



Brussel, 22.6.2015
COM(2015) 304 final

2015/0135 (NLE)

Voorstel voor een

BESLUIT VAN DE RAAD

betreffende de bekrachtiging door de lidstaten namens de Unie van het Protocol van 2010 bij het Internationaal Verdrag inzake aansprakelijkheid en vergoeding voor schade in samenhang met het vervoer over zee van gevaarlijke en schadelijke stoffen, en de toetreding tot dat protocol, uitgezonderd aspecten die verband houden met justitiële samenwerking in burgerlijke zaken

TOELICHTING

1. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

1.1. Inleiding

De aansprakelijkheid voor en vergoeding van schade als gevolg van de specifieke aard van scheepvaartactiviteiten is internationaal gereguleerd in een aantal verdragen van de Internationale Maritieme Organisatie (hierna de "IMO" genoemd), die op dezelfde beginselen zijn gebaseerd. Die beginselen zijn: risicoaansprakelijkheid van de reder, verplichte verzekering om schade aan derden te dekken, regresrecht van personen die schade ondervinden tegen de verzekeraar, beperking van de aansprakelijkheid en, in het geval van olie en gevaarlijke en schadelijke stoffen (hierna "HNS" genoemd, hazardous and noxious substances), een speciaal compensatiefonds dat de schade vergoedt als die hoger is dan de maximaansprakelijkheid van de reder.

Het Internationaal Verdrag inzake aansprakelijkheid en vergoeding voor schade in samenhang met het vervoer over zee van gevaarlijke en schadelijke stoffen (hierna het "HNS-verdrag van 1996" genoemd) van 1996 is het laatste IMO-verdrag inzake aansprakelijkheid dat nog door de staten moet worden bekrachtigd vóór het in werking treedt. Het is een belangrijk onderdeel van de internationale aansprakelijkheidsregeling voor de zeevaart, vooral omdat het vervoer van HNS over zee, met inbegrip van vloeibaar aardgas (LNG) en vloeibaar petroleumgas (LPG), een snel groeiende tak van de zeevervoerssector is.

In het Protocol van 2010 bij het HNS-verdrag van 1996 zijn de nodige wijzigingen opgenomen om de problemen op te lossen die in het verdrag zijn vastgesteld. Het Protocol van 2010 en de bepalingen van het verdrag, zoals gewijzigd bij het protocol, moeten als één enkel instrument worden gelezen, geïnterpreteerd en toegepast als bedoeld in de artikelen 2 en 18 van het protocol. Een geconsolideerde tekst van het protocol is opgesteld door het secretariaat van de IMO en in 2011 goedgekeurd tijdens de 98e vergadering van de Juridische Commissie van de IMO, en staat bekend als het "HNS-verdrag van 2010". Het HNS-verdrag van 2010 wordt als één enkel geconsolideerd instrument van kracht zodra het Protocol van 2010 in werking treedt.

Als een staat het Protocol van 2010 ondertekent, bekrachtigt of aanvaardt, doet dat elke voorafgaande ondertekening of bekrachtiging van het HNS-verdrag van 1996 door deze staat teniet, overeenkomstig artikel 20, lid 8, van het protocol (artikel 45, lid 8, van het HNS-verdrag van 2010).

Het HNS-verdrag van 1996 en het Protocol van 2010 bij het HNS-verdrag zijn nog niet in werking getreden. Er zijn nog geen verdragsluitende partijen.

Belangrijk is dat als een staat verklaart dat hij ermee instemt door het Protocol van 2010 gebonden te zijn, hij tegelijkertijd gegevens moet indienen over de totale hoeveelheid bijdragende lading die in het voorafgaande kalenderjaar is ontvangen, overeenkomstig artikel 20, lid 4 (artikel 45, lid 4, van het HNS-verdrag van 2010). Die voorwaarde is de voornaamste reden waarom geen enkele staat het verdrag tot nu toe heeft bekrachtigd.

Na de vaststelling van het Protocol van 2010 bij het HNS-verdrag heeft een groep van lidstaten, met de hulp van het secretariaat van het Internationaal Fonds voor vergoeding van schade door verontreiniging door olie (hierna het "IOPCF"

genoemd), een aantal richtsnoeren opgesteld voor rapportage over bijdragende HNS-lading. De Juridische Commissie van de IMO heeft die richtsnoeren tijdens haar 100e vergadering op 19 april 2013¹ goedgekeurd en zo het belangrijkste praktische probleem voor de bekrachtiging van het verdrag behandeld.

Om de bekrachtiging voor te bereiden werd tijdens de 101e vergadering van de Juridische Commissie van de IMO een HNS-correspondentiegroep opgericht die de staten moet helpen bij het opstellen van de uitvoeringsprocedures van het verdrag, vooral voor de rapportage over bijdragende HNS-ladingen. Een aantal EU-landen en de Europese Commissie zijn lid van deze groep.

1.2. Bevoegdheid van de EU en gevolgen

Volgens de regels voor de externe bevoegdheid van de Unie als bepaald in artikel 3, lid 2, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU), vallen het Protocol van 2010 en het HNS-verdrag van 2010 onder de exclusieve bevoegdheid van de Unie, omdat zij gevolgen hebben voor de gemeenschappelijke regels van de Unie en het toepassingsgebied ervan wijzigen.

Zoals wordt uiteengezet in punt 1.4 van deze toelichting, zou de sluiting van het Protocol van 2010 bij het verdrag gevolgen hebben voor het toepassingsgebied en de regels van Richtlijn 2004/35/EG betreffende milieuaansprakelijkheid met betrekking tot het voorkomen en herstellen van milieuschade². Bovendien zou de sluiting van het Protocol van 2010, om de redenen die in punt 1.5 worden uiteengezet, gevolgen hebben voor de regels van Verordening (EU) nr. 1215/2012 betreffende de rechterlijke bevoegdheid, de erkenning en de tenuitvoerlegging van beslissingen in burgerlijke en handelszaken (herschikking van de Brussel-I-verordening)³.

De overlapping tussen de regels van het verdrag, als gewijzigd, en de regels van de Unie inzake justitiële samenwerking in burgerlijke en handelszaken vormde ook de rechtsgrondslag voor Besluit 2002/971/EG van de Raad waarbij de lidstaten worden gemachtigd in het belang van de Europese Gemeenschap het HNS-verdrag van 1996 te bekrachtigen of tot dit verdrag toe te treden⁴. Zoals vastgesteld in de inleiding is het HNS-verdrag van 1996 echter gewijzigd door het Protocol van 2010 en is het HNS-verdrag van 2010 het geconsolideerde instrument dat uit deze wijziging voortvloeit. Daarom moeten de gevolgen van het HNS-verdrag van 2010 voor de regels van de EU worden beoordeeld in het licht van de ontwikkelingen die zich in de rechtsorde van de Unie hebben voorgedaan nadat Besluit 2002/971/EG van de Raad is vastgesteld.

