

NL

NL

NL



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 9.12.2008
COM(2008)846 definitief

2005/0242 (COD)

MEDEDELING VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT

overeenkomstig artikel 251, lid 2, tweede alinea, van het EG-Verdrag

inzake het

**gemeenschappelijk standpunt van de Raad met het oog op de aanneming van een
richtlijn betreffende de wettelijke aansprakelijkheid en de financiële garanties van
eigenaars van schepen**

(Voor de EER relevante tekst)

MEDEDELING VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT

overeenkomstig artikel 251, lid 2, tweede alinea, van het EG-Verdrag

inzake het

gemeenschappelijk standpunt van de Raad met het oog op de aanneming van een richtlijn betreffende de wettelijke aansprakelijkheid en de financiële garanties van eigenaars van schepen

(Voor de EER relevante tekst)

1. CHRONOLOGISCH OVERZICHT

Toezening van het voorstel aan het EP en de Raad (document COM(2005) 593 definitief – 2005/0242 COD):	30.1.2006
Advies van het Comité van de Regio's:	15.6.2006
Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité:	13.9.2006
Advies van het Europees Parlement in eerste lezing:	29.3.2007
Indiening van het gewijzigde voorstel:	24.10.2007
Vaststelling van het gemeenschappelijk standpunt:	9.12.2008

2. DOEL VAN HET VOORSTEL VAN DE COMMISSIE

Het voorstel, dat werd ingediend in het kader van het derde pakket maatregelen ter bevordering van de maritieme veiligheid, is bedoeld om voor alle lidstaten een minimum aan gemeenschappelijke regels vast te stellen inzake de wettelijke aansprakelijkheid en verzekering van eigenaars van schepen en om gedetailleerde regels vast te stellen teneinde de exploitanten verantwoordelijkheidsbesef bij te brengen en de herstelling van de schade te garanderen.

Het voorstel omvat de volgende elementen:

- bekrachtiging door alle lidstaten van het Verdrag van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) over de beperking van de aansprakelijkheid van scheepseigenaars, en met name de versie van 1996 ("Convention on the Limitation of Liability for Maritime Claims", hierna "LLMC 1996" genaamd). Het LLMC 1996 voorziet voornamelijk in twee zaken:
 - het beginsel van de beperking van de aansprakelijkheid wordt bevestigd in de zin dat op een bijzonder hoog niveau een drempel wordt vastgesteld die, wanneer hij wordt overschreden, tot gevolg heeft dat scheepseigenaars het recht verliezen om hun aansprakelijkheid te beperken ("onverschoonbare fout");

- er worden voldoende hoge beperkingen van de aansprakelijkheid vastgesteld om voor de meeste gevallen een bevredigende schadeloosstelling van de slachtoffers te garanderen (de beperkingen zijn drie keer zo groot als in het vorige verdrag, met name het LLMC van 1976).
- integratie van dit verdrag in het Gemeenschapsrecht en een met het verdrag verenigbare aanpassing, met name een verlaging van de drempel die bij overschrijding tot gevolg heeft dat een scheepseigenaar onder de vlag van een niet-verdragsluitende staat zijn recht verliest om zijn aansprakelijkheid te beperken ("onverschoonbare fout").
- invoering van een verplicht verzekeringssysteem voor wettelijke aansprakelijkheid van scheepseigenaars
 - verdubbeling van de plafonds die werden vastgesteld bij het LLMC 1996
 - controle door de lidstaten op de werkelijke situatie van de verzekering, met afgifte van in Europa wederzijds erkende certificaten
 - kennisgeving door de kapitein van het schip betreffende de aanwezigheid van deze certificaten aan boord, wanneer het schip zich in een onder de bevoegdheid van een lidstaat vallende maritieme zone begeeft (verplichting tot kennisgeving, bedoeld ter dekking van schepen in doorvaart)
 - rechtstreekse actie van het slachtoffer tegen de verzekeraar.
- via het voorstel wordt tevens een resolutie van het IMO en van de Internationale Arbeidsorganisatie over de financiële garanties in geval van achterlating van zeevarenden verplicht gesteld.

