

Publicatieblad

van de Europese Unie

C 190 E

Uitgave
in de Nederlandse taal

Mededelingen en bekendmakingen

51e jaargang

29 juli 2008

<u>Nummer</u>	Inhoud	Bladzijde
	III <i>Vorbereidende handelingen</i>	
	RAAD	
2008/C 190 E/01	Gemeenschappelijk Standpunt (EG) nr. 18/2008 van 6 juni 2008, vastgesteld door de Raad, volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, met het oog op de aanneming van een verordening van het Europees Parlement en de Raad inzake gemeenschappelijke voorschriften en normen voor met de inspectie en controle van schepen belaste organisaties (herschikking) ⁽¹⁾	1
2008/C 190 E/02	Gemeenschappelijk Standpunt (EG) nr. 19/2008 van 6 juni 2008, vastgesteld door de Raad, volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, met het oog op de aanneming van een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende de aansprakelijkheid van vervoerders van passagiers over zee bij ongevallen ⁽¹⁾	17

III

(Vorbereidende handelingen)

RAAD

GEMEENSCHAPPELIJK STANDPUNT (EG) Nr. 18/2008

door de Raad vastgesteld op 6 juni 2008

met het oog op de aanneming van Verordening (EG) nr. .../... van het Europees Parlement en de Raad van ... inzake gemeenschappelijke voorschriften en normen voor met de inspectie en controle van schepen belaste organisaties (herschikking)

(Voor de EER relevante tekst)

(2008/C 190 E/01)

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 Commissie,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité ⁽¹⁾,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's ⁽²⁾,

Handelend volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag ⁽³⁾,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Richtlijn 94/57/EG van de Raad van 22 november 1994 inzake gemeenschappelijke voorschriften en normen voor met de inspectie en controle van schepen belaste organisaties en voor de desbetreffende werkzaamheden van maritieme instanties ⁽⁴⁾ is herhaaldelijk en ingrijpend gewijzigd. Aangezien nieuwe wijzigingen nodig zijn, dient ter wille van de duidelijkheid tot herschikking van deze richtlijn te worden overgegaan.
- (2) Gezien de aard van de bepalingen van Richtlijn 94/57/EG lijkt het passend deze te herschikken in twee verschillende instrumenten van Gemeenschapsrecht, zijnde een richtlijn en een verordening.

- (3) Deze verordening moet worden begrepen en uitgelegd in overeenstemming met de internationale verplichtingen van de Gemeenschap, daaronder begrepen het Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee van 10 december 1982.
- (4) Met de inspectie en controle van schepen belaste organisaties moeten hun diensten overal in de Gemeenschap kunnen aanbieden en met elkaar kunnen concurreren, terwijl zij zorgen voor een gelijk niveau van de veiligheid en van bescherming van het milieu. De nodige professionele normen voor hun activiteiten moeten derhalve overal in de Gemeenschap uniform worden vastgesteld en toegepast.
- (5) Deze doelstelling moet worden verwezenlijkt door middel van maatregelen die op adequate wijze aansluiten bij de werkzaamheden van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) en daarvan zo nodig een uitbreiding of aanvulling vormen. Voorts moeten de lidstaten en de Commissie de ontwikkeling van een internationale code voor erkende organisaties door de IMO bevorderen.
- (6) Er dienen minimumcriteria voor de erkenning van organisaties te worden vastgesteld met het oog op het verhogen van de veiligheid van en de preventie van verontreiniging door schepen. De minimumcriteria van Richtlijn 94/57/EG moeten derhalve worden aangescherpt.
- (7) De beoordeling van de naleving van de bij deze verordening vastgestelde minimumcriteria, met het oog op verlening van de eerste erkenning aan de organisaties die gemachtigd willen worden om namens de lidstaten te werken, kan doeltreffender zijn, indien zij volgens een geharmoniseerde en gecentraliseerde aanpak wordt verricht door de Commissie in samenwerking met de lidstaten die de erkenning aanvragen.

⁽¹⁾ PB C 318 van 23.12.2006, blz. 195.

⁽²⁾ PB C 229 van 22.9.2006, blz. 38.

⁽³⁾ Advies van het Europees Parlement van 25 april 2007 (PB C 74 E van 20.3.2008, blz. 632), gemeenschappelijk standpunt van de Raad van 6 juni 2008 en standpunt van het Europees Parlement van ... (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad).

⁽⁴⁾ PB L 319 van 12.12.1994, blz. 20. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 2002/84/EG (PB L 324 van 29.11.2002, blz. 53).

- (8) Erkenning moet enkel worden verleend op basis van de kwaliteits- en veiligheidsprestatie van de organisatie. Er moet worden verzekerd dat de graad van die erkenning te allen tijde in overeenstemming is met de werkelijke capaciteit van de betrokken organisatie. Bij de erkenning moet verder rekening worden gehouden met het verschil in rechtspositie en ondernemingsstructuur van erkende organisaties en moet de uniforme toepassing van de bij deze verordening vastgestelde minimumcriteria en de effectiviteit van de communautaire controles verder worden gewaarborgd. De te erkennen organisatie zou, ongeacht de ondernemingsstructuur, wereldwijd diensten moeten verrichten en wereldwijd gezamenlijk en hoofdelijk aansprakelijk moeten zijn.
- (9) De voor de uitvoering van deze verordening 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 uitvoeringsbevoegdheden ⁽¹⁾.
- (10) In het bijzonder dient de Commissie de bevoegdheid te worden gegeven om deze verordening te wijzigen met het oog op de opname van latere wijzigingen van internationale verdragen, protocollen, codes en daarmee samenhangende resoluties, de aanpassing van de criteria in bijlage I en de vaststelling van de minimumcriteria voor het meten van de doeltreffendheid van de voorschriften en procedures, alsmede van de prestaties van erkende organisaties op het gebied van de veiligheid en de preventie van verontreiniging van door die organisaties geklasseerde schepen. Aangezien het maatregelen van algemene strekking betreft tot wijziging niet-essentiële onderdelen van deze verordening, onder andere door haar aan te vullen met nieuwe niet-essentiële onderdelen, moeten zij worden vastgesteld overeenkomstig de regelgevingsprocedure met toetsing bepaald in artikel 5 bis van Besluit 1999/468/EG.
- (11) Het is van het grootste belang op snelle, effectieve en evenredige wijze te kunnen optreden tegen niet-nakoming van verplichtingen door een erkende organisatie. Het primaire doel moet zijn alle tekortkomingen te corrigeren teneinde potentiële bedreigingen voor de veiligheid of het milieu in een vroeg stadium weg te nemen. De Commissie moet derhalve over de nodige bevoegdheden beschikken om te eisen dat de erkende organisatie de nodige preventieve en herstelmaatregelen neemt, en om bij wijze van dwangmaatregel geldboeten en dwangsommen op te leggen. De Commissie dient bij de uitoefening van deze bevoegdheden fundamentele rechten na te leven en ervoor te zorgen dat de organisatie haar standpunten doorheen de hele procedure kan kenbaar maken.
- (12) Overeenkomstig de voor de gehele Gemeenschap geldende aanpak moet het besluit tot intrekking van de erkenning van een organisatie die niet aan de verplichtingen neergelegd in deze verordening voldoet, indien de bovenbedoelde maatregelen ineffectief blijken te zijn of de organisatie in andere opzichten een onaanvaardbare bedreiging vormt voor de veiligheid of het milieu, op communautair niveau, dus door de Commissie, volgens een comitéprocedure worden genomen.
- (13) Tevens kan het permanent toezicht achteraf op de erkende organisaties, teneinde te beoordelen of zij zich houden aan deze verordening, doeltreffender worden uitgevoerd als het volgens een geharmoniseerde en gecentraliseerde aanpak gebeurt. Daarom dient deze taak namens de Gemeenschap te worden opgedragen aan de Commissie en de lidstaat die de erkenning aanvraagt.
- (14) In het kader van het toezicht op de activiteiten van erkende organisaties is het cruciaal dat de inspecteurs van de Commissie toegang hebben tot de schepen en scheepsdossiers, ongeacht de vlag van het schip, om na te gaan of de erkende organisaties voldoen aan de in deze verordening vastgestelde minimumcriteria ten aanzien van alle schepen in hun respectieve klassen.
- (15) Het vermogen van erkende organisaties om snel zwakke punten in hun voorschriften, werkwijzen en interne controles vast te stellen en te corrigeren is beslissend voor de veiligheid van de schepen die zij inspecteren en certificeren. Dat vermogen moet worden versterkt door middel van een systeem voor kwaliteitsbeoordeling en certificering, dat niet gebonden is door zakelijke of politieke belangen, teneinde gemeenschappelijke maatregelen voor de voortdurende verbetering van alle erkende organisaties voor te stellen, en vruchtbare samenwerking met de Commissie te waarborgen.
- (16) De voorschriften en procedures van erkende organisaties vormen een cruciale factor voor het verhogen van de veiligheid en de preventie van ongelukken en verontreiniging. De erkende organisaties hebben een proces op gang gebracht dat moet leiden tot harmonisatie van hun voorschriften en procedures. Deze ontwikkeling moet door de communautaire wetgeving worden gestimuleerd en ondersteund, aangezien zij een positief effect zal hebben op de maritieme veiligheid alsmede op de concurrentiepositie van de Europese scheepsbouwindustrie.
- (17) De harmonisatie van de voorschriften van erkende organisaties voor het ontwerp, de bouw en de periodieke controle van koopvaardij schepen is een continu proces. De verplichting om over een aantal eigen voorschriften te beschikken of aangetoond te hebben daarover te kunnen beschikken, moet derhalve in de context van dit proces van harmonisatie worden gezien en mag geen belemmering vormen voor de activiteiten van erkende organisaties of potentiële kandidaten voor erkenning.
- (18) De erkende organisaties moeten verplicht worden om hun technische normen bij te werken en consistent te handhaven met het oog op de harmonisatie van de veiligheidsvoorschriften en een uniforme tenuitvoerlegging van de internationale voorschriften binnen de Gemeenschap. Voor zover de technische normen van erkende organisaties identiek of zeer vergelijkbaar zijn, moet wederzijdse erkenning van certificaten voor materialen, uitrusting en onderdelen worden overwogen, voor zover zulks van toepassing is, met dien verstande dat de meest stringente en rigoureuze norm als referentie wordt genomen.

⁽¹⁾ PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23. Besluit gewijzigd bij Besluit 2006/512/EG (PB L 200 van 22.7.2006, blz. 11).

- (19) Erkende organisaties moeten in beginsel uitsluitend en exclusief voor de door hen gecertificeerde bestanddelen verantwoordelijk worden gehouden, terwijl de aansprakelijkheid van erkende organisaties en producenten per geval in de overeengekomen voorwaarden of, in voorkomend geval, in het toepasselijk recht wordt geregeld.
- (20) Aangezien transparantie en uitwisseling van informatie tussen de betrokken partijen, evenals het recht van het publiek op toegang tot informatie, voor de voorkoming van ongevallen op zee van fundamenteel belang zijn, dienen erkende organisaties alle relevante wettelijk voorgeschreven informatie over de toestand van de schepen in hun klasse te verstrekken aan de controle-autoriteiten van de havenstaatcontrole en beschikbaar te maken voor het publiek.
- (21) Teneinde te verhinderen dat schepen van klasse veranderen om zo niet de nodige reparaties te hoeven uitvoeren, moeten erkende organisaties onderling alle dienstige informatie uitwisselen over de toestand van van klasse veranderende schepen en, wanneer nodig, de vlaggenstaat daarbij betrekken.
- (22) De bescherming van de intellectuele-eigendomsrechten van scheepswerven, leveranciers van scheepsuitrusting en rederijen mag geen belemmering vormen voor gewone zakelijke transacties en contractueel overeengekomen diensten tussen deze partijen.
- (23) Het bij Verordening (EG) nr. 1406/2002 ⁽¹⁾ opgerichte Europees Agentschap voor maritieme veiligheid (EMA) moet de nodige steun verlenen om de toepassing van deze verordening te verzekeren.
- (24) Daar de doelstelling van deze verordening, namelijk de invoering van gemeenschappelijke voorschriften voor met de inspectie, de controle en certificatie van schepen belaste organisaties die in de Gemeenschap werkzaam zijn, niet voldoende door de lidstaten kan worden verwezenlijkt en derhalve wegens de omvang van het optreden beter op het niveau van de Gemeenschap kan worden verwezenlijkt, kan de Gemeenschap, overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag neergelegde subsidiariteitsbeginsel, maatregelen nemen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel, gaat deze verordening niet verder dan nodig is om deze doelstelling te verwezenlijken.
- (25) De voorschriften die de lidstaten moeten toepassen in hun betrekkingen met de organisaties die belast zijn met de inspectie en controle van schepen, zijn vastgesteld bij Richtlijn .../.../EG van het Europees Parlement en de Raad van ... inzake gemeenschappelijke voorschriften en normen voor met de inspectie en controle van schepen belaste organisaties en voor de desbetreffende werkzaamheden van maritieme instanties ⁽²⁾,

HEBBEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Deze verordening bevat voorschriften die moeten worden toegepast door de organisaties die belast zijn met de inspectie, de controle en de certificatie van schepen in verband met de naleving van de internationale verdragen betreffende de veiligheid op zee en ter voorkoming van verontreiniging van de zee, waarbij tevens wordt toegewerkt naar de vrijheid van dienstverrichting. Hieronder valt ook de uitwerking en naleving van veiligheidseisen betreffende romp, machines, elektrische installaties en bedieningsapparatuur van schepen waarop de internationale overeenkomsten van toepassing zijn.