De exclusieve bevoegdheid van de Unie voor de sluiting van het Protocol van 2010 kan niet door de Unie zelf als afzonderlijke juridische entiteit worden uitgeoefend, omdat de tekst van het verdrag of het protocol geen REIO-clausule (clausule voor de toetreding van regionale organisaties voor economische integratie) bevat. Daarom

¹ 100e vergadering van de Juridische Commissie van de IMO, LEG 100/14, "Verslag van de Juridische Commissie over de werkzaamheden tijdens haar honderdste zitting", blz. 5; LEG 100/3, bijdrage van Canada over het "Toezicht op de uitvoering van het HNS-protocol van 2010", bijlage 2, "Richtsnoeren voor de rapportage over bijdragende HNS-lading".

² PB L 143 van 30.4.2004, blz. 56.

³ PB L 351 van 20.12.2012, blz. 1.

⁴ Besluit 2002/971/EG van de Raad van 18 november 2002 waarbij de lidstaten worden gemachtigd in het belang van de Europese Gemeenschap het Internationaal Verdrag van 1996 inzake aansprakelijkheid en vergoeding voor schade in samenhang met het vervoer over zee van gevaarlijke en schadelijke stoffen (HNS-verdrag) te bekrachtigen of tot dit verdrag toe te treden (PB L 337 van 13.12.2002, blz. 55).

moeten de lidstaten deze internationale overeenkomst sluiten namens de Unie. Aangezien het Protocol van 2010 exclusieve bevoegdheden van de EU betreft, kunnen de lidstaten niet zelf beslissen over de ondertekening en bekrachtiging van dit protocol. Zij kunnen dat alleen namens de Unie doen, op voorstel van de Commissie en met de goedkeuring van de Raad en de instemming van het Europees Parlement, overeenkomstig artikel 218, lid 6, onder a), VWEU.

1.3. Nadere informatie over het verdrag

Het Protocol van 2010, en daardoor ook het geconsolideerde HNS-verdrag van 2010, treedt in werking achttien maanden na de datum waarop ten minste twaalf staten, waaronder vier met een brutotonnage van ten minste twee miljoen eenheden, het protocol hebben bekrachtigd en bij de secretaris-generaal van de IMO de relevante gegevens over bijdragende lading naar behoren hebben ingediend waaruit blijkt dat in totaal ten minste veertig miljoen ton bijdragende HNS-lading in die staten is ontvangen in het voorafgaande kalenderjaar. De voorwaarden voor inwerkingtreding zijn dezelfde als in het HNS-verdrag van 1996.

De voornaamste wijzigingen in het HNS-verdrag van 2010 ten opzichte van het HNS-verdrag van 1996 zijn:

- (a) verpakte gevaarlijke en schadelijke stoffen vallen niet meer onder de definitie van aan het HNS-fonds bijdragende lading, maar schade die is veroorzaakt door verpakte gevaarlijke en schadelijke stoffen valt nog altijd onder het tweevoudige compensatiestelsel van het verdrag (artikel 1, lid 10, van het HNS-verdrag van 2010);
- (b) de maximaansprakelijkheid van de reder voor schepen met verpakte gevaarlijke en schadelijke stoffen aan boord wordt verhoogd om de uitsluiting van verpakte gevaarlijke en schadelijke stoffen van aan het HNS-fonds bijdragende lading beter op te vangen (artikel 9, lid 1, onder b), van het HNS-verdrag van 2010);
- (c) de feitelijke ontvanger van LNG is verantwoordelijk voor de betaling van de desbetreffende bijdragen aan het HNS-fonds, tenzij de vergunninghouder en de ontvanger anders zijn overeengekomen (artikel 19, lid 1 bis, van het HNS-verdrag van 2010);
- (d) in geval van een gedekt incident betaalt het HNS-fonds de schadevergoeding op voorwaarde dat de betrokken lidstaat de verplichte verslagen over bijdragende lading heeft ingediend voor alle jaren voorafgaand aan het incident (artikel 21 bis, lid 2, van het HNS-verdrag van 2010).

Die wijzigingen nemen de belangrijkste belemmeringen weg voor de bekrachtiging van het HNS-verdrag van 1996.

Toepassingsgebied: Het HNS-verdrag van 2010 is van toepassing op vorderingen tot schadevergoeding ten gevolge van HNS-vervoer over zee, uitgezonderd vorderingen in het kader van een overeenkomst voor het vervoer van goederen of passagiers. Het verdrag dekt alle schade op het grondgebied, met inbegrip van de territoriale wateren, van een staat die partij is; milieuschade in de exclusieve economische zone van een staat die partij is; elke andere schade dan milieuschade die buiten het grondgebied en de territoriale wateren van een staat die partij is, is veroorzaakt door een schip dat is geregistreerd in een staat die partij is; en alle preventieve maatregelen die zijn genomen om de genoemde schade tot een minimum te beperken. Oorlogsschepen of andere schepen die eigendom zijn van een staat of door een staat voor niet-

commerciële doeleinden worden gebruikt, vallen buiten het toepassingsgebied van het verdrag, tenzij de betrokken staat anders beslist. Bovendien mag een staat schepen van minder dan tweehonderd brutoton die alleen verpakte gevaarlijke en schadelijke stoffen vervoeren tussen havens of installaties van die staat, uitsluiten van het toepassingsgebied van dit verdrag. Die vrijstelling kan ook van toepassing zijn op twee aangrenzende staten nadat zij daar uitdrukkelijk akkoord mee gegaan zijn. Dergelijke vrijstellingen voor één of twee aangrenzende staten moeten aan de IMO worden meegedeeld.

Belangrijkste aspecten van aansprakelijkheid en schadevergoeding: Volgens het HNS-verdrag van 2010 is de eigenaar van een HNS-schip aansprakelijk voor eventuele schade ten gevolge van een incident in samenhang met HNS-vervoer over zee aan boord van dat schip. Op die risicoaansprakelijkheid gelden beperkte uitzonderingen, waarvoor de bewijslast bij de eigenaar ligt.

De risicoaansprakelijkheid is gekoppeld aan de verplichting van de eigenaar om een verzekering of andere financiële zekerheid te nemen om zijn aansprakelijkheid voor schade die onder dit verdrag valt te dekken. Staten die partij zijn, moeten het bestaan van dergelijke verzekering of financiële zekerheid overeenkomstig het verdrag bewijzen.

Opdat de betrokken sector de voorschriften voor risicoaansprakelijkheid en verplichte verzekering zou steunen, wordt in het verdrag ook bepaald dat de aansprakelijkheid van de reder kan worden beperkt tot maximaal 100 miljoen rekeneenheden voor HNS in bulk en 115 miljoen rekeneenheden voor verpakte HNS. Zoals voor alle verdragen inzake aansprakelijkheid in het zeevervoer het geval is, is er bovendien een clause die verhaal tegen de reder verbiedt voor schade in het kader van het HNS-verdrag van 2010 "anders dan in overeenstemming met dit verdrag".

De belangrijkste bijdrage van dit verdrag aan de internationale regeling inzake aansprakelijkheid en schadevergoeding bij ongevallen veroorzaakt door activiteiten op zee en, in het bijzonder, door HNS-vervoer over zee, is de instelling van een specifiek compensatiefonds. De bedoeling van het HNS-fonds is een schadevergoeding te betalen aan iedere persoon die schade heeft geleden in samenhang met HNS-vervoer over zee, voor zover die persoon geen volledige en passende schadevergoeding heeft kunnen krijgen van de reder en zijn verzekeraar. Dat laatste kan het gevolg van verschillende omstandigheden zijn, namelijk als de reder niet aansprakelijk is, als de reder en de verzekeraar niet volledig aan de vordering kunnen voldoen of als de schade hoger ligt dan de maximumaansprakelijkheid van de reder.

Volgens dit tweevoudig stelsel is een maximaal bedrag van 250 miljoen rekeneenheden beschikbaar (ongeveer 310 miljoen EUR tegen de huidige wisselkoersen). Om dat bedrag te halen, is in het kader van het HNS-verdrag van 2010 een uitgebreid stelsel opgezet van bijdragen door personen die in elke staat die partij is, gevaarlijke en schadelijke stoffen ontvangen. De staten die partij zijn, moeten op hun beurt nauwkeurig, tijdig en regelmatig rapporteren over de aan het HNS-fonds bijdragende lading. Een staat kan ook besluiten om de aan het fonds verschuldigde bijdragen zelf te betalen, in plaats van de HNS-ontvanger.

Vorderingen en gerechtelijke procedures van een staat die partij is: In het HNS-verdrag van 2010 is de bevoegdheid geregeld van de rechtbanken van de staten die partij zijn inzake vorderingen tegen de reder of zijn verzekeraar of tegen het HNS-

fonds door personen die door het verdrag gedekte schade hebben geleden. De erkenning en tenuitvoerlegging van beslissingen van rechtbanken in de staten die partij zijn, zijn eveneens in het verdrag opgenomen. De bedoeling van deze elementen, die onveranderd uit het HNS-verdrag van 1996 zijn overgenomen, is te garanderen dat voor slachtoffers van ongevallen die door het verdrag worden gedekt, duidelijke procedureregels gelden en dat zij rechtszekerheid genieten, zodat zij met goed gevolg een eis tot schadevergoeding kunnen indienen.

1.4. Consequenties voor Richtlijn 2004/35/EG

Sinds 2004 is Richtlijn 2004/35/EG het toepasselijke EU-recht voor de aansprakelijkheid van exploitanten van beroepswerkzaamheden, met inbegrip van de scheepvaart, met betrekking tot het voorkomen en herstellen van milieuschade op het grondgebied en in de wateren die onder de jurisdictie van de lidstaten vallen.

Het toepassingsgebied van de HNS-verdragen van 1996 en 2010 en van de richtlijn valt samen wat betreft i) milieuschade die is veroorzaakt op het grondgebied, met inbegrip van de territoriale wateren, van een staat die partij is (artikel 3, onder a), van het HNS-verdrag van 2010), ii) schade door milieuvervuiling die is veroorzaakt in de exclusieve economische zone of een gelijkwaardige zone (tot 200 zeemijl vanaf de basislijnen) van een staat die partij is (artikel 3, onder b), van het HNS-verdrag van 2010), en iii) "preventieve maatregelen, waar ook genomen, ter voorkoming of ter beperking van dergelijke schade" (artikel 3, onder d), van het HNS-verdrag van 2010). De overeenkomstige bepalingen van de richtlijn zijn artikel 2, lid 1, over de definitie van "milieuschade" en artikel 2, lid 10, over de definitie van "preventieve maatregelen", in combinatie met artikel 3, lid 1, onder a), van Richtlijn 2008/56/EG tot vaststelling van een kader voor communautaire maatregelen betreffende het beleid ten aanzien van het mariene milieu⁵, en artikel 1, lid 1, van Richtlijn 79/409/EEG⁶ (vogelrichtlijn), en artikel 2, lid 1, van Richtlijn 92/43/EEG⁷ (habitatrichtlijn), in de zin van de "Richtsnoeren van de Commissie voor het opzetten van het Natura 2000-netwerk in het mariene milieu — Uitvoering van de habitat- en de vogelrichtlijn"⁸. De definitie van "milieuschade" in het verdrag valt grotendeels samen met die in Richtlijn 2004/35/EG, maar is niet identiek. In de praktijk moeten in het verdrag echter even strenge normen voor het herstel van milieuschade worden opgenomen als in de richtlijn.

Doordat het toepassingsgebied van Richtlijn 2004/35/EG samenvalt met dat van het HNS-verdrag van 2010, heeft de sluiting van het Protocol van 2010 tot wijziging van het HNS-verdrag van 1996, wat resulteert in een nieuwe wettekst (d.w.z. het HNS-verdrag van 2010), duidelijk gevolgen voor de bestaande EU-regels.

Voorts wordt in Richtlijn 2004/35/EG nadrukkelijk verwezen naar het feit dat het HNS-verdrag van 1996 alle schade die is ontstaan ten gevolge van een incident dat door dat verdrag, en de toekomstige wijzigingen daarvan, wordt gedekt, van het toepassingsgebied van de richtlijn uitsluit, mits het verdrag in werking is getreden in de betrokken lidstaat (artikel 4, lid 2, en bijlage IV van Richtlijn 2004/35/EG). Dit is bedoeld om gespecialiseerde internationale regelingen die betrekking hebben op de

⁵ PB L 164 van 25.6.2008, blz. 19.

⁶ Richtlijn 79/409/EEG van de Raad inzake het behoud van de vogelstand (PB L 103 van 25.4.1979, blz. 1).

⁷ Richtlijn 92/43/EEG van de Raad inzake de instandhouding van de natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna (PB L 206 van 22.7.1992, blz. 7).

⁸ http://ec.europa.eu/environment/nature/natura2000/marine/docs/marine_guidelines.pdf

civiele aansprakelijkheid van specifieke beroepsbezigheden voorrang te geven op de richtlijn, omdat die regelingen worden geacht doeltreffender te zijn voor het toekennen van snelle en adequate schadevergoeding voor milieuschade en beter zijn aangepast aan de aard van die beroepsbezigheden. Het Protocol van 2010 valt als wijziging van het HNS-verdrag van 1996 onder deze vrijstelling van Richtlijn 2004/35/EG; daardoor zal de bekrachtiging van of toetreding tot het verdrag van invloed zijn op het toepassingsgebied van de bestaande EU-regels.

Niet alleen vallen de bepalingen van het verdrag en de richtlijn in belangrijke mate samen, er is ook een sleutelconflict dat de gevolgen van het verdrag voor de EU-regels bepaalt. Volgens artikel 7, lid 4, van het HNS-verdrag (zowel in de tekst van 1996 als die van 2010) worden schadevergoedingen die op enige andere wijze of forum dan die omschreven in het verdrag tegen de reder worden gevorderd, uitgesloten. Wat de aansprakelijkheid van de reder voor HNS-schade betreft, kan de richtlijn dus niet als aanvulling op het verdrag worden toegepast. Bijgevolg wordt het toepassingsgebied van de richtlijn beperkt door het verdrag, en dat is van belang voor de sluiting van het Protocol van 2010 door de lidstaten.

1.5. Gevolgen voor Verordening (EU) nr. 1215/2012 (herschikking van Verordening (EG) nr. 44/2001 – ("Brussel I"))

In hoofdstuk IV van het HNS-verdrag van 2010 wordt het reglement van procesvoering bepaald dat van toepassing is op vorderingen en handelingen in het kader van dit verdrag voor rechtbanken in de staten die partij zijn. Met name in de artikelen 38, 39 en 40 van het verdrag worden de bevoegdheidsregels van de rechtbanken en de erkenning en tenuitvoerlegging van beslissingen vastgelegd. Die artikelen zijn identiek aan de artikelen 38, 39 en 40 van het HNS-verdrag van 1996, die de rechtsgrondslag vormden voor de exclusieve bevoegdheid van de Gemeenschap om Besluit 2002/971/EG van de Raad te rechtvaardigen.

In Verordening (EU) nr. 1215/2012 zijn de regels uiteengezet betreffende de rechtsbevoegdheid en de erkenning en tenuitvoerlegging van beslissingen in burgerlijke en handelszaken tussen de EU-landen; als het verdrag in werking zou treden, zouden de bovengenoemde bepalingen gevolgen hebben voor de regels van de verordening. In het "Voorstel voor een beschikking van de Raad waarbij de lidstaten worden gemachtigd in het belang van de Europese Gemeenschap het Internationaal Verdrag inzake aansprakelijkheid en schadevergoeding in verband met het vervoer van gevaarlijke en schadelijke stoffen over zee, 1996 (het 'HNS-verdrag'), te ratificeren" (COM(2001) 674 definitief)⁹, staat een gedetailleerd overzicht van en uitleg bij de overlapping tussen hoofdstuk IV van het verdrag en de Brussel-I-verordening (Verordening (EG) nr.44/2001¹⁰).

Bovendien zijn de artikelen 37, 41 en 42 van hoofdstuk IV van het HNS-verdrag van 2010 van aanvullende aard en als zodanig kunnen zij niet op zichzelf staan of afzonderlijk van andere bepalingen van het verdrag worden toegepast. Bijgevolg is uitsluitend de Unie bevoegd voor hoofdstuk IV van het verdrag in zijn geheel.

De bijzondere positie van Denemarken wat betreft hoofdstuk IV van het verdrag, moet afzonderlijk worden behandeld, overeenkomstig Protocol nr. 22¹¹ betreffende de positie van Denemarken, gehecht aan de Verdragen. Denemarken is vrijgesteld

⁹ PB C 51E van 26.2.2002, blz. 370.

¹⁰ PB L 12 van 16.1.2001, blz. 1.

¹¹ PB C 326 van 26.10.2002, blz. 299.

van de toepassing van titel V van het derde deel van het VWEU en neemt bijgevolg niet deel aan de vaststelling van het voorgestelde besluit van de Raad betreffende de bekrachtiging door de lidstaten namens de Unie van het Protocol van 2010 bij het Internationaal Verdrag inzake aansprakelijkheid en vergoeding voor schade in samenhang met het vervoer over zee van gevaarlijke en schadelijke stoffen, en de toetreding tot dat protocol, met betrekking tot aspecten van justitiële samenwerking in burgerlijke zaken.

1.6. Conclusies

De vaststelling en inwerkingtreding van internationale regels inzake aansprakelijkheid voor niet-contractuele schade ten gevolge van HNS-vervoer over zee is van cruciaal belang gezien het belangrijke aandeel van HNS-lading in het wereldwijde goederenvervoer over zee.

Op basis van de ervaring met soortgelijke internationale regelingen inzake aansprakelijkheid voor schade ten gevolge van andere activiteiten op zee, zoals het vervoer van olie door tankschepen, heeft de IMO dit internationaal verdrag, als gewijzigd bij het Protocol van 2010, vastgesteld om het stelsel van overeenkomsten inzake aansprakelijkheid in het zeevervoer aan te vullen met een gespecialiseerd instrument, waarbij ook een nieuw fonds voor de vergoeding van schade door gevaarlijke en schadelijke stoffen werd ingesteld.

Op basis van Besluit 2002/971/EG van de Raad zijn de lidstaten gemachtigd om over te gaan tot de bekrachtiging van het HNS-verdrag van 1996. Ook het Protocol van 2010 tot wijziging van het verdrag moet het voorwerp vormen van een nieuw besluit van de Raad, overeenkomstig de Verdragen en rekening houdend met de ontwikkelingen in het Unierecht sinds 2002. Het Protocol van 2010 leidt tot de instelling van een nieuw internationaal verdrag (zie met name artikel 45, lid 8, in de geconsolideerde tekst van het HNS-verdrag van 2010). Door de bekrachtiging van of toetreding tot het Protocol van 2010, machtigt de Unie haar lidstaten om het HNS-verdrag van 2010 toe te passen, niet alleen voor aangelegenheden die onder het protocol vallen, maar ook voor alle andere aangelegenheden die onder de gewijzigde tekst van het HNS-verdrag van 2010 vallen.

In het licht van het bovenstaande stelt de Commissie voor twee afzonderlijke besluiten van de Raad vast te stellen inzake de bekrachtiging door de lidstaten namens de Unie van het Protocol van 2010 en de toetreding tot dat protocol, om ervoor te zorgen dat de doelstellingen van de Verdragen, zoals die zijn vastgelegd in Richtlijn 2004/35/EG en Verordening (EU) nr. 1215/2012, worden bereikt en dat de bepalingen van Protocol nr. 22 in acht worden genomen. Wat de genoemde verordening betreft, en in het bijzonder met betrekking tot de regels voor de erkenning en uitvoering van beslissingen van een rechtbank van een lidstaat, moeten lidstaten die tot het Protocol van 2010 toetreden of dat protocol bekrachtigen, overeenkomstig de bijlage bij het voorgestelde besluit van de Raad een passende verklaring afgeven, zodat de verdere toepassing van de regels inzake de erkenning en uitvoering van beslissingen van Verordening (EU) nr. 1215/2012 wordt gewaarborgd wanneer het de erkenning en uitvoering van beslissingen van een rechtbank van een lidstaat in een andere lidstaat betreft. De verklaring moet ook betrekking hebben op andere relevante Unieregels op dit gebied, met name het Verdrag van Lugano

betreffende de rechterlijke bevoegdheid, erkenning en tenuitvoerlegging van beslissingen in burgerlijke en handelszaken van 30 oktober 2007¹².

2. RESULTATEN VAN DE RAADPLEGING VAN BELANGHEBBENDE PARTIJEN EN EFFECTBEOORDELING

In deze fase van de procedure, waarin het optreden van de EU al is beperkt door de onderhandelingen over de sluiting van het internationaal instrument, is geen formele effectbeoordeling vereist.

Er zijn echter verschillende opties onderzocht en afgewogen:

(1) Geen maatregelen

Omdat het HNS-verdrag op dit moment nog niet in werking is getreden, is Richtlijn 2004/35/EG van toepassing op de aansprakelijkheid voor milieuschade als gevolg van een ongeval dat is veroorzaakt door een HNS-schip in de EU. Dat betekent dat de definitie van milieuschade in de richtlijn van toepassing is, samen met het recht van de reder om zijn aansprakelijkheid te beperken overeenkomstig het Internationale Verdrag van 1976 inzake beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen, als gewijzigd (hierna het "LLMC" genoemd), als bedoeld in artikel 4, lid 3, van de richtlijn. Op het recht van de reder om zijn aansprakelijkheid te beperken tot de algemene maxima die zijn vastgesteld bij het LLMC, gelden beperkte uitzonderingen, namelijk het oogmerk om dergelijke schade te veroorzaken of roekeloos handelen. De aansprakelijkheidsbeperkingen van het LLMC zijn lager dan die van artikel 9 van het HNS-verdrag van 2010. Aangezien de richtlijn niet voorziet in een compensatiefonds zoals bepaald in hoofdstuk III van het HNS-verdrag van 2010, kunnen slachtoffers (bijv. vissers, lokale gemeenschappen) van verontreiniging door gevaarlijke en schadelijke stoffen op zee die buiten de aansprakelijkheid van de reder valt, niet worden vergoed. Bovendien is volgens het bestaande wettelijke kader geen verplichte verzekering vereist; dat is wel het geval volgens artikel 12 van het HNS-verdrag van 2010, waar deze verplichting voor reders gepaard gaat met het recht van eisers tot het instellen van een rechtstreekse vordering tegen de verzekeraar (artikel 12, lid 8). Ten slotte hebben de medewetgevers van de EU er in Richtlijn 2004/35/EG voor gekozen om te voorzien in een vrijstelling ten gunste van de internationale aansprakelijkheidsregeling voor de zeevaart in alle relevante verdragen, met inbegrip van het HNS-verdrag, en om de incidenten die onder de internationale verdragen vallen uit te sluiten van het toepassingsgebied van de richtlijn. Als de lidstaten op EU-niveau niet worden gemachtigd om het HNS-protocol van 2010 te bekrachtigen of tot het protocol toe te treden met het oog op de inwerkingtreding van het laatste IMO-verdrag inzake aansprakelijkheid, zal er een verdere discrepantie optreden in de internationale en Europese aansprakelijkheidsregeling voor zeevervoersactiviteiten, ten koste van de rechtszekerheid en de homogeniteit van de normen die van toepassing zijn op, onder meer, milieuschade ten gevolge van het HNS-vervoer over zee.

(2) Aanpassing van het HNS-verdrag aan het *acquis* van de Unie

Richtlijn 2004/35/EG valt niet volledig samen met het HNS-verdrag van 2010 wat betreft de definitie van milieuschade. De definitie van de richtlijn is ruimer en omvat meer soorten herstel, met inbegrip van het primaire herstel van beschadigde natuurlijke rijkdommen tot de referentietoestand, en met inbegrip van, indien nodig,

¹² PB L 339 van 21.12.2007, blz. 3.

aanvullende en compenserende maatregelen als die rijkdommen niet tot de referentietoestand kunnen worden hersteld en compensatie voor het tussentijdse verlies van rijkdommen (het gaat daarbij nooit om een financiële compensatie maar maatregelen om de natuurlijke rijkdommen op de aangetaste locatie of in de nabije omgeving te verbeteren). Daarom zou gepleit kunnen worden voor een mogelijke wijziging van het verdrag om het in overeenstemming te brengen met de bepalingen van de richtlijn.

Omdat de goedkeuring van de huidige versie van het verdrag al voor problemen zorgde, is het echter zeer onwaarschijnlijk dat de staten die partij zijn bij de IMO dat voorstel zullen steunen. Bovendien is de definitie van schade door verontreiniging in het verdrag zorgvuldig vastgesteld in overeenstemming met andere bestaande regelingen inzake aansprakelijkheid voor ongevallen op zee door verschillende soorten scheepvaartactiviteiten (bijv. het Internationaal Verdrag van 1992 inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie, het Internationaal Verdrag van 2001 inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door bunkerolie). De wijziging van die definitie in het HNS-verdrag van 2010 zou het evenwicht tussen de verschillende scheepvaartsectoren ernstig verstoren en op grote weerstand van de IMO stuiten.

(3) Invoeging van een "ontkoppelingsclausule" in het HNS-verdrag en de overeenkomstige wijziging van Richtlijn 2004/35/EG

Een andere mogelijkheid is de opname van een "ontkoppelingsclausule" in het verdrag, om ervoor te zorgen dat de bepalingen van het Unierecht van toepassing blijven op de bijzondere betrekkingen tussen de EU en haar lidstaten wanneer de lidstaten partij worden bij het verdrag. Wat derde landen betreft, zouden de verplichtingen uit hoofde van het verdrag ongewijzigd blijven.

Door dergelijke "ontkoppelingsclausule" te aanvaarden, zouden alle partijen bij het verdrag (met inbegrip van derde landen) ermee instemmen dat de EU en de lidstaten in hun onderlinge betrekkingen de EU-wetgeving toepassen, omdat zij ook van toepassing is op het voorwerp van het verdrag. Bovenstaande redenering geldt echter ook voor deze mogelijkheid: het is niet realistisch om te verwachten dat de lidstaten dit namens de Unie verdedigen bij de IMO.

Bovendien zou dergelijke clausule een wijziging van Richtlijn 2004/35/EG vereisen, teneinde de vrijstelling die geldt voor schade ten gevolge van incidenten die onder het toepassingsgebied van het HNS-verdrag vallen, uit te sluiten van het toepassingsgebied van de richtlijn. De richtlijn behandelt evenwel alle verdragen inzake aansprakelijkheid in het zeevervoer die worden genoemd in bijlage IV op gelijke voet. De invoering van een verschillende regeling voor één verdrag zou dus indruisen tegen de geest van de richtlijn zelf, met name omdat alle IMO-verdragen inzake aansprakelijkheid zijn opgesteld op basis van dezelfde beginselen, zodat voor de reder een kader voor risicoaansprakelijkheid wordt gecreëerd in combinatie met een verplichte verzekering en voldoende financiële middelen om schade door verontreiniging als gevolg van een scheepvaartincident te vergoeden.

(4) Bekrachtiging van het HNS-protocol van 2010

De sluiting van het Protocol van 2010 bij het HNS-verdrag zal ervoor zorgen dat de regels inzake aansprakelijkheid en schadevergoeding bij ongevallen met HNS-schepen op zee, overal in de EU op dezelfde manier worden toegepast. Bovendien zullen er voldoende middelen zijn om de slachtoffers van dergelijke ongevallen te

vergoeden. Een internationale regeling sluit beter aan bij het internationale karakter van de scheepvaart en de grensoverschrijdende gevolgen die dergelijke ongevallen kunnen hebben.

Daarom werd geconcludeerd dat het huidige ontwerpbesluit, waarbij de lidstaten worden gemachtigd om het Protocol van 2010 te bekrachtigen en er dus mee kunnen instemmen dat zij gebonden zijn door de geconsolideerde tekst van het HNS-verdrag van 2010, de beste oplossing is.

3. JURIDISCHE ELEMENTEN VAN HET VOORSTEL

Zoals al in de inleiding is gezegd, doet de ondertekening, bekrachtiging of aanvaarding van het Protocol van 2010 door een staat elke voorafgaande ondertekening of bekrachtiging van het HNS-verdrag van 1996 door die staat teniet. Staten die het protocol bekrachtigen, verklaren dat zij instemmen gebonden te zijn door de geconsolideerde tekst van het HNS-verdrag van 2010, als één enkel geconsolideerd instrument voor het verdrag, dat van kracht wordt zodra het Protocol van 2010 in werking treedt.

Door de voorgestelde besluiten van de Raad worden de lidstaten dan ook gemachtigd om namens de Unie het Protocol van 2010 te bekrachtigen of tot dat protocol toe te treden en, als gevolg daarvan, gebonden te zijn door de regels van het HNS-verdrag van 2010.

De voorgestelde besluiten van de Raad zijn gebaseerd op artikel 218, lid 6, VWEU in combinatie met enerzijds artikel 81 VWEU, waarin de voornaamste rechtsgrondslag is gelegd voor EU-wetgeving inzake justitiële samenwerking in burgerlijke zaken met betrekking tot de toepasselijke procedureregels voor vorderingen en acties volgens hoofdstuk IV van het HNS-verdrag van 2010, en anderzijds artikel 192 VWEU waarin de voornaamste rechtsgrondslag is gelegd voor EU-wetgeving over milieubescherming.

De doelstellingen van het HNS-verdrag van 2010 zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden, zonder dat de ene doelstelling secundair en indirect is ten opzichte van de andere. Eén besluit kan niet op een tweeledige rechtsgrondslag worden vastgesteld als de procedures die voor de twee rechtsgrondslagen zijn voorgeschreven onverenigbaar zijn¹³. Dat is hier het geval, omdat kwesties met betrekking tot justitiële samenwerking in burgerlijke zaken niet verbindend zijn voor Denemarken, met uiteenlopend stemrecht in de Raad tot gevolg. Bijgevolg zijn twee afzonderlijke besluiten van de Raad vereist.

De twee besluiten zijn op dezelfde wijze opgebouwd. Volgens artikel 1 zijn de lidstaten gemachtigd het Protocol van 2010 bij het HNS-verdrag namens de Unie te bekrachtigen of tot dit protocol toe te treden, aangezien de EU bij dergelijk verdrag zelf geen partij kan zijn.

Volgens artikel 2 moeten de lidstaten ermee instemmen dat zij gebonden zijn door het Protocol van 2010 binnen twee jaar na de inwerkingtreding van het besluit. Als alle EU-landen snel tot het Protocol van 2010 toetreden, wordt de drempelwaarde voor inwerkingtreding sneller bereikt, zowel wat betreft het aantal IMO-lidstaten als de totale vereiste vloot (ten minste twaalf staten, waaronder vier staten met een brutotonnage van ten minste 2 miljoen eenheden). Belangrijker is dat als het Protocol

¹³ Zie, meest recent, EHvJ, arrest van 11 juni 2014, zaak C-377/12, punt 34.

van 2010 binnen een bepaalde termijn wordt bekrachtigd, de lidstaten die hun toetreding tot het Protocol van 2010 en dus het HNS-verdrag van 2010 uitstellen geen concurrentievoordeel zullen genieten, wat anders ten koste zou gaan van gelijke rechtsmiddelen voor partijen die schade ondervinden van HNS-incidenten op zee. De uitwisseling van informatie en beste praktijken zal met name de bekrachtigings- of toetredingsprocedure ten goede komen, vooral wat betreft de rapportage over de bijdragende lading in het kader van het verdrag.

Volgens artikel 3 van het voorgestelde besluit van de Raad, waarbij aspecten in verband met de justitiële samenwerking in burgerlijke zaken worden uitgesloten, moeten de lidstaten schriftelijk naar de twee besluiten van de Raad verwijzen wanneer zij hun akte van bekrachtiging van of toetreding tot het Protocol van 2010 neerleggen.

In datzelfde artikel 3 betreffende aspecten in verband met de justitiële samenwerking in burgerlijke zaken, wordt verwezen naar de verklaring over de erkenning en uitvoering van beslissingen die de lidstaten moeten afleggen wanneer zij ermee instemmen gebonden zijn door het Protocol van 2010, op grond van de exclusieve bevoegdheid van de EU op dit gebied. De verklaring is identiek aan de verklaring in artikel 2 van Besluit 2002/971/EG van de Raad.

In artikel 4 wordt de datum van inwerkingtreding van de voorgestelde besluiten van de Raad bepaald.

De besluiten hebben tot doel de lidstaten te machtigen ermee in te stemmen door het Protocol van 2010 gebonden te zijn; in artikel 5 wordt daarom duidelijk gesteld dat de besluiten overeenkomstig de Verdragen gericht zijn tot de lidstaten.

4. GEVOLGEN VOOR DE BEGROTING

Geen

Voorstel voor een

BESLUIT VAN DE RAAD

betreffende de bekrachtiging door de lidstaten namens de Unie van het Protocol van 2010 bij het Internationaal Verdrag inzake aansprakelijkheid en vergoeding voor schade in samenhang met het vervoer over zee van gevaarlijke en schadelijke stoffen, en de toetreding tot dat protocol, uitgezonderd aspecten die verband houden met justitiële samenwerking in burgerlijke zaken

DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU), en met name artikel 192, juncto artikel 218, lid 6, onder a), punt v),

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Gezien de instemming van het Europees Parlement¹⁴,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Het Internationaal Verdrag van 1996 inzake aansprakelijkheid en vergoeding voor schade in samenhang met het vervoer over zee van gevaarlijke en schadelijke stoffen (hierna het "HNS-verdrag van 1996" genoemd) had tot doel personen die schade ondervinden van verliezen van gevaarlijke en schadelijke stoffen tijdens het vervoer over zee, van een passende, snelle en doeltreffende vergoeding te verzekeren. Het HNS-verdrag van 1996 vulde een belangrijke leemte in de internationale regelgeving betreffende de aansprakelijkheid voor verontreiniging op zee.
- (2) De Raad stelde in 2002 Besluit 2002/971/EG¹⁵ van de Raad vast waarbij de lidstaten werden gemachtigd in het belang van de Gemeenschap het HNS-verdrag van 1996 te bekrachtigen of tot dat verdrag toe te treden. Volgens Besluit 2002/971/EG moesten de lidstaten de nodige maatregelen nemen voor de bekrachtiging van of toetreding tot het HNS-verdrag van 1996 vóór 30 juni 2006. Vier lidstaten hebben het verdrag bekrachtigd. Het HNS-verdrag van 1996 is nooit in werking getreden.
- (3) Het HNS-verdrag van 1996 is gewijzigd bij het Protocol van 2010. Overeenkomstig artikel 2 en artikel 18, lid 1, van het Protocol van 2010 moeten het Protocol van 2010 en het HNS-Verdrag van 1996 samen worden gelezen, geïnterpreteerd en toegepast als één enkel instrument tussen de partijen bij het Protocol van 2010.
- (4) Een geconsolideerde versie van het Protocol van 2010 en het HNS-verdrag van 1996 is opgesteld door het secretariaat van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) en goedgekeurd door de Juridische Commissie van de IMO tijdens haar 98e vergadering (hierna het "HNS-verdrag van 2010" genoemd). Het HNS-verdrag van

¹⁴ PB C 326 van 26.10.2012, blz. 47.

¹⁵ Besluit 2002/971/EG van de Raad van 18 november 2002 waarbij de lidstaten worden gemachtigd in het belang van de Europese Gemeenschap het Internationaal Verdrag van 1996 inzake aansprakelijkheid en vergoeding voor schade in samenhang met het vervoer over zee van gevaarlijke en schadelijke stoffen (HNS-verdrag) te bekrachtigen of tot dit verdrag toe te treden (PB L 337 van 13.12.2002, blz. 55).

2010 is geen instrument dat kan worden ondertekend of bekrachtigd. Het HNS-verdrag van 2010 wordt van kracht zodra het Protocol van 2010 in werking treedt in de lidstaten.

- (5) Als een staat verklaart dat hij ermee instemt gebonden te zijn door het Protocol van 2010, doet dat elke voorafgaande verklaring van instemming van die staat inzake het HNS-verdrag van 1996 teniet, overeenkomstig artikel 20, lid 8, van het protocol (artikel 45, lid 8, van het HNS-verdrag van 2010). Bijgevolg zijn de staten die verdragsluitende partij zijn bij het HNS-verdrag van 1996 dat niet langer vanaf het moment waarop zij verklaren dat zij ermee instemmen gebonden te zijn door het Protocol van 2010, overeenkomstig artikel 20 van dat protocol en in het bijzonder de leden 2, 3, en 4.
- (6) Sinds de vaststelling van Besluit 2002/971/EG heeft het recht van de Unie zich verder ontwikkeld met de vaststelling van nieuwe secundaire wetgeving en de wijziging van de Verdragen door het Verdrag van Lissabon. Het HNS-verdrag van 2010 valt nu in zijn geheel onder de exclusieve bevoegdheid van de Unie.
- (7) Richtlijn 2004/35/EG van het Europees Parlement en de Raad¹⁶ is het toepasselijk EU-recht voor aansprakelijkheid van exploitanten van beroepswerkzaamheden, met inbegrip van de scheepvaart, met betrekking tot het voorkomen en herstellen van milieuschade op het grondgebied en in de wateren onder de jurisdictie van de lidstaten. Het toepassingsgebied van de HNS-verdragen van 1996 en 2010 valt samen met dat van Richtlijn 2004/35/EG wat betreft de veroorzaakte milieuschade op het grondgebied en in de wateren onder de jurisdictie van een staat (artikel 3, onder a) en b) van het HNS-verdrag van 2010) en preventieve maatregelen, waar ook genomen, om dergelijke schade te voorkomen of beperken (artikel 3, onder d), het HNS-verdrag van 2010).
- (8) Niet alleen valt het toepassingsgebied van het HNS-verdrag van 2010 samen met dat van Richtlijn 2004/35/EG, er is ook een mogelijke onverenigbaarheid tussen deze twee instrumenten, die is voorzien en geregeld in artikel 4, lid 2, en bijlage IV van die richtlijn. Overeenkomstig artikel 7, leden 4 en 5, van het HNS-verdrag van 2010 voorziet het verdrag in de risicoaansprakelijkheid van de reder voor schade ten gevolge van het vervoer over zee van gevaarlijke en schadelijke stoffen die onder het verdrag vallen, gebaseerd op de toespitsing van de aansprakelijkheid op de reder en het verbod op alle andere claims tegen de reder, behalve in overeenstemming met dat verdrag. Bijgevolg voorkomt de vrijstelling voor schade die door het verdrag wordt gedekt overeenkomstig artikel 4, lid 2, en bijlage IV van Richtlijn 2004/35/EG, dat artikel 7 van het verdrag strijdig is met die richtlijn.
- (9) Aangezien het toepassingsgebied van Richtlijn 2004/35/EG samenvalt met dat van het HNS-verdrag van 2010, en aangezien er voor het verdrag een vrijstelling geldt overeenkomstig de richtlijn, heeft de sluiting van het Protocol van 2010 duidelijk gevolgen voor de bestaande Unieregelgeving en moet de instemming door het Protocol van 2010 gebonden te zijn onder de exclusieve bevoegdheid van de Unie vallen.
- (10) Het HNS-verdrag van 2010 is net als het verdrag van 1996 bijzonder belangrijk voor de belangen van de Unie en haar lidstaten, aangezien het een betere bescherming biedt