Dit hele systeem is onder meer bedoeld om een onmiddellijk antwoord te bieden op de aanhoudende moeilijkheden met de tenuitvoerlegging van een aantal IMO-overeenkomsten die met name bedoeld zijn om de verzekering voor bepaalde soorten door schepen veroorzaakte schade verplicht te stellen.

3. OPMERKINGEN OVER HET GEMEENSCHAPPELIJK STANDPUNT

De oorspronkelijke ambities van de Commissie, die door het Europees Parlement in zijn advies in eerste lezing zijn bevestigd, zijn door de Raad aanzienlijk naar beneden bijgesteld. Het gemeenschappelijke standpunt bevat slechts een deel van het oorspronkelijke voorstel.

- De volgende elementen zijn gewijzigd:
 - de titel "richtlijn betreffende de wettelijke aansprakelijkheid en de financiële garanties van eigenaars van schepen" wordt geschrapt en vervangen door: "richtlijn betreffende de verzekering van scheepseigenaars tegen maritieme vorderingen";
 - schrapping van de verplichting om het LLMC 1996 te ratificeren; de lidstaten verbinden er zich in een afzonderlijke verklaring toe om het uiterlijk tegen 1 januari 2012 (samen met de andere relevante overeenkomsten) te ratificeren; schrapping van de integratie van dit verdrag in het Gemeenschapsrecht;

- schrapping van de bepaling betreffende de achterlating van zeevarenden;
 - schrapping van de Europese controle van de werkelijke verzekerings situatie;
 - schrapping van de verplichting tot kennisgeving van het verzekeringscertificaat bij het binnenvaren van maritieme zones die onder de bevoegdheid van de lidstaten vallen;
 - schrapping van de rechtstreekse actie ten opzichte van verzekeraars.
- De volgende elementen zijn behouden:
- verplichte verzekering voor alle schepen onder de vlag van een lidstaat (overal ter wereld) en voor alle schepen die zich in een onder de bevoegdheid van een lidstaat vallende maritieme zone begeven;
 - deze verzekeringsdekking stemt overeen met de plafonds van het LLMC 1996;
 - het bewijs van verzekering wordt geleverd door middel van een commercieel verzekeringscertificaat;
 - de aanwezigheid aan boord van het schip van het verzekeringscertificaat kan worden gecontroleerd tijdens een inspectie overeenkomstig de richtlijn inzake havenstaatscontrole;
 - bij gebrek aan een certificaat kan het schip worden aangehouden en zelfs uitgesloten, onverminderd eventuele financiële sancties die door elke lidstaat moeten worden bepaald;
 - de datum van tenuitvoerlegging van de richtlijn wordt uitgesteld tot 1 januari 2012; alle lidstaten verbinden er zich (via de bovenvermelde verklaring van de lidstaten) toe om tegen die datum het LLMC 1996 te ratificeren.

Ondanks de door de Raad geschrapte delen behoudt het gemeenschappelijke standpunt essentiële elementen. Er bestaat op dit moment geen verplichte verzekering voor schepen; met de richtlijn wordt een krachtig signaal gegeven aan de burgers en de exploitanten betreffende de verplichte verzekering voor alle schepen, ongeacht onder welke vlag zij varen. De drempels stemmen overeen met die van het LLMC 1996 en zijn drie keer zo hoog als bij het vorige verdrag. Slechts een beperkt deel (20%) van de wereldtonnage vaart onder een vlag die aan dit niveau van beperkingen is onderworpen. En dan nog zijn niet noodzakelijk alle schepen verzekerd.

4. CONCLUSIES

De Commissie neemt er akte van dat de Raad, na zich tijdens de zitting van april 2008 in principe tegen het voorstel te hebben gekant, ten slotte toch unaniem een gemeenschappelijk standpunt heeft kunnen bereiken over een tekst die een toegevoegde waarde biedt.