Artikel 2

Voor de toepassing van deze verordening wordt verstaan onder:

- a) „schip”: een vaartuig waarop de internationale verdragen van toepassing zijn;
- b) „internationale verdragen”: het Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee van 1 november 1974 (SOLAS 74) met uitzondering van hoofdstuk XI-2 van de bijlage bij dit verdrag, het Verdrag betreffende de uitwatering van schepen van 5 april 1966 en het Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen van 2 november 1973 (MARPOL), samen met de protocollen en wijzigingen daarvan, en de daarmee verband houdende codes met een verbindend karakter in alle lidstaten, in bijgewerkte versie;
- c) „organisatie”: een juridische entiteit, haar dochterondernemingen en alle andere entiteiten waarover zij zeggenschap heeft, die gezamenlijk of afzonderlijk taken uitvoeren die binnen het toepassingsgebied van deze verordening vallen;

⁽¹⁾ PB L 208 van 5.8.2002, blz.1. Verordening laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1891/2006 (PB L 304 van 30.12.2006, blz. 1).

⁽²⁾ PB L ...

- | | |
|--|---|
| d) „zeggenschap”: | voor de toepassing van punt c): rechten, contracten of alle andere middelen, rechtens of feitelijk, die afzonderlijk of in combinatie de mogelijkheid verlenen om beslissende invloed uit te oefenen op een juridische entiteit, of die entiteit in staat stellen taken uit te voeren die binnen het toepassingsgebied van deze verordening vallen; |
| e) „erkende organisatie”: | een organisatie die is erkend overeenkomstig deze verordening; |
| f) „machtiging”: | handeling waarbij een lidstaat aan een erkende organisatie een recht verleent of bevoegdheid delegeert; |
| g) „wettelijk voorgeschreven certificaat”: | een door of namens een vlaggenstaat overeenkomstig internationale verdragen afgegeven certificaat; |
| h) „voorschriften en procedures”: | de eisen van een erkende organisatie voor het ontwerp, de bouw, de uitrusting, het onderhoud en de controle van schepen; |
| i) „klassecertificaat”: | een door een erkende organisatie afgegeven document waarin wordt bevestigd dat een schip, overeenkomstig de door de erkende organisatie vastgestelde en gepubliceerde voorschriften en procedures, geschikt is voor een bepaald gebruik of een bepaalde dienst; |
| j) „vestigingsplaats”: | de plaats van de zetel, de centrale administratie of de hoofdvestiging van een organisatie. |

Artikel 3

1. De lidstaten die een nog niet erkende organisatie willen machtigen, dienen een aanvraag tot erkenning in bij de Commissie, samen met volledige informatie over en bewijzen van de naleving van de minimumcriteria van bijlage I door de organisatie en informatie over de eis en de verbintenis dat de organisatie de bepalingen van artikel 8, lid 4, en de artikelen 9, 10 en 11 naleeft.

2. De Commissie verricht vervolgens, samen met de betreffende aanvragende lidstaten, een beoordeling van de organisaties waarvoor een verzoek om erkenning is ontvangen, om na te gaan of de organisaties aan de in lid 1 bedoelde eisen voldoen en zich ertoe hebben verbonden deze na te leven.

3. De Commissie weigert overeenkomstig de in artikel 12, lid 3, bedoelde regelgevingsprocedure organisaties te erkennen die niet aan de in lid 1 van dit artikel bedoelde eisen voldoen of waarvan de prestaties worden beschouwd als een onaanvaardbare bedreiging voor de veiligheid of het milieu op grond van de in overeenstemming met artikel 14 vastgestelde criteria.

Artikel 4

1. De erkenning wordt door de Commissie verleend volgens de in artikel 12, lid 3, bedoelde regelgevingsprocedure.

2. De erkenning wordt uitsluitend verleend aan organisaties die aan de in artikel 3 bedoelde eisen voldoen.

3. De erkenning wordt verleend aan de relevante juridische entiteit, namelijk de moederentiteit van alle juridische entiteiten die de erkende organisatie vormen. De erkenning omvat alle

juridische entiteiten die ertoe bijdragen dat wordt gewaarborgd dat die organisatie hun diensten wereldwijd bestrijkt.

4. De erkenning kan door de Commissie, in overeenstemming met de in artikel 12, lid 3, bedoelde regelgevingsprocedure worden beperkt wat betreft bepaalde typen schepen, schepen van een bepaalde grootte, bepaalde activiteiten, of een combinatie daarvan, in overeenstemming met de bewezen capaciteit en expertise van de betrokken organisatie. In dat geval doet de Commissie opgave van de redenen van de beperking en van de voorwaarden waaronder deze, wordt ingetrokken of uitgebreid. De beperking kan te allen tijde worden herzien.

5. De Commissie maakt een lijst op van de overeenkomstig dit artikel erkende organisaties en werkt deze regelmatig bij. Die lijst wordt bekendgemaakt in het Publicatieblad van de Europese Unie.

Artikel 5

Voor zover de Commissie van oordeel is dat een erkende organisatie niet heeft voldaan aan de criteria in bijlage I of haar verplichtingen krachtens deze verordening, of dat de prestaties op het gebied van veiligheid en preventie van verontreiniging van een erkende organisatie in belangrijke mate verslechterd zijn zonder dat daardoor evenwel een onaanvaardbare bedreiging voor de veiligheid of het milieu is ontstaan, verplicht de Commissie de betrokken erkende organisatie om binnen vastgestelde termijnen de nodige preventieve en herstelmaatregelen te nemen om geheel te voldoen aan de bedoelde criteria en verplichtingen en met name elke potentiële bedreiging voor de veiligheid of het milieu weg te nemen of op andere wijze de oorzaken van de verslechterende prestaties aan te pakken.

De preventieve en herstelmaatregelen kunnen voorlopige beschermende maatregelen omvatten wanneer de potentiële dreiging van de veiligheid of het milieu onmiddellijk is.

De Commissie dient de maatregelen die zij van plan is te nemen, ook al zijn deze direct van toepassing, evenwel vooraf ter kennis te brengen van alle lidstaten die aan de betrokken erkende organisatie een machtiging hebben verleend.

Artikel 6

1. Naast de op grond van artikel 5 genomen maatregelen kan de Commissie overeenkomstig de in artikel 12, lid 2, bedoelde raadplegingsprocedure, geldboeten opleggen aan een erkende organisatie:

a) waarvan de ernstige of herhaalde niet-nakoming van de minimumcriteria in bijlage I of haar verplichtingen op grond van artikel 8, lid 4, en de artikelen 9, 10 en 11 of waarvan de verslechterende prestaties blijken voort te komen uit ernstige tekortkomingen in haar structuur, systemen, procedures of interne controles,

of

b) die opzettelijk onjuiste, onvolledige of misleidende informatie aan de Commissie heeft verstrekt in de loop van haar beoordeling ingevolge artikel 8, lid 1, of op een andere wijze die beoordeling heeft belemmerd.

2. Onverminderd lid 1 kan de Commissie, indien een erkende organisatie geen uitvoering geeft aan de door de Commissie geëiste preventieve en herstelmaatregelen, of daarbij ongerechtvaardigde vertragingen oploopt, die organisatie dwangsommen opleggen totdat de vereiste maatregelen geheel zijn uitgevoerd.

3. De in de leden 1 en 2 bedoelde geldboeten en dwangsommen moeten afschrikkend zijn en evenredig zijn aan zowel de ernst van de zaak als de economische capaciteit van de betrokken erkende organisatie, met name rekening houdend met de mate waarin de veiligheid of de bescherming van het milieu in gevaar is gebracht.

Zij worden pas opgelegd nadat de erkende organisatie en de betrokken lidstaten in de gelegenheid zijn gesteld hun opmerkingen te maken.

Het totale bedrag van de opgelegde geldboeten en dwangsommen mag niet meer bedragen dan 5 % van de totale gemiddelde omzet van de erkende organisatie in de drie voorafgaande boekjaren voor de activiteiten die binnen het toepassingsgebied van deze verordening vallen.

4. Het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen heeft volledige rechtsmacht ter zake van beroep tegen beschikkingen van de Commissie waarin een geldboete of een dwangsom wordt vastgesteld. Het kan de opgelegde geldboete of dwangsom intrekken, verlagen of verhogen.

Artikel 7

1. De Commissie trekt de erkenning in van een organisatie:

a) waarvan de herhaalde en ernstige niet-nakoming van de minimumcriteria in bijlage I of hun verplichtingen op grond van deze verordening van dien aard is dat daardoor een onaanvaardbare bedreiging voor de veiligheid of het milieu is ontstaan;

b) waarvan de herhaalde en ernstige niet-nakoming van veiligheid en preventie van verontreiniging van dien aard is dat daardoor een onaanvaardbare bedreiging voor de veiligheid of het milieu is ontstaan;

c) die haar beoordeling door de Commissie belet of herhaaldelijk belemmert;

d) die de in artikel 6, leden 1 en 2, bedoelde geldboeten en/of dwangsommen niet betalen; of

e) die pogen financiële dekking of terugbetaling te verkrijgen van hun ingevolge artikel 6 opgelegde geldboeten.

2. Voor de toepassing van lid 1, onder a) en b), beslist de Commissie op basis van alle beschikbare informatie, inclusief:

a) de resultaten van haar eigen beoordeling van de erkende organisatie ingevolge artikel 8, lid 1;

b) de ingevolge artikel 10 van Richtlijn .../.../EG door de lidstaten ingediende verslagen;

c) de analyses van ongevallen waarbij door de erkende organisaties geklasseerde schepen betrokken waren;

d) het feit dat de in artikel 6, lid 1, onder a), bedoelde tekortkomingen opnieuw voorkomen;

e) de mate waarin de vloot die de organisatie onder klasse heeft, wordt beïnvloed; en

f) ineffectiviteit van de in artikel 6, lid 2, bedoelde maatregelen.

3. Tot intrekking van de erkenning wordt door de Commissie, op eigen initiatief of op verzoek van een lidstaat, besloten in overeenstemming met de in artikel 12, lid 2, bedoelde regelgevingsprocedure en nadat de betrokken erkende organisatie in de gelegenheid is gesteld haar opmerkingen te maken.

Artikel 8

1. De Commissie beoordeelt regelmatig en ten minste om de twee jaar samen met de lidstaat die de desbetreffende erkenningsaanvraag heeft ingediend, alle erkende organisaties, om na te gaan of zij de verplichtingen krachtens deze verordening nakomen en aan de minimumcriteria van bijlage I voldoen. De beoordeling wordt beperkt tot die activiteiten van de erkende organisaties die binnen het toepassingsgebied van deze verordening vallen.

2. De Commissie baseert zich bij de keuze van de te beoordelen erkende organisaties vooral op de veiligheids- en verontreinigingspreventiescore van de erkende organisatie, het ongevalencijfer en de door de lidstaten overeenkomstig artikel 10 van Richtlijn .../.../EG geproduceerde rapporten.

3. De beoordeling kan een bezoek aan regionale vestigingen van de erkende organisatie en aselecte inspecties van zowel in bedrijf als in aanbouw zijnde schepen omvatten om de prestaties van de erkende organisatie te onderzoeken. In dat geval informeert de Commissie zo nodig de lidstaat waar de regionale vestiging zich bevindt. De Commissie verschaft de lidstaten een rapport met de resultaten van de beoordeling.

4. Elke erkende organisatie legt de resultaten van zijn 'Quality System Management Review' jaarlijks voor aan het bij artikel 12, lid 1, ingestelde comité.