¹⁶ Richtlijn 2004/35/EG van het Europees Parlement en de Raad van 21 april 2004 betreffende milieuaansprakelijkheid met betrekking tot het voorkomen en herstellen van milieuschade (PB L 143 van 30.4.2004, blz. 56).

voor het milieu en de slachtoffers van schade door HNS-verontreiniging op zee volgens de internationale regelgeving inzake de aansprakelijkheid bij verontreiniging op zee, overeenkomstig het Verdrag van de Verenigde Naties van 1982 inzake het recht van de zee.

- (11) Als staten verdragsluitende partij willen worden bij het Protocol van 2010 en bijgevolg het HNS-verdrag van 2010, moeten zij aan de secretaris-generaal van de IMO, tegelijk met hun akte van goedkeuring, relevante gegevens voorleggen over de totale hoeveelheid bijdragende lading tijdens het voorafgaande kalenderjaar, overeenkomstig artikel 20, lid 4, van het HNS-verdrag van 2010. Daartoe moeten de lidstaten een systeem opzetten voor de rapportage van bijdragende lading vóór ze uiting geven aan hun instemming door het Protocol van 2010 gebonden te zijn.
- (12) Als de lidstaten informatie en beste praktijken uitwisselen over de procedures voor de bekrachtiging van of toetreding tot het Protocol van 2010, kan dat het opzetten van een functioneel rapportagesysteem voor bijdragende lading onder het HNS-verdrag van 2010 gemakkelijker maken.
- (13) Net als bij het HNS-verdrag van 1996 kunnen bij gebrek aan een clause voor de toetreding van regionale organisaties voor economische integratie (REIO-clausule) alleen soevereine staten partij worden bij het Protocol van 2010. Daarom kan de Unie momenteel niet tot het Protocol van 2010, en derhalve het HNS-verdrag van 2010, toetreden of dat protocol of verdrag bekrachtigen. De lidstaten en de Unie zijn uit hoofde van de Verdragen echter gebonden door het beginsel van loyale samenwerking voor de verwezenlijking van de doelstellingen van de Unie op het vlak van milieubescherming en justitiële samenwerking in burgerlijke zaken. In dat geval moeten de lidstaten ernaar streven en alles in het werk stellen om de Unie tot dit verdrag te laten toetreden.
- (14) De bekrachtiging van het Protocol van 2010 door alle lidstaten binnen een vaste termijn moet gelijke voorwaarden garanderen voor alle actoren die betrokken zijn bij de toepassing van het HNS-verdrag van 2010 en voorkomen dat sommigen een concurrentievoordeel krijgen door hun toetreding tot het verdrag uit te stellen.
- (15) De lidstaten moeten daarom worden gemachtigd om het Protocol van 2010 te bekrachtigen, uitgezonderd de aspecten in verband met justitiële samenwerking in burgerlijke zaken. De bepalingen van het verdrag die in het kader van de justitiële samenwerking in burgerlijke zaken onder de bevoegdheid van de Unie vallen, zullen het voorwerp uitmaken van een besluit dat parallel aan dit besluit wordt vastgesteld,

HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

Artikel 1

De lidstaten worden hierbij gemachtigd het Protocol van 2010 namens de Unie te bekrachtigen of tot het protocol toe te treden, uitgezonderd de aspecten in verband met de justitiële samenwerking in burgerlijke zaken, overeenkomstig de voorwaarden van de artikelen 2, 3 en 4 van dit besluit.

Artikel 2

1. De lidstaten nemen onverwijld de nodige maatregelen voor de neerlegging van de akten van bekrachtiging van of toetreding tot het Protocol van 2010, en in elk geval uiterlijk twee jaar na de datum van inwerkingtreding van dit besluit.

2. De lidstaten stellen de Raad en de Commissie binnen één jaar na de datum van inwerkingtreding van dit besluit in kennis van de vermoedelijke datum van afronding van hun bekrachtigings- of toetredingsprocedure.
3. De lidstaten streven ernaar informatie uit te wisselen over het verloop van hun bekrachtigings- of toetredingsprocedure, met name door het opzetten van een rapportagesysteem voor de bijdragende lading in het kader van het Protocol van 2010.

Artikel 3

Bij de bekrachtiging van of de toetreding tot het Protocol van 2010 stellen de lidstaten de secretaris-generaal van de Internationale Maritieme Organisatie er schriftelijk van in kennis dat de bekrachtiging of toetreding is gebeurd in overeenstemming met dit besluit en het besluit dat parallel aan dit besluit is vastgesteld met betrekking tot aspecten die binnen de bevoegdheid van de Unie vallen op het gebied van justitiële samenwerking in burgerlijke zaken¹⁷.

Artikel 4

Dit besluit treedt in werking op de dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Artikel 5

Dit besluit is gericht tot de lidstaten, overeenkomstig de Verdragen.

Gedaan te Brussel,

Voor de Raad
De voorzitter

¹⁷ PB L