	0	0
Uit art. XX 01 02 gefinancierd personeel (hulpfunctionarissen, gedetacheerde nationale deskundigen, personeel op contractbasis, enz.) (vermeld begrotingsonderdeel)	0	0	0	0	0	0
Totaal Personeelsuitgaven en aanverwante uitgaven die NIET in het referentiebedrag zijn begrepen)	0	0	0	0	0	0

Berekening – *Ambtenaren en tijdelijke functionarissen*

Niet van toepassing.

Berekening – *Uit artikel XX 01 02 gefinancierd personeel*

Niet van toepassing.

¹³ Verwijs naar het specifieke financieel memorandum voor de betrokken uitvoerende agentschappen.

8.2.6 Andere administratieve uitgaven die niet in het referentiebedrag zijn begrepen

in miljoen euro (tot op 3 decimalen)

	Jaar n	Jaar n+1	Jaar n+2	Jaar n+3	Jaar n+4	Jaar n+5 e.v.	TOTAAL
XX 01 02 11 01 – Dienstreizen	0	0	0	0	0	0	0*
XX 01 02 11 02 – Conferenties en vergaderingen	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 03 – Comités ¹⁴	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 04 – Studies en adviezen	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 05 - Informatiesystemen	0	0	0	0	0	0	0
2. Totaal Andere beheersuitgaven (XX 01 02 11)	0	0	0	0	0	0	0
3. Andere uitgaven van administratieve aard (vermeld welke en verwijst naar het begrotingsonderdeel)	0	0	0	0	0	0	0
Totaal Andere administratieve uitgaven die NIET in het referentiebedrag zijn begrepen	0	0	0	0	0	0	0

* zonder gevolgen voor de actuele begroting voor dienstreizen

Berekening - *Andere administratieve uitgaven die niet in het referentiebedrag zijn begrepen*

Niet van toepassing.

¹⁴ Vermeld het soort comité en de groep waartoe het behoort.