Artikel 9

1. Erkende organisaties zorgen ervoor dat de Commissie toegang krijgt tot de informatie die nodig is voor de in artikel 8, lid 1, bedoelde beoordeling. Contractuele bepalingen om deze toegang te beperken, mogen niet worden ingeroepen.

2. Erkende organisaties waarborgen in hun contracten met reders of exploitanten inzake de afgifte van wettelijk voorgescreven certificaten of klassecertificaten voor een schip dat een dergelijke afgifte afhankelijk wordt gesteld van het feit dat de partijen zich niet verzetten tegen de toegang van inspecteurs van de Commissie tot dat schip voor de toepassing van artikel 8, lid 1.

Artikel 10

1. De erkende organisaties plegen onderling periodiek overleg met het oog op het in stand houden van de gelijkwaardigheid en het streven naar harmonisatie van hun voorschriften en procedures en van de uitvoering daarvan. Zij werken samen om te komen tot een consistente interpretatie van de internationale verdragen, onverminderd de bevoegdheden van de vlaggenstaten. Erkende organisaties komen in voorkomend geval de technische en procedurele voorwaarden overeen waaronder zij op basis van gelijkwaardige normen hun certificaten voor materialen, uitrusting en onderdelen wederzijds erkennen, rekening houdend met de meest stringente en rigoureuze normen als referentie.

Indien op grond van zwaarwegende veiligheidsredenen geen wederzijdse erkenning kan worden overeengekomen, geven de erkende organisaties duidelijk aan welke redenen hieraan ten grondslag liggen.

Indien een erkende organisatie bij een inspectie of op andere wijze vaststelt dat materialen, uitrustingsstukken of onderdelen niet in overeenstemming zijn met het bijbehorende certificaat, kan de organisatie weigeren machtiging te verlenen voor het aan boord brengen van die materialen, uitrustingsstukken of onderdelen. De organisatie stelt de andere erkende organisaties onmiddellijk daarvan in kennis, met opgaaf van de redenen van haar weigering.

Met het oog op classificatie erkennen erkende organisaties certificaten van scheepsuitrusting waarop het merk in de vorm van een wiel is aangebracht in overeenstemming met Richtlijn 96/98/EG van de Raad van 20 december 1996 inzake uitrusting van zeeschepen (¹).

Zij brengen bij de Commissie en de lidstaten periodiek verslag uit over fundamentele voortgang op het gebied van de normen en de wederzijdse erkenning van certificaten voor materialen, uitrusting en onderdelen.

2. Uiterlijk ... (*) legt de Commissie het Europees Parlement en de Raad op basis van een onafhankelijke studie een verslag voor over het niveau dat is bereikt bij de harmonisatie van de voorschriften en procedures en bij de wederzijdse erkenning van certificaten voor materialen, uitrusting en onderdelen.

3. De erkende organisaties werken samen met de instanties voor de havenstaatcontrole met betrekking tot een door hen geklasseerd schip, met name om het verhelpen van gerapporteerde tekortkomingen of andere afwijkingen te vergemakkelijken.

4. De erkende organisaties verstrekken alle overheidsdiensten van de lidstaten die aan hen een in artikel 3 van Richtlijn .../.../EG vermelde vorm van machtiging hebben verstrekt en de Commissie alle relevante informatie over de door hen geklasseerde vloot, de overrachten, veranderingen, schorsingen en intrekkingen van klasse, ongeacht de vlag waaronder de schepen varen.

De informatie over overdrachten, veranderingen, schorsingen en intrekkingen van klasse, alsmede over achterstallige onderzoeken, nog niet opgevolgde aanbevelingen, klassevoorwaarden, exploitatievoorwaarden of exploitatiebeperkingen die aan door hen geklasseerde schepen zijn opgelegd — ongeacht de vlag waaronder die schepen varen — wordt ook elektronisch doorgegeven aan de gemeenschappelijke inspectiedatabank die door de lidstaten wordt gebruikt voor de uitvoering van Richtlijn .../.../EG, tegelijk met de registratie in de eigen systemen van de erkende organisatie, en in geen geval later dan 72 uur na het plaatsvinden van de gebeurtenis die de verplichting om de informatie mede te delen heeft doen ontstaan. Deze informatie, met uitzondering van de aanbevelingen en klassevoorwaarden die nog niet achterstallig zijn, wordt tevens gepubliceerd op de website van deze erkende organisaties.

5. De erkende organisaties geven geen wettelijk voorgescreven certificaten af voor een schip, ongeacht de vlag waaronder het vaart, dat om veiligheidsredenen klasseloos is geworden of van klasse verandert, alvorens de bevoegde overheidsdienst van de vlaggenstaat in de gelegenheid te stellen haar standpunt binnen een redelijke tijd kenbaar te maken of een volledige inspectie noodzakelijk is.

6. Wanneer een schip van de ene erkende organisatie naar de andere overgaat, bezorgt de overdragende organisatie zonder onnodige vertraging het volledige historische dossier van het schip aan de opnemende organisatie en stelt zij haar met name in kennis van:

- a) alle achterstallige onderzoeken;
- b) alle nog niet opgevolgde aanbevelingen en klassevoorwaarden;

(¹) PB L 46 van 17.2.1997, blz. 25. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 2002/84/EG (PB L 324 van 29.11.2002, blz. 53).

(*) Vijf jaar na de inwerkingtreding van deze verordening.

- c) de exploitatievoorwaarden die aan de door hen geklasseerde schepen zijn opgelegd en
- d) de exploitatiebeperkingen die aan de door hen geklasseerde schepen zijn opgelegd.

Nieuwe certificaten voor het schip mogen pas door de overnemende organisatie worden afgegeven nadat alle achterstallige onderzoeken naar behoren zijn voltooid en aan alle niet opgevolgde aanbevelingen of eerder aan het schip opgelegde klassevoorwaarden is voldaan overeenkomstig de aanwijzingen van de overdragende organisatie.

Alvorens tot afgifte van de certificaten over te gaan moet de overnemende organisatie de overdragende organisatie op de hoogte stellen van de datum van afgifte van de certificaten, en een bevestiging geven van de datum, de plaats en de maatregelen die zijn genomen om achterstallig onderzoek te verrichten en aan nog niet opgevolgde aanbevelingen en klassevoorwaarden te voldoen.

De erkende organisaties stellen passende gemeenschappelijke eisen vast en voeren deze uit voor gevallen van overgang van klasse waarin speciale voorzorgsmaatregelen nodig zijn. Die gevallen omvatten minimaal de overgang van klasse van schepen van vijftien jaar oud of ouder en de overgang van een niet-erkende organisatie naar een erkende organisatie.

Met het oog op een goede toepassing van de bepalingen van dit lid werken de erkende organisaties met elkaar samen.

Artikel 11

1. De erkende organisaties richten, uiterlijk ... (*) overeenkomstig de toepasselijke internationale kwaliteitsnormen een onafhankelijk systeem voor kwaliteitsbeoordeling en certificering op en houden dit in stand. Daaraan kan met adviesbevoegdheid worden deelgenomen door belanghebbende beroepsorganisaties die betrokken zijn bij de scheepvaartindustrie.

2. Het systeem voor kwaliteitsbeoordeling en certificering voert de volgende taken uit:

- a) periodieke beoordeling van de kwaliteitsbeheerssystemen van erkende organisaties, overeenkomstig de criteria van de kwaliteitsnorm ISO 9001;
- b) certificering van de kwaliteitsbeheerssystemen van erkende organisaties, daaronder begrepen organisaties waarvoor de erkenning is aangevraagd overeenkomstig artikel 3;
- c) publicatie van interpretaties van de internationaal erkende kwaliteits beheers normen, met name om rekening te houden met de specifieke kenmerken van de aard en verplichtingen van erkende organisaties, en
- d) opstellen van individuele en collectieve aanbevelingen voor de verbetering van de processen en interne controlemechanismen van erkende organisaties.

3. Het systeem voor kwaliteitsbeoordeling en certificering beschikt over de nodige governance en bevoegdheden om onaf-

(*) 24 maanden na de datum van inwerkingtreding van deze verordening.

hankelijk op te treden ten aanzien van de erkende organisaties en is uitgerust met de nodige middelen om zijn taken effectief uit te voeren volgens de strengste normen van het vak. Het systeem voor kwaliteitsbeoordeling en certificering stelt zijn werkmethoden en reglement van orde vast.

4. Het systeem voor kwaliteitsbeoordeling en certificering stelt een jaarwerkplan vast.

5. Het systeem voor kwaliteitsbeoordeling en certificering kan andere externe kwaliteitsbeoordelingsorganen om bijstand verzoeken.

6. Het systeem voor kwaliteitsbeoordeling en certificering verstrekt de belanghebbenden, waaronder de vlaggenstaten en de Commissie, volledige informatie over haar jaarwerkplan almede over haar bevindingen en aanbevelingen, met name betreffende situaties waar de veiligheid in het gedrang zou kunnen zijn gekomen.

7. Het systeem voor kwaliteitsbeoordeling en certificering wordt periodiek beoordeeld door de Commissie.

8. De Commissie brengt aan de lidstaten verslag uit over de resultaten en follow-up van haar beoordeling.

Artikel 12

1. De Commissie wordt bijgestaan door het bij Verordening (EG) nr. 2099/2002 ⁽¹⁾ ingestelde Comité voor maritieme veiligheid en voorkoming van verontreiniging door schepen (COSS).

2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn de artikelen 3 en 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van artikel 8 van dat besluit.

3. 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 periode wordt vastgesteld op drie maanden.

4. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn artikel 5 bis, leden 1 tot en met 4, en artikel 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van artikel 8 van dat besluit.

Artikel 13

1. Deze verordening kan, zonder dat het toepassingsgebied wordt uitgebreid, worden gewijzigd met het oog op het actualiseren van de minimumcriteria in bijlage I, met inachtneming, in het bijzonder, van de relevante IMO-besluiten.

Deze maatregelen, die beogen niet-essentiële onderdelen van deze verordening te wijzigen, worden vastgesteld overeenkomstig de regelgevingsprocedure met toetsing als bedoeld in artikel 12, lid 4.

⁽¹⁾ PB L 324 van 29.11.2002, blz. 1. Verordening laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 93/2007 van de Commissie (PB L 22 van 31.1.2007, blz. 12).

2. Wijzigingen van de in artikel 2, onder b), van deze verordening gedefinieerde internationale verdragen kunnen van het toepassingsgebied van deze verordening worden uitgesloten krachtens artikel 5 van Verordening (EG) nr. 2099/2002.

Artikel 14

1. De Commissie draagt zorg voor de aanneming en bekendmaking van:

- a) criteria voor het meten van de doeltreffendheid van de voorschriften en procedures, alsmede voor het meten van de prestaties van de erkende organisatie op het gebied van veiligheid en preventie van verontreiniging van hun geklasseerde schepen, met name rekening houdend met de gegevens die zijn overgelegd in het kader van het Memorandum van Overeenstemming van Parijs betreffende havenstaatcontrole en/of andere soortgelijke regelingen en;
- b) criteria om te bepalen wanneer dergelijke prestaties geacht moeten worden een onaanvaardbare bedreiging te vormen voor de veiligheid of het milieu, waarbij rekening kan worden gehouden met specifieke omstandigheden die van invloed zijn op kleinere of hooggespecialiseerde organisaties.

Deze maatregelen die beogen niet-essentiële onderdelen van deze verordening te wijzigen door haar aan te vullen, worden vastgesteld overeenkomstig de regelgevingsprocedure met toetsing als bedoeld in artikel 12, lid 4.

2. De maatregelen die beogen niet-essentiële onderdelen van deze verordening te wijzigen door haar aan te vullen en die betrekking hebben op de uitvoering van artikel 6 en, in voorkomend geval, artikel 7, worden vastgesteld overeenkomstig de regelgevingsprocedure met toetsing als bedoeld in artikel 12, lid 4.

3. Onverminderd de onmiddellijke toepassing van de criteria in bijlage I kan de Commissie overeenkomstig de in artikel 12, lid 3, bedoelde regelgevingsprocedure richtsnoeren aannemen betreffende de interpretatie ervan en in overweging nemen doelstellingen vast te stellen voor de algemene minimumcriteria bedoeld in punt 3, deel A, van bijlage I.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te ...

Voor het Europees Parlement

De voorzitter

...

Artikel 15

1. De organisaties die bij de inwerkingtreding van deze verordening zijn erkend in overeenstemming met Richtlijn 94/57/EG, behouden hun erkenning onder voorbehoud van de bepalingen van lid 2.

2. Onverminderd de artikelen 5 en 7, onderzoekt de Commissie alle op grond van Richtlijn 94/57/EG verleende beperkte erkenningen opnieuw in het licht van artikel 4, lid 3, van deze verordening uiterlijk ... (*), teneinde te besluiten, in overeenstemming met de in artikel 12, lid 3, bedoelde regelgevingsprocedure, of de beperkingen door andere moeten worden vervangen of moeten worden geschrapt. De beperkingen blijven van toepassing totdat de Commissie een besluit heeft genomen.

Artikel 16

In de loop van de beoordeling ingevolge artikel 8, lid 1, gaat de Commissie na of de houder van de erkenning binnen de organisatie de desbetreffende juridische entiteit is waarop de bepalingen van deze verordening van toepassing zijn. Indien dat niet het geval is, neemt de Commissie een besluit tot wijziging van die erkenning.

Indien de Commissie de erkenning wijzigt, passen de lidstaten hun overeenkomsten met de organisatie aan om rekening te houden met de wijziging.

Artikel 17

De Commissie brengt het Europees Parlement en de Raad om de twee jaar op de hoogte van de toepassing van deze verordening.

Artikel 18

Verwijzingen naar Richtlijn 94/57/EG in het communautair of nationaal recht gelden, voor zover van toepassing, als verwijzingen naar deze verordening en worden gelezen volgens de concordantietabel van bijlage II.

Artikel 19

Deze verordening treedt in werking op de twintigste dag volgende op die van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Voor de Raad

De voorzitter

...

(*) Twaalf maanden na de inwerkingtreding van deze verordening.

BIJLAGE I

MINIMUMCRITERIA VOOR ORGANISATIES

(Bedoeld in artikel 3)

A. ALGEMENE MINIMUMCRITERIA

1. Een erkende organisatie moet rechtspersoonlijkheid bezitten in de staat waarin zij is gevestigd. Haar boekhouding wordt door onafhankelijke auditors gecertificeerd.
2. De erkende organisatie moet met bewijsstukken kunnen aantonen dat zij een uitgebreide ervaring heeft in het beoordelen van het ontwerp en de bouw van koopvaardij schepen.
3. De erkende organisatie moet te allen tijde beschikken over een aanzienlijk bestand van leidinggevend, technisch, ondersteunend en onderzoek verrichtend personeel dat in verhouding is tot de omvang van de vloot onder klasse, haar samenstelling en de mate van betrokkenheid van de erkende organisatie bij de bouw en verbouwing van schepen. De organisatie moet in staat zijn om aan elke werklocatie wanneer en in de mate dat dit nodig is middelen en personeel toe te wijzen die in verhouding zijn tot de taken die moeten worden uitgevoerd in overeenstemming met de algemene minimumcriteria van de punten 6 en 7 en de specifieke minimumcriteria van deel B.
4. De erkende organisatie moet beschikken over een aantal eigen gedetailleerde voorschriften en procedures, of aange-toond hebben daarover te kunnen beschikken, die de hoedanigheid hebben van internationaal erkende normen, met betrekking tot het ontwerp, de bouw en de periodieke controle van koopvaardij schepen en past deze toe. Deze moeten worden bekendgemaakt en voortdurend bijgewerkt en via onderzoeks- en ontwikkelingsprogramma's verbeterd.
5. De erkende organisatie moet jaarlijks haar scheepsregister laten publiceren of opslaan in een elektronische databank die toegankelijk is voor het publiek.
6. De erkende organisatie moet niet gecontroleerd worden door reders of scheepsbouwers, noch door anderen die commercieel betrokken zijn bij de bouw, de uitrusting, de herstelling of de exploitatie van schepen. De erkende organisatie is voor haar omzet niet in hoge mate afhankelijk van één enkele commerciële onderneming. De erkende organisatie verricht geen klasserings- of wettelijk voorgeschreven werkzaamheden indien zij identiek is aan of zake-lijke, persoonlijke of verwantschapsrelaties heeft met de eigenaar of exploitant van het schip. Deze onverenigbaar-heid geldt ook voor deskundigen die in dienst zijn van de erkende organisatie.
7. De erkende organisatie moet functioneren overeenkomstig de bepalingen van de bijlage van Resolutie A.789(19) van de IMO over specifieke voorschriften inzake de controlerende en certificerende functies van erkende organisa-ties die namens de overheid optreden, voor zover die bepalingen toepasselijk zijn binnen de werkingssfeer van deze verordening.

B. SPECIEFIEKE MINIMUMCRITERIA

1. De erkende organisatie moet werkzaam zijn in alle delen van de wereld via haar fulltime deskundigen of, in uitzonderlijke en naar behoren gemotiveerde gevallen, via de fulltime deskundigen van andere erkende organisa-ties.
2. De erkende organisatie moet een gedragscode in acht nemen.
3. De erkende organisatie moet zodanig geleid en beheerd worden dat de geheimhouding van de door de overheid gevraagde informatie wordt gegarandeerd.
4. De erkende organisatie moet de nodige informatie verstrekken aan de overheid, de Commissie en de betrokken partijen.
5. De erkende organisatie, evenals haar deskundigen en technisch personeel, verrichten hun werkzaamheden zonder op enigerlei wijze afbreuk te doen aan de intellectuele-eigendomsrechten van scheepswerven, leveranciers van scheepsuitrusting en rederijen, met inbegrip van octrooien, licenties, knowhow of enigerlei andere vorm van kennis waarvan het gebruik op communautair of nationaal niveau rechtsbescherming geniet; in geen geval en onverminderd de beoordelingsbevoegdheden van de lidstaten en de Commissie, en met name uit hoofde van artikel 9, zijn de erkende organisatie, de deskundigen of het technisch personeel die respectievelijk dat zij in dienst heeft gerechtigd commercieel relevante gegevens die zij in het kader van hun inspectie-, verificatie- of controle-werkzaamheden met betrekking tot schepen in aanbouw of schepen waaraan reparaties zijn verricht hebben verkregen, over te dragen of te verspreiden.
6. Het bestuur van de erkende organisatie moet zijn kwaliteitsbeleid, kwaliteitsdoelstellingen en streven naar kwaliteit bepaald en schriftelijk vastgesteld hebben en erop toezien dat dit beleid wordt begrepen, ten uitvoer gelegd en gehandhaafd op alle niveaus van de erkende organisatie. Het beleid van de organisatie moet gebaseerd zijn op prestatieoogmerken en -indicatoren op het gebied van veiligheid en preventie van verontreiniging.

7. De organisatie moet garanderen dat:
 - a) haar voorschriften en procedures methodisch worden vastgesteld en gehandhaafd;
 - b) haar voorschriften en procedures worden nageleefd en er een intern systeem wordt opgezet voor meting van de kwaliteit van de diensten met betrekking tot deze voorschriften en procedures;
 - c) wordt voldaan aan de eisen betreffende de wettelijk voorgeschreven werkzaamheden waartoe de erkende organisatie is gemachtigd en er een intern systeem wordt opgezet voor meting van de kwaliteit van de diensten met betrekking tot naleving van de internationale verdragen;
 - d) de verantwoordelijkheden, de bevoegdheden en de onderlinge verhoudingen van het personeel van wie de werkzaamheden de kwaliteit van de dienstverlening van de erkende organisatie beïnvloeden, zijn omschreven en gedocumenteerd;
 - e) alle werkzaamheden worden gecontroleerd;
 - f) zij beschikt over een controlesysteem in het kader waarvan toezicht wordt gehouden op de werkzaamheden van de bij de erkende organisatie in dienst zijnde deskundigen en technisch en administratief personeel;
 - g) de deskundigen beschikken over uitgebreide kennis van het specifieke scheepstype waarop zij hun werkzaamheden verrichten, voor zover relevant voor de te verrichten specifieke controle, en van de desbetreffende toepasselijke voorschriften;
 - h) een systeem voor opleiding en permanente bijscholing van deskundigen wordt toegepast;
 - i) gegevens worden bijgehouden waarmee kan worden aangetoond dat in het kader van de verrichte diensten de voorgeschreven normen worden gehaald en dat het kwaliteitssysteem doeltreffend werkt;
 - j) zij een uitgebreid systeem van geplande en gedocumenteerde interne controles inzake met de kwaliteit verband houdende activiteiten in alle vestigingen toepast;
 - k) de volgens het geharmoniseerd systeem van onderzoek en certificatie vereiste wettelijk voorgeschreven onderzoeken en inspecties waartoe de erkende organisatie gemachtigd is, worden verricht volgens de bepalingen van de bijlage en het aanhangsel bij Resolutie A948(23) van de IMO betreffende richtlijnen voor onderzoek in het kader van het geharmoniseerd systeem van onderzoek en certificatie;
 - l) de directe bestuurlijke verantwoordelijkheden en bevoegdheden tussen het hoofdkantoor en de regionale kantoren van de erkende organisatie en die tussen de erkende organisaties en hun deskundigen duidelijk zijn afgebakend.
 8. De organisatie moet beschikken over en gebruik maken van een doeltreffend intern kwaliteitssysteem, dat steunt op de desbetreffende gedeelten van de internationaal erkende kwaliteitsnormen en in overeenstemming is met de normen EN ISO/IEC 17020:2004 (inspectieorganen) en EN ISO 9001:2000 (kwaliteitsbeheerssystemen, eisen), zoals geïnterpreteerd en gecertificeerd door het in artikel 11, lid 1, bedoelde systeem voor kwaliteitbeoordeling en certificering, en dit systeem handhaven.
 9. De regels en procedures van de erkende organisatie moeten op zodanige wijze uitgevoerd worden dat de organisatie in staat blijft om aan haar eigen, directe kennis en oordeel een betrouwbare en objectieve verklaring betreffende de veiligheid van de betrokken schepen te ontleen door middel van klassecertificaten op basis waarvan wettelijk voorgeschreven certificaten kunnen worden afgegeven.
 10. De erkende organisatie moet beschikken over de noodzakelijke middelen voor de beoordeling — door gebruikmaking van gekwalificeerd beroepspersoneel en ingevolge de bepalingen van de bijlage bij Resolutie A.913(22) van de IMO betreffende richtlijnen voor de uitvoering van de internationale veiligheidscode (ISM-code) door de overheid — van de toepassing en handhaving van het veiligheidssysteem, zowel aan de wal als aan boord van schepen die bestemd zijn om onder de certificatie te vallen.
 11. De erkende organisatie dient vertegenwoordigers van de overheid en van de andere betrokken partijen te laten meewerken aan de uitwerking van haar voorschriften en procedures.
-

BIJLAGE II

CONCORDANTIETABEL

Richtlijn 94/57/EG	Richtlijn .../.../EG	De onderhavige verordening
Artikel 1	Artikel 1	Artikel 1
Artikel 2, onder a)	Artikel 2, onder a)	Artikel 2, onder a)
Artikel 2, onder b)	Artikel 2, onder b)	-
Artikel 2, onder c)	Artikel 2, onder c)	-
Artikel 2, onder d)	Artikel 2, onder d)	Artikel 2, onder b)
Artikel 2, onder e)	Artikel 2, onder e)	Artikel 2, onder c)
-	Artikel 2, onder f)	Artikel 2, onder d)
Artikel 2, onder f)	Artikel 2, onder g)	Artikel 2, onder e)
Artikel 2, onder g)	Artikel 2, onder h)	Artikel 2, onder f)
Artikel 2, onder h)	Artikel 2, onder i)	Artikel 2, onder g)
Artikel 2, onder i)	Artikel 2, onder k)	Artikel 2, onder i)
-	Artikel 2, onder j)	Artikel 2, onder h)
Artikel 2, onder j)	Artikel 2, onder l)	-
Artikel 2, onder k)	-	Artikel 2, onder j)
Artikel 3	Artikel 3	
Artikel 4, lid 1, eerste zin	-	Artikel 3, lid 1
Artikel 4, lid 1, tweede zin	-	Artikel 3, lid 2
Artikel 4, lid 1, derde zin	-	-
Artikel 4, lid 1, vierde zin	-	Artikel 4, lid 1
-	-	Artikel 3, lid 3
-	-	Artikel 4, leden 2, 3 en 4
-	-	Artikel 5
-	-	Artikel 6
-	-	Artikel 7
Artikel 5, lid 1	Artikel 4, lid 1	-
Artikel 5, lid 3	Artikel 4, lid 2	-
Artikel 6, leden 1, 2, 3 en 4	Artikel 5, leden 1, 2, 3 en 4	-
Artikel 6, lid 5	-	-

Richtlijn 94/57/EG	Richtlijn .../.../EG	De onderhavige verordening
Artikel 7	Artikel 6	Artikel 12
Artikel 8, lid 1, eerste streepje	Artikel 7, lid 1, eerste alinea, onder a)	-
Artikel 8, lid 1, tweede streepje	-	Artikel 13, lid 1
Artikel 8, lid 1, derde streepje	Artikel 7, lid 1, eerste alinea, onder b)	-
-	Artikel 7, lid 1, tweede alinea	Artikel 13, lid 1 (tweede alinea)
Artikel 8, lid 2	Artikel 7, lid 2	-
Artikel 8, lid 2, tweede alinea	-	Artikel 13, lid 2
Artikel 9, lid 1	-	-
Artikel 9, lid 2	-	-
Artikel 10, lid 1, aanhef	Artikel 8	-
Artikel 10, lid 1, onder a), b) en c), leden 2, 3 en 4	-	-
Artikel 11, leden 1 en 2	Artikel 9, leden 1 en 2	-
Artikel 11, leden 3 en 4	-	Artikel 8, leden 1 en 2
Artikel 12	Artikel 10	-
Artikel 13	-	-
Artikel 14	Artikel 11, leden 1 en 2	-
-	Artikel 11, lid 3	-
-	Artikel 12	-
-	-	Artikel 9
Artikel 15, lid 1	-	-
-	-	Artikel 10, leden 1 en 2
Artikel 15, lid 2	-	Artikel 10, lid 3
Artikel 15, lid 3	-	Artikel 10, lid 4
Artikel 15, lid 4	-	Artikel 10, lid 5
Artikel 15, lid 5	-	Artikel 10, lid 6, eerste, tweede, derde, vijfde alinea
-	-	Artikel 10, lid 6, vierde alinea
Artikel 16	Artikel 13	-
Artikel 17	Artikel 16	-
-	Artikel 14	-
-	Artikel 15	-

Richtlijn 94/57/EG	Richtlijn .../.../EG	De onderhavige verordening
-	-	Artikel 11
-	-	Artikel 14
-	-	Artikel 15
-	-	Artikel 16
-	-	Artikel 17
-	-	Artikel 18
-	-	Artikel 19
Bijlage	-	Bijlage I
-	Bijlage I	-
-	Bijlage II	Bijlage II

MOTIVERING VAN DE RAAD

I. INLEIDING

De Raad heeft in het kader van de medebeslissingsprocedure (art. 251 VEG) op 30 november 2007 een politiek akkoord bereikt over twee afzonderlijke rechtsinstrumenten op basis van het betrokken Commissievoorstel ⁽¹⁾: een ontwerp-richtlijn inzake gemeenschappelijke voorschriften en normen voor met de inspectie en controle van schepen belaste organisaties en voor de desbetreffende werkzaamheden van administratieve instanties (herschikking) en een ontwerp-verordening inzake gemeenschappelijke voorschriften en normen voor met de inspectie en controle van schepen belaste organisaties (herschikking). Dit document heeft betrekking op het deel van het Commissievoorstel betreffende de herschikte verordening ⁽²⁾.

Na de bijwerking door de juristen/vertalers, heeft de Raad op 6 juni 2008 zijn gemeenschappelijk standpunt vastgesteld.

De Raad heeft bij het bepalen van zijn standpunt rekening gehouden met de adviezen van het Europees Economisch en Sociaal Comité ⁽³⁾ en het Comité van de Regio's ⁽⁴⁾. Een groot aantal amendementen van het Europees Parlement, die op 25 april 2007 ⁽⁵⁾ in eerste lezing werden aangenomen, zijn in de tekst van de richtlijn en/of de verordening overeenkomstig het standpunt van de Raad verwerkt of weerspiegeld.

Het voorstel strekt tot herschikking van achtereenvolgende wijzigingen in Richtlijn 94/57/EG inzake gemeenschappelijke voorschriften en normen voor met de inspectie van schepen en de afgifte van scheepscertificaten belaste organisaties, de zogeheten 'erkende organisaties'. Voorts wordt een aantal bepalingen van de bestaande richtlijn gewijzigd met het oog op vereenvoudiging of harmonisatie of ter aanscherping van de huidige voorschriften, bijvoorbeeld door strengere controle van erkende organisaties en door hervorming van het stelsel van sancties tegen degenen die niet voldoen aan de minimumcriteria voor erkenning.

II. ANALYSE VAN HET GEMEENSCHAPPELIJK STANDPUNT

a) Vorm van het rechtsinstrument

Het voornaamste punt van discussie tijdens de besprekingen in de Raadsinstanties was de vorm van het door de Commissie voorgestelde rechtsinstrument. Verscheidene bepalingen in de voorgestelde richtlijn leggen rechtstreeks verplichtingen op aan individuele personen, in casu de erkende organisaties of delegeren die bevoegdheid aan de Commissie. Dit is door de Juridische dienst van de Raad bevestigd in zijn advies van 8 oktober 2007 (doc. 13616/07), dat de keuze biedt tussen een verordening, een nieuwe redactie van de bepalingen in kwestie of splitsing in een richtlijn en een verordening.

Het door de Raad bereikte politieke akkoord houdt in dat de tekst wordt gesplitst in twee afzonderlijke instrumenten, een richtlijn en een verordening. De richtlijn bevat de tot de lidstaten gerichte bepalingen betreffende hun betrekkingen met erkende organisaties, en de verordening bevat alle bepalingen in verband met de erkenning op het niveau van de Gemeenschap, dat wil zeggen het toekennen en het intrekken van de erkenning door de Commissie, de verplichtingen en criteria waaraan de organisaties moeten voldoen om in aanmerking te komen voor erkenning door de Gemeenschap alsmede mogelijke sancties tegen erkende organisaties die niet aan deze verplichtingen en criteria voldoen.

b) Belangrijkste vraagstukken in verband met de verordening

Afgezien van het besluit om alle bepalingen in verband met de erkenning door de Gemeenschap van met de inspectie en controle van schepen belaste organisaties onder te brengen in een nieuwe verordening, achtte de Raad het dienstig deze bepalingen te wijzigen omwille van de duidelijkheid of in het licht van de volgende overwegingen:

⁽¹⁾ De Commissie had op 30 januari 2006 haar voorstel voor een herschikte richtlijn inzake gemeenschappelijke voorschriften en normen voor met de inspectie en controle van schepen belaste organisaties toegezonden (doc. 5912/06 MAR 11 ENV 50 CODEC 95).

⁽²⁾ Het gemeenschappelijk standpunt inzake de ontwerp-verordening staat in doc. 5724/08; de motivering in 5724/08 ADD 1.

⁽³⁾ CESE 1177/2006 van 13.9.2006 (PB C 318 van 23.12.2006, blz. 195-201).

⁽⁴⁾ CdR 43/2006 van 15.6.2006 (PB C 229 van 22.9.2006, blz. 38).

⁽⁵⁾ Doc. 8724/07 CODEC 389 MAR 28 ENV 206 (nog niet gepubliceerd in het Publicatieblad).

1) *Reikwijdte van erkenning en minimumerkenningscriteria*

De Raad acht het evenals het Europees Parlement belangrijk te benadrukken dat een organisatie, ongeacht de ondernemingsstructuur, alleen kan worden erkend indien zij in de hele wereld diensten verleent. In geval van een beperkte erkenning biedt het gemeenschappelijk standpunt duidelijkheid ten aanzien van de redenen voor de beperking en de voorwaarden voor wijziging ervan. Om te voorkomen dat de minimumcriteria voor de erkenning worden afgezwakt, biedt het gemeenschappelijk standpunt de mogelijkheid via de comitologieprocedure voorschriften inzake de interpretatie van en doelstellingen voor deze criteria te bepalen, met name wat het aantal personeelsleden van de erkende organisatie betreft.

2) *Opleggen van boetes aan de erkende organisaties*

Naar het oordeel van de Raad moeten de lidstaten via de kennisgevingsprocedure worden geïnformeerd over elk besluit van de Commissie om boetes op te leggen aan erkende organisaties die hun verplichtingen in het kader van deze verordening niet nakomen.

3) *Harmonisatie van voorschriften en procedures van erkende organisaties en wederzijdse erkenning van de door hen afgegeven certificaten*

De Raad hecht zijn goedkeuring aan het voorstel van de Commissie om erkende organisaties aan te moedigen hun voorschriften en procedures verder te harmoniseren en te overwegen wanneer zij zullen overgaan tot wederzijdse erkenning van materialen, uitrusting en componenten. Het gemeenschappelijk standpunt bevat evenwel een aantal vrijwaringsclausules. Deze hebben betrekking op gevallen waarin erkende organisaties het niet eens kunnen worden over de wederzijdse erkenning van certificaten of op gevallen waarin materiaal, uitrusting of een component niet strookt met het desbetreffende certificaat.

Evenals het Europees Parlement verzoekt de Raad de Commissie een rapport voor te leggen over de mate waarin de voorschriften en procedures van erkende organisaties thans geharmoniseerd zijn alsmede over de wederzijdse erkenning van door hen afgegeven certificaten.

4) *Beoordeling en certificering van de kwaliteitsbeheersystemen van erkende organisaties*

De Raad is het volledig eens met de grote lijnen van het Commissievoorstel dat erkende organisaties een instantie voor het beoordelen en certificeren van hun kwaliteitsbeheerssystemen moeten opzetten. Grotendeels in overeenstemming met het amendement van het Europees Parlement benadrukt de Raad in zijn gemeenschappelijk standpunt dat dit dient te geschieden in overeenstemming met de toepasselijke internationale kwaliteitsnormen en de inzichten van de betrokken beroepsorganisaties in de scheepvaart-industrie.

De verdere wijzigingen die de Raad in de bepalingen betreffende het systeem voor kwaliteitsbeoordeling en certificering heeft aangebracht hebben ten doel de taken van die instantie te stroomlijnen en duidelijk te maken dat zij moet beschikken over de bestuurlijke autonomie en de bevoegdheden die nodig zijn om onafhankelijk van de erkende organisaties te kunnen handelen.

5) *Invoering van de regelgevingsprocedure met toetsing*

Overeenkomstig het gewijzigde comitologiebesluit⁽¹⁾ neemt de Raad in zijn gemeenschappelijk standpunt de regelgevingsprocedure met toetsing op teneinde de verordening aan te kunnen passen aan de wijzigingen in internationale verdragen, protocollen, codes en resoluties, de minimumerkenningscriteria te kunnen actualiseren en de criteria te kunnen vaststellen voor het meten van de effectiviteit van de voorschriften en procedures en van de prestaties van de erkende organisaties op het gebied van veiligheid en verontreinigingspreventie.

III. AMENDEMENTEN

In het gemeenschappelijk standpunt is een aantal van de amendementen van het Europees Parlement in eerste lezing naar de letter, naar de geest of ten dele overgenomen: 6, 11, 12, 15, 16, 17, 18, 20, 25, 26, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 50, 52, 53, 54, 55, 56, 59, 60, 61, 62, 64, 66, 68, 69, 71 en 74. De betrokken bepalingen volgen vaak wel de geest maar niet de letter van de amendementen omdat de tekst als gevolg van de splitsing in twee afzonderlijke instrumenten op een aantal punten moest worden aangepast.

⁽¹⁾ 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 uitvoeringsbevoegdheden is gewijzigd bij Besluit 2006/512/EG van de Raad van 17 juli 2006 (PB L 200, 22.7.2006, blz. 11).

De resterende amendementen konden niet worden aanvaard omdat zij naar het oordeel van de Raad niet stroken met de procedures voor erkenning door de Gemeenschap (amendement 14), niet geheel duidelijk zijn of overbodig lijken (amendementen 19, 23, 57 en 67) of niet stroken met de visie van de Raad op het instellen van de instantie voor het beoordelen en certificeren van de kwaliteitsbeheerssystemen van erkende organisaties (amendementen 63, 65 en gedeeltelijk 74).

IV. CONCLUSIE

De Raad is van oordeel dat zijn gemeenschappelijk standpunt het juiste middel is voor het regelen van de erkenning, op het niveau van de Gemeenschap, van met de inspectie en controle van schepen belaste organisaties door het vaststellen van een verordening die vergezeld gaat van een richtlijn die aangeeft volgens welke voorschriften de lidstaten gestalte moeten geven aan hun betrekkingen met die organisaties.

De tekst van het gemeenschappelijk standpunt weerspiegelt een groot aantal van de amendementen van het Europees Parlement. De Raad zal met het Europees Parlement graag een opbouwend debat aangaan met het oog op een spoedige aanneming van de richtlijn.

GEMEENSCHAPPELIJK STANDPUNT (EG) Nr. 19/2008**door de Raad vastgesteld op 6 juni 2008****met het oog op de aanneming van Verordening (EG) nr. .../2008 van het Europees Parlement en de Raad van ... betreffende de aansprakelijkheid van vervoerders van passagiers over zee bij ongevallen****(Voor de EER relevante tekst)**

(2008/C 190 E/02)

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 Commissie,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité ⁽¹⁾,Na raadpleging van het Comité van de Regio's ⁽²⁾,Handelend volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag ⁽³⁾,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) In het kader van het gemeenschappelijk vervoerbeleid moeten verdere maatregelen worden genomen om de veiligheid van het zeevervoer te verbeteren. Het gaat onder meer om regels inzake de aansprakelijkheid voor schade aan passagiers, daar het belangrijk is de bij een scheepsongeval betrokken passagiers een passende mate van schadeloosstelling te bieden.
- (2) Het Protocol van 2002 bij het Verdrag van Athene betreffende het vervoer van passagiers en hun bagage over zee van 1974 is op 1 november 2002 aangenomen onder de auspiciën van de Internationale Maritieme Organisatie (hierna: IMO). De Gemeenschap en haar lidstaten overwegen momenteel of zij tot dit protocol zullen toetreden of het zullen bekrachtigen.
- (3) Het Verdrag van Athene, betreffende het vervoer van passagiers en hun bagage over zee van 1974 zoals gewijzigd bij het Protocol van 2002 (hierna: „Verdrag van Athene”), is uitsluitend van toepassing op internationaal vervoer. Op de interne markt van zeevervoersdiensten wordt geen onderscheid meer gemaakt tussen nationaal en internationaal vervoer, zodat zowel voor het internationale als het nationale vervoer binnen de Gemeenschap dezelfde mate en aard van aansprakelijkheid dient te gelden.
- (4) De Juridische Commissie van de IMO heeft op 19 oktober 2006 het voorbehoud en de richtsnoeren voor de uitvoering van het Verdrag van Athene (hierna: „IMO-richtsnoeren”) aangenomen teneinde bepaalde kwesties betreffende het Verdrag van Athene, in het

bijzonder de vergoeding van met terrorisme verband houdende schade, te regelen; de IMO-richtsnoeren kunnen als zodanig als *lex specialis* worden beschouwd.

- (5) Deze verordening neemt delen van de IMO-richtsnoeren over en maakt deze bindend. In dat verband moeten de bepalingen van de IMO-richtsnoeren die op voorwaardelijke wijze zijn geformuleerd, op bindende wijze worden geformuleerd.
- (6) De bepalingen van het Verdrag van Athene (bijlage I) en van de IMO-richtsnoeren (bijlage II) moeten *mutatis mutandis* worden opgevat in de context van de communautaire regelgeving.
- (7) De aangelegenheden die worden geregeld door de artikelen 17 en 17 bis van het Verdrag van Athene vallen onder de exclusieve bevoegdheid van de Europese Gemeenschap, voor zover deze artikelen van invloed zijn op de voorschriften van Verordening (EG) nr. 44/2001 van de Raad van 22 december 2000 betreffende de rechterlijke bevoegdheid, de erkenning en de tenuitvoerlegging van beslissingen in burgerlijke en handelszaken ⁽⁴⁾. In dit opzicht zullen deze twee bepalingen deel uitmaken van de communautaire rechtsorde wanneer de Europese Gemeenschap toetreedt tot het Verdrag van Athene.
- (8) Voor de toepassing van deze verordening moeten de woorden „of in een lidstaat is geregistreerd” worden geïnterpreteerd in die zin dat de vlaggenstaat in geval van registratie van rompbevrachting ofwel een lidstaat van de EU of een partij bij het Verdrag van Athene moet zijn. De lidstaten en de Commissie moeten het nodige doen om de IMO te verzoeken richtsnoeren inzake registratie van rompbevrachting op te stellen.
- (9) Voor de toepassing van deze verordening mag de term „mobiliteitshulpmiddelen” niet worden opgevat als bagage of voertuigen in de zin van artikel 8 van het Verdrag van Athene.
- (10) De maatregelen voor de uitvoering van deze verordening moeten worden aangenomen 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 uitvoeringsbevoegdheden ⁽⁵⁾.

⁽¹⁾ PB C 318 van 23.12.2006, blz. 195.⁽²⁾ PB C 229 van 22.9.2006, blz. 38.⁽³⁾ Advies van het Europees Parlement van 25 april 2007 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad), gemeenschappelijk standpunt van de Raad van 6 juni 2008 en standpunt van het Europees Parlement van ... (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad). Besluit van de Raad van ... (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad)⁽⁴⁾ PB L 12 van 16.1.2001, blz. 1. Verordening laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1791/2006 (PB L 363 van 20.12.2006, blz. 1).⁽⁵⁾ PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23. Besluit gewijzigd bij Besluit 2006/512/EG (PB L 200 van 22.7.2006, blz. 11).

- (11) In het bijzonder moet de Commissie de bevoegdheid worden gegeven om deze verordening te wijzigen met het oog op de opname van latere wijzigingen van de internationale overeenkomsten, protocollen, codes en resoluties die daarmee verband houden. Aangezien het gaat om maatregelen van algemene strekking tot wijziging van niet-essentiële onderdelen van deze verordening onder meer door haar aan te vullen met nieuwe niet-essentiële onderdelen, moeten deze maatregelen worden aangenomen volgens de regelgevingsprocedure met toetsing als bedoeld in artikel 5 bis van Besluit 1999/468/EG.
- (12) Het bij Verordening (EG) nr. 1406/2002 van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 opgerichte Europees Agentschap voor maritieme veiligheid ⁽¹⁾ dient de Commissie te ondersteunen bij de voorbereiding en opstelling van een voortgangsverslag over de werking van de nieuwe voorschriften.
- (13) Om hun verplichtingen uit hoofde van deze verordening na te komen, kunnen de lidstaten overwegen het Internationale Verdrag inzake beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen van 1976, als gewijzigd bij het Protocol van 1996, te bekrachtigen en gebruik te maken van de in artikel 15, lid 3 bis, van dat verdrag geboden mogelijkheid om op grond van specifieke bepalingen van deze verordening het op passagiers toe te passen systeem inzake aansprakelijkheidsbeperking te regelen.
- (14) Daar de doelstelling van deze verordening, namelijk het ontwikkelen van een uniforme regeling inzake de rechten van vervoerders over zee en hun passagiers bij ongevallen, niet voldoende door de lidstaten kan worden verwezenlijkt en derhalve, vanwege de behoefte aan uniforme aansprakelijkheidsgrenzen bij ongevallen in alle lidstaten, beter door de Gemeenschap kan worden verwezenlijkt, kan de Gemeenschap, overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag neergelegde subsidiariteitsbeginsel, maatregelen nemen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze verordening niet verder dan nodig is om deze doelstelling te verwezenlijken,

HEBBEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Doelstelling

Deze verordening voorziet in de communautaire regeling betreffende aansprakelijkheid en verzekering voor het vervoer van passagiers over zee, zoals vastgesteld in de toepasselijke bepalingen van:

- a) het Verdrag van Athene betreffende het vervoer van passagiers en hun bagage over zee van 1974, zoals gewijzigd bij het Protocol van 2002, hierna „Verdrag van Athene” genoemd, als gespecificeerd in bijlage I, en

- b) het voorbehoud en de richtsnoeren van de IMO voor de uitvoering van het Verdrag van Athene (hierna „IMO-richtsnoeren” genoemd), die door de Juridische Commissie van de IMO op 19 oktober 2006 zijn aangenomen en die in bijlage II zijn gespecificeerd.

Bovendien wordt bij deze verordening de toepassing van deze bepalingen uitgebreid tot vervoer van passagiers over zee binnen een zelfde lidstaat aan boord van schepen die overeenkomstig artikel 4 van Richtlijn 98/18/EG van de Raad van 17 maart 1998 inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen met Klasse A overeenstemmen ⁽²⁾ en worden een aantal aanvullende vereisten vastgesteld.

Artikel 2

Toepassingsgebied

Deze verordening is van toepassing op al het internationaal vervoer in de zin van artikel 1, lid 9, van het Verdrag van Athene en op vervoer over zee binnen eenzelfde lidstaat aan boord van schepen die overeenkomstig artikel 4 van Richtlijn 98/18/EG met Klasse A overeenstemmen, indien:

- a) het schip onder de vlag van een lidstaat vaart of in een lidstaat is geregistreerd; of
- b) de vervoersovereenkomst in een lidstaat is gesloten; of
- c) volgens de vervoersovereenkomst de plaats van vertrek of bestemming in een lidstaat is gelegen.

De lidstaten kunnen de bepalingen van deze verordening toepassen op alle binnenlandse zeereizen.

Artikel 3

Aansprakelijkheid en verzekering

1. De aansprakelijkheidsregeling ten aanzien van passagiers, hun bagage en hun voertuigen en de voorschriften inzake verzekering of een andere financiële zekerheid worden beheerst door deze verordening en de artikelen 1, 1 bis, 2, lid 2, 3 tot en met 16, 18, 20 en 21 van het Verdrag van Athene, die in bijlage I staan, en de IMO-richtsnoeren in bijlage II.

2. De IMO-richtsnoeren in bijlage II moeten als bindend worden beschouwd.

Artikel 4

Schadevergoeding voor mobiliteitshulpmiddelen of andere speciale hulpmiddelen

Bij verlies of beschadiging van mobiliteitshulpmiddelen of andere specifieke hulpmiddelen die worden gebruikt door een passagier met beperkte mobiliteit, wordt de aansprakelijkheid van de vervoerder bepaald op grond van artikel 3, lid 3, van het Verdrag van Athene. De vergoeding moet overeenstemmen met de vervangingswaarde van de betrokken hulpmiddelen of, in voorkomend geval, met de reparatiekosten.

⁽¹⁾ PB L 208 van 5.8.2002, blz. 1. Verordening laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1891/2006 (PB L 394 van 30.12.2006, blz. 1).

⁽²⁾ PB L 144 van 15.5.1998, blz. 1. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 2003/75/EG van de Commissie (PB L 190 van 30.7.2003, blz. 6).

Artikel 5

Globale beperking van de aansprakelijkheid

De rechten en plichten van de vervoerder of de feitelijke vervoerder waarin de nationale wetgeving tot uitvoering van het Internationale Verdrag inzake beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen van 1976, als gewijzigd bij het Protocol van 1996, inclusief toekomstige wijzigingen van dat verdrag, voorziet, worden door de onderhavige verordening onverlet gelaten.

Met betrekking tot vorderingen voor overlijden of persoonlijk letsel van passagiers, die veroorzaakt zijn door een van de in 2.2 van de IMO-richtsnoeren bedoelde risico's, kunnen de vervoerder, en de feitelijke vervoerder hun aansprakelijkheid beperken overeenkomstig het bepaalde in de eerste alinea, mits het volgens die bepalingen berekende maximumbedrag van de aansprakelijkheid per geval 340 miljoen STR (Speciale Trekkingsrechten) per incident of 250 000 STR per passagier niet overtreft, afhankelijk van wat het laagste bedrag is.

Artikel 6

Voorschot

Wanneer het overlijden of persoonlijk letsel van een passagier is veroorzaakt door een scheepvaartincident op het grondgebied van een lidstaat of heeft plaatsgevonden aan boord van een schip dat de vlag van een lidstaat voert of, indien van toepassing, in een lidstaat is geregistreerd, betaalt de vervoerder die het vervoer ten tijde daarvan het scheepvaartincident heeft plaatsgevonden feitelijk heeft verricht, binnen vijftien dagen na de identificatie van de schadevergoedingsgerechtigde persoon een voorschot ter dekking van onmiddellijke economische behoeften, op een basis die evenredig is aan de geleden schade. Bij overlijden bedraagt het voorschot niet minder dan EUR 21 000.

Deze bepaling is ook van toepassing wanneer de vervoerder in de Gemeenschap is gevestigd.

Een voorschot staat niet gelijk met erkenning van aansprakelijkheid en mag worden verrekend met elk bedrag dat later op grond van deze verordening wordt uitgekeerd, maar hoeft niet te worden terugbetaald, behalve in de gevallen die zijn voorgescreven bij artikel 3, lid 1, en artikel 6 van het Verdrag van Athene of bij aanhangsel A bij de IMO-richtsnoeren, of ingeval degene die het voorschot ontvangen heeft, niet de schadevergoedingsgerechtigde persoon is.

Artikel 7

Informatie ten behoeve van de passagiers

De vervoerder en/of de feitelijke vervoerder moeten ervoor zorgen dat de passagiers uiterlijk bij de afvaart passende en

begrijpelijke informatie wordt verstrekt over hun rechten uit hoofde van deze verordening. Voor zover ofwel de vervoerder of de feitelijke vervoerder heeft voldaan aan de informatieverplichting van dit artikel, is de ander niet gehouden tot informatieverstreking. Die informatie wordt verstrekt in de meest geschikte vorm.

Om aan deze informatieverplichting te voldoen, kunnen de vervoerder en de feitelijke vervoerder gebruik maken van een door de Commissie opgesteld en openbaar gemaakt overzicht van de bepalingen van deze verordening.

Artikel 8

Verslag

Uiterlijk op drie jaar na de datum van toepassing van deze verordening stelt de Commissie een verslag op over de toepassing van deze verordening, waarin onder meer rekening wordt gehouden met de economische ontwikkelingen en met de ontwikkelingen in internationale fora.

Artikel 9

Uitvoeringsmaatregelen

Maatregelen die de wijziging beogen van niet-essentiële onderdelen van deze verordening aangaande de opname van wijzigingen tot de maxima die zijn vastgesteld bij artikel 3, lid 1, artikel 4 bis, lid 1, artikel 7, lid 1, en artikel 8 van het Verdrag van Athene teneinde rekening te houden met de ingevolge artikel 23 van het Verdrag van Athene genomen besluiten en daarbij behorende aanpassingen van bijlage I, worden vastgesteld volgens de in artikel 10, lid 2, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing.

Maatregelen die de wijziging beogen van niet-essentiële onderdelen van deze verordening aangaande de opname van wijzigingen in de IMO-richtsnoeren, die in bijlage II staan, worden vastgesteld volgens de in artikel 10, lid 2, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing.

Artikel 10

Comitéprocedure

1. De Commissie wordt bijgestaan door het bij Verordening (EG) nr. 2099/2002 van het Europees Parlement en de Raad van 5 november 2002 ⁽¹⁾ ingestelde Comité voor maritieme veiligheid en voorkoming van verontreiniging door schepen (COSS).

2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn artikel 5 bis, leden 1 tot en met 4, en artikel 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van artikel 8 van dat besluit.

⁽¹⁾ PB L 324 van 29.11.2002, blz. 1. Verordening laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 93/2007 van de Commissie (PB L 22 van 31.1.2007, blz. 12).

*Artikel 11***Overgangsbepaling**

Wat betreft het vervoer over zee binnen eenzelfde lidstaat aan boord van schepen die overeenkomstig artikel 4 van Richtlijn 98/18/EG met Klasse A overeenstemmen, kunnen de lidstaten verkiezen de toepassing van deze verordening tot vier jaar na de datum van toepassing van deze verordening uit te stellen.

*Artikel 12***Inwerkingtreding**

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

Zij is van toepassing met ingang van de datum van inwerkingtreding van het Verdrag van Athene voor de Gemeenschap.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te ...

Voor het Europees Parlement

De voorzitter

...

Voor de Raad

De voorzitter

...

BIJLAGE I

Voor de toepassing van deze verordening toepasselijke bepalingen uit het Verdrag van Athene inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee

(Geconsolideerde tekst van het Verdrag van Athene betreffende het vervoer van passagiers en hun bagage over zee van 1974 en het Protocol van 2002 bij het Verdrag)

Artikel 1

Definities

In dit verdrag worden de volgende uitdrukkingen in de hieronder omschreven betekenis gebruikt:

1. a) „vervoerder” betekent een persoon door of namens welke een vervoerovereenkomst is gesloten, ongeacht de vraag of het vervoer feitelijk door deze persoon of door een feitelijke vervoerder wordt verzorgd;
- b) „feitelijke vervoerder” betekent een andere persoon dan de vervoerder, of het nu de eigenaar, de bevrachter of de exploitant van het schip betreft, die geheel of gedeeltelijk het vervoer feitelijk verricht; en
- c) „vervoerder die het vervoer feitelijk geheel of gedeeltelijk verricht” betekent de feitelijke vervoerder, of, voor zover de vervoerder zelf het vervoer verricht, de vervoerder;
2. „vervoersovereenkomst” betekent een door of namens een vervoerder gesloten overeenkomst, voor het vervoer over zee van een passagier of, in voorkomende gevallen, van een passagier en zijn bagage;
3. „schip” betekent uitsluitend een zeegaand vaartuig, met uitzondering van luchtkussenvaartuigen;
4. „passagier” betekent iedere persoon vervoerd op een schip:
 - a) krachtens een vervoersovereenkomst; of
 - b) die met toestemming van de vervoerder een voertuig of levende dieren begeleidt, waaromtrent een niet onder dit verdrag vallende overeenkomst voor goederenvervoer is gesloten;
5. „bagage” betekent elk voorwerp of voertuig dat krachtens een vervoersovereenkomst door de vervoerder wordt vervoerd, met uitzondering van:
 - a) goederen of voertuigen vervoerd krachtens een charterpartij, een cognossement of een andere overeenkomst welke hoofdzakelijk het vervoer van goederen betreft; en
 - b) levende dieren;
6. „hutbagage” is de bagage die zich in de kajuit van de passagier bevindt, die in zijn bezit is of die hij onder zijn hoede of toezicht heeft. Behalve voor de toepassing van lid 8 van dit artikel en van artikel 8 omvat de hutbagage de bagage die de passagier in of op zijn voertuig heeft;
7. „verlies of beschadiging van bagage” omvat eveneens het materiële nadeel voortvloeiende uit het feit dat de bagage niet binnen een redelijke periode, te rekenen vanaf de aankomst van het schip waarop de bagage is vervoerd of had moeten worden vervoerd, aan de passagier werd afgeleverd, maar omvat niet de vertraging voortvloeiende uit arbeidsconflicten;
8. „vervoer” heeft betrekking op de volgende periodes:
 - a) wat de passagier en zijn hutbagage betreft, de periode gedurende welke de passagier en/of zijn hutbagage zich aan boord van het schip bevinden, gedurende het in- en ontschepen en de periode tijdens welke de passagier en zijn hutbagage te water worden vervoerd van de kade naar het schip of omgekeerd indien de prijs van dit vervoer begrepen is in die van het biljet of indien het vaartuig dat voor dat bijkomend vervoer wordt gebruikt, door de vervoerder ter beschikking van de passagier werd gesteld. Het vervoer omvat wat de passagier betreft echter niet de periode tijdens welke deze zich in een zeestation of op een kade of in of op een ander havenwerk bevindt;
 - b) wat de hutbagage betreft, eveneens de periode tijdens welke de passagier zich in een zeestation of op een kade of in of op een ander havenwerk bevindt als deze bagage door de vervoerder of zijn aangestelde of lasthebber werd overgenomen en nog niet aan de passagier werd terugbezorgd;
 - c) wat andere bagage dan hutbagage betreft, de periode tussen het tijdstip waarop de vervoerder, zijn aangestelde of lasthebber de bagage te land of aan boord heeft overgenomen en het tijdstip waarop ze door de vervoerder, diens aangestelde of lasthebber werd teruggegeven;
9. „internationaal vervoer” is elk vervoer waarvan volgens de vervoersovereenkomst de plaats van vertrek en die van bestemming in twee verschillende staten liggen of in één enkele staat als er volgens de vervoersovereenkomst of het voorziene vaarplan een tussenliggende aanloophaven in een andere staat is;
10. onder „Organisatie” wordt verstaan de Internationale Maritieme Organisatie;
11. onder „secretaris-generaal” wordt verstaan de secretaris-generaal van de Organisatie.

*Artikel 1 bis***Bijlage**

De bijlage van dit verdrag vormt een integrerend deel van het verdrag.

*Artikel 2***Toepassingsgebied**

1. [...] (*)
2. Niettegenstaande de bepalingen van lid 1 van dit artikel is dit verdrag niet van toepassing als het vervoer onderworpen is aan een stelsel van burgerlijke aansprakelijkheid waarin is voorzien door bepalingen van een ander internationaal verdrag betreffende het vervoer van reizigers of bagage met een ander vervoermiddel en voor zover die bepalingen op het zeevervoer moeten worden toegepast.

*Artikel 3***Aansprakelijkheid van de vervoerder**

1. Bij verlies geleden als gevolg van het overlijden of persoonlijk letsel van een passagier veroorzaakt door een scheepvaartincident, is de vervoerder in zoverre aansprakelijk dat een dergelijk verlies met betrekking tot die passagier voor elk afzonderlijk geval niet meer dan 250 000 rekeneenheden belooft, tenzij de vervoerder bewijst dat het incident:

- a) het gevolg is van een daad van oorlog, vijandigheden, burgeroorlog, opstand of een natuurverschijnsel van uitzonderlijke, onvermijdelijke en onbedwingbare aard; of
- b) geheel is veroorzaakt door een handeling of verzuim van een derde met de bedoeling het incident te veroorzaken.

Indien en voor zover het verlies bovengenoemde grens te boven gaat, is de vervoerder verder aansprakelijk, tenzij deze bewijst dat het incident dat het verlies heeft veroorzaakt niet aan de schuld of nalatigheid van de vervoerder te wijten is.

2. Bij verlies geleden als gevolg van de dood of het persoonlijk letsel van een passagier die niet zijn veroorzaakt door een scheepvaartincident, is de vervoerder aansprakelijk indien het incident dat het verlies heeft veroorzaakt aan de schuld of nalatigheid van de vervoerder te wijten is. De last om te bewijzen dat er sprake is van schuld of nalatigheid berust bij de eiser.

3. Bij verlies geleden als gevolg van het verlies of de beschadiging van hutbagage is de vervoerder aansprakelijk indien het incident dat het verlies heeft veroorzaakt aan de schuld of nalatigheid van de vervoerder te wijten is. Schuld of nalatigheid van de vervoerder wordt aangenomen bij verlies veroorzaakt door een scheepvaartincident.

4. Bij verlies geleden als gevolg van het verlies of de beschadiging van andere bagage dan hutbagage is de vervoerder aansprakelijk, tenzij deze bewijst dat het incident dat het verlies heeft veroorzaakt niet aan de schuld of nalatigheid van de vervoerder te wijten is.

5. Voor de toepassing van dit artikel:

- a) wordt onder „scheepvaartincident” verstaan schipbreuk, kapseizen, aanvaring of stranden van het schip, explosie of brand aan boord, of defect aan het schip;
- b) omvat „schuld of nalatigheid van de vervoerder” de schuld of nalatigheid van de ondergeschikten van de vervoerder, handelend binnen het kader van hun dienstverband;
- c) wordt onder „defect aan het schip” verstaan ieder niet of gebrekkig functioneren of iedere niet-overeenstemming met toepasselijke veiligheidsvoorschriften van enig deel van het schip of de uitrusting ervan wanneer deze worden gebruikt voor ontsnapping, evacuatie, inscheping en ontscheping van passagiers, of wanneer deze worden gebruikt voor aandrijving, besturing, veilig navigeren, afmeren, ankeren, voor het aankomen op of vertrekken van een aanleg- of ankerplaats, of voor schadebeheersing na onderlopen van het schip; of wanneer deze worden gebruikt voor het te water laten van de reddingsuitrusting; en
- d) omvat „verlies” niet als bestraffing of voorbeeldstelling bedoelde schadevergoeding.

6. De aansprakelijkheid van de vervoerder krachtens dit artikel betreft slechts een verlies als gevolg van incidenten die zich tijdens het vervoer hebben voorgedaan. De last om te bewijzen dat het incident dat het verlies heeft veroorzaakt zich tijdens het vervoer heeft voorgedaan, en om de omvang van het verlies aan te tonen, berust bij de eiser.

7. Niets in dit verdrag doet afbreuk aan een recht van verhaal dat de vervoerder tegen een derde zou kunnen hebben, of aan een verweer gebaseerd op de nalatigheid van een medeverantwoordelijke passagier op grond van artikel 6 van dit verdrag. Niets in dit artikel doet afbreuk aan een uit de artikelen 7 of 8 van dit verdrag voortvloeiend recht op aansprakelijkheidsbegrenzing.

8. Enig vermoeden van schuld of nalatigheid van een partij of toewijzing van de bewijslast aan een partij heeft niet tot gevolg dat bewijsmateriaal ten gunste van die partij niet in overweging wordt genomen.

(*) Niet weergegeven.

Artikel 4

Feitelijk vervoerder

1. Indien het vervoer geheel of gedeeltelijk aan een feitelijke vervoerder wordt toevertrouwd, blijft de vervoerder aansprakelijk voor het volledige vervoer overeenkomstig de bepalingen van dit verdrag. Bovendien is de feitelijke vervoerder onderworpen aan de bepalingen van dit verdrag en kan hij zich erop beroepen voor het gedeelte van het vervoer dat hij zelf heeft verricht.
2. De vervoerder is met betrekking tot het door de feitelijke vervoerder verrichte vervoer aansprakelijk voor de handelingen en het verzuim van laatstgenoemde en van diens aangestelden en lasthebbers in de uitoefening van hun taak.
3. Elke bijzondere overeenkomst waarbij de vervoerder verplichtingen op zich neemt welke niet bij dit verdrag opgelegd zijn of afstand van rechten doet welke dit verdrag hem toekent, zal ten opzichte van de feitelijke vervoerder slechts gevolg hebben als deze laatste daar uitdrukkelijk en schriftelijk zijn instemming mee heeft betuigd.
4. In zoverre de vervoerder en de feitelijke vervoerder beiden aansprakelijk zijn, is er hoofdelijke aansprakelijkheid.
5. Geen enkele bepaling van dit artikel mag inbreuk maken op het recht op verhaal tussen de vervoerder en de feitelijke vervoerder.

Artikel 4 bis

Verplichte verzekering

1. Wanneer passagiers worden vervoerd aan boord van een schip dat geregistreerd is in een staat die partij is en dat vergunning heeft voor het vervoeren van meer dan twaalf passagiers, en dit verdrag van toepassing is, dient de vervoerder die het vervoer feitelijk geheel of gedeeltelijk verricht, een verzekering aan te houden of in een andere financiële zekerheid te voorzien, zoals een borgstelling van een bank of soortgelijke financiële instelling, ter dekking van de uit dit verdrag voortvloeiende aansprakelijkheid bij overlijden of persoonlijk letsel van een passagier. Het minimumbedrag van deze verplichte verzekering of andere financiële zekerheid belooft ten minste 250 000 rekeneenheden per passagier per afzonderlijk geval.
2. Een certificaat waaruit blijkt dat, in overeenstemming met de bepalingen van dit verdrag, een verzekering of andere financiële zekerheid van kracht is, wordt voor ieder schip verleend, nadat de bevoegde autoriteit van een staat die partij is, heeft vastgesteld dat aan de vereisten van lid 1 is voldaan. Voor een schip dat geregistreerd is in een staat die partij is, wordt dit document afgegeven of gewaarmerkt door de bevoegde autoriteit van de staat waar het schip geregistreerd is; voor een schip dat niet is geregistreerd in een staat die partij is, kan het worden afgegeven of gewaarmerkt door de bevoegde autoriteit van elke staat die partij is. Dit certificaat is gebaseerd op het in de bijlage bij dit verdrag opgenomen model en vermeldt de volgende bijzonderheden:
 - a) naam van het schip, onderscheidingsnummer of -letters en haven van registratie;
 - b) naam en hoofdkantoor van het bedrijf van de vervoerder die het vervoer feitelijk geheel of gedeeltelijk verricht;
 - c) IMO-scheepsidentificatienummer;
 - d) aard en duur van de zekerheid;
 - e) naam en hoofdkantoor van de verzekeraar of andere persoon die de financiële zekerheid stelt, en, waar nodig, het adres van het kantoor waar de verzekering is gesloten of de andere financiële zekerheid is gesteld; en
 - f) geldigheidsduur van het certificaat, welke niet langer kan zijn dan de geldigheidsduur van de verzekering of andere financiële zekerheid.
3.
 - a) Een staat die partij is mag een door hem erkende instelling of organisatie tot afgifte van het certificaat machtigen. Een dergelijke instelling of organisatie stelt die staat van de afgifte van elk certificaat in kennis. In alle gevallen garandeert de staat die partij is, ten volle de volledigheid en nauwkeurigheid van het aldus afgegeven certificaat, en verbindt hij zich ertoe de nodige regelingen te treffen om aan deze verplichting te voldoen.
 - b) Een staat die partij is, stelt de secretaris-generaal in kennis van:
 - i) de specifieke verantwoordelijkheden en voorwaarden die zijn verbonden aan de bevoegdheid die wordt overgedragen aan een door hem erkende instelling of organisatie;
 - ii) de intrekking van een dergelijke bevoegdheid; en
 - iii) de datum met ingang waarvan een dergelijke bevoegdheid of intrekking daarvan van kracht wordt.Een overgedragen bevoegdheid wordt pas effectief drie maanden vanaf de datum waarop de secretaris-generaal van de machtiging in kennis is gesteld.

- c) De overeenkomstig dit lid tot afgifte van certificaten bevoegde instelling of organisatie wordt, ten minste, gemachtigd om deze certificaten in te trekken indien de voorwaarden waarop deze zijn verleend niet worden vervuld. In alle gevallen meldt de instelling of organisatie een dergelijke intrekking bij de staat namens welke het certificaat is afgegeven.
4. Het certificaat wordt gesteld in de officiële taal of talen van de staat die het afgeeft. Indien de gebruikte taal niet het Engels, het Frans of het Spaans is, wordt in de tekst een vertaling in een van deze talen opgenomen, en, waar de staat hiertoe besluit, kan de officiële taal van de staat worden weggelaten.
5. Het certificaat bevindt zich aan boord van het schip en een afschrift hiervan wordt in bewaring gegeven bij de overheidsinstantie die het register houdt waarin het schip staat ingeschreven of, indien het schip niet geregistreerd is in een staat die partij is, bij de overheidsinstantie van de staat die het certificaat afgeeft of waarmerkt.
6. Een verzekering of andere financiële zekerheid voldoet niet aan de vereisten van dit artikel indien ze, om andere redenen dan het verstrijken van de geldigheidsduur van de in het certificaat genoemde verzekering of financiële zekerheid, kan worden beëindigd voordat drie maanden zijn verlopen te rekenen vanaf de datum waarop deze wordt opgezegd bij de in lid 5 genoemde overheidsinstantie, tenzij het certificaat aan deze overheidsinstantie is overhandigd of binnen de genoemde periode een nieuw certificaat is afgegeven. Bovenstaande bepalingen zijn eveneens van toepassing op elke wijziging die tot gevolg heeft dat de verzekering of andere financiële zekerheid niet langer aan de vereisten van dit artikel voldoet.
7. De staat waar het schip is geregistreerd bepaalt, onverminderd het bepaalde in dit artikel, de voorwaarden voor afgifte en geldigheid van het certificaat.
8. Niets in dit verdrag mag op zodanige wijze worden uitgelegd dat een staat die partij is ervan wordt weerhouden te vertrouwen op van andere staten of de Organisatie, dan wel van andere internationale organisaties verkregen informatie betreffende de financiële status van verstrekkers van verzekeringen en andere financiële zekerheden, voor zover het de toepassing van dit verdrag betreft. In dergelijke gevallen wordt de staat die partij is en die op zulke informatie vertrouwt, niet ontslagen van zijn verantwoordelijkheid als staat van afgifte van het certificaat.
9. Certificaten die worden afgegeven of gewaarmerkt op gezag van een staat die partij is, worden door de overige staten die partij zijn voor de toepassing van dit verdrag aanvaard en worden door de laatstgenoemde als even geldig beschouwd als door henzelf afgegeven of gewaarmerkte certificaten, zelfs als deze zijn afgegeven of gewaarmerkt voor een schip dat niet is geregistreerd in een staat die partij is. Een staat die partij is kan te allen tijde om overleg vragen met de staat van afgifte of waarmerking, mocht hij geloven dat de in het verzekeringscertificaat vermelde verzekeraar of borg financieel niet bij machte is de bij dit verdrag opgelegde verplichtingen na te komen.
10. Vorderingen tot schadevergoeding die krachtens dit artikel door een verzekering of andere financiële zekerheid worden gedekt, mogen rechtstreeks tegen de verzekeraar of andere persoon die de financiële zekerheid stelt, worden ingesteld. In een dergelijk geval geldt het in lid 1 genoemde bedrag als de aansprakelijkheidsgrens van de verzekeraar of andere persoon die de financiële zekerheid stelt, zelfs als de vervoerder of de feitelijke vervoerder geen recht heeft op aansprakelijkheidsbegrenzing. De verweerder kan voorts gebruik maken van de verweergronden (andere dan faillissement of bedrijfsbeëindiging) die de in lid 1 bedoelde vervoerder overeenkomstig dit verdrag had mogen invoeren. Bovendien mag de verweerder tot zijn verweer aanvoeren dat het geleden nadeel het gevolg was van opzettelijk wangedrag van de verzekerde, maar de verweerder mag geen andere verweergronden invoeren die de verweerder had mogen invoeren in een door de verzekerde tegen de verweerder aangespannen procedure. De verweerder heeft in elk geval het recht te vorderen dat de vervoerder en de feitelijke vervoerder samen in het geding worden betrokken.
11. Geldbedragen die door de verzekeraar of door de verstrekker van een andere overeenkomstig lid 1 verzorgde financiële zekerheid ter beschikking worden gesteld, dienen uitsluitend voor de voldoening van uit hoofde van dit verdrag ingestelde vorderingen, en enige uitbetaling van deze bedragen heeft tot gevolg dat iedere aansprakelijkheid uit hoofde van dit verdrag met een bedrag ten belope van de uitgekeerde bedragen wordt verminderd.
12. Een staat die partij is, laat niet toe dat een onder zijn vlag varend schip waarop dit artikel van toepassing is, geëxploiteerd wordt, tenzij hiervoor krachtens de leden 2 of 15 een certificaat is afgegeven.
13. Behoudens het bepaalde in dit artikel ziet elke staat die partij is er, in het kader van zijn nationale wetgeving, op toe dat er, voor zover dit verdrag van toepassing is, met betrekking tot ieder schip dat, ongeacht de plaats van registratie, een vergunning heeft om meer dan twaalf passagiers te vervoeren, en dat een haven op diens grondgebied aandoet of deze verlaat, in de in lid 1 aangegeven mate, een verzekering of andere financiële zekerheid van kracht is.
14. Niettegenstaande het bepaalde in lid 5, kan een staat die partij is de secretaris-generaal mededelen dat schepen, voor de toepassing van lid 13, het bij lid 2 vereiste certificaat niet aan boord behoeven te hebben of behoeven over te leggen wanneer zij havens op het grondgebied van die staat aandoen of verlaten, mits de staat die partij is en het certificaat afgeeft, de secretaris-generaal heeft medegedeeld dat hij voor alle staten die partij zijn toegankelijke elektronische bestanden bijhoudt, waaruit het bestaan van het certificaat blijkt en waardoor de staten die partij zijn bij machte zijn hun uit lid 13 voortvloeiende verplichtingen na te komen.

15. Indien voor een schip dat eigendom is van een staat die partij is niet in een verzekering of andere financiële zekerheid wordt voorzien, zijn de desbetreffende bepalingen van dit artikel niet op dit schip van toepassing; het schip heeft dan echter een certificaat aan boord dat is afgegeven door de bevoegde overheidsinstantie van de staat van registratie van het schip, waarin verklaard wordt dat het eigendom is van die staat en de aansprakelijkheid minimaal voor het in lid 1 voorgescreven bedrag wordt gedekt. Een dergelijk certificaat is zoveel mogelijk conform aan het in lid 2 voorgescreven model.

Artikel 5

Waardevolle voorwerpen

De vervoerder is niet aansprakelijk voor verlies of beschadiging van geld, verhandelbare effecten, goud, zilverwerk, juwelen, bijouerieën, kunstvoorwerpen of andere waardevolle zaken, tenzij die waardevolle voorwerpen bij hem werden gedeponeerd en hij het ermee eens was om die veilig te bewaren, in welk geval zijn aansprakelijkheid beperkt is tot het bedrag bepaald in artikel 8, lid 3, tenzij, overeenkomstig artikel 10, lid 1, in gemeen overleg een hogere aansprakelijkheidsgrens werd vastgesteld.

Artikel 6

Schuld van de passagier

Indien de vervoerder bewijst dat de dood of het letsel van de passagier, het verlies of de beschadiging van de bagage te wijten of mede te wijten zijn aan de schuld of nalatigheid van de passagier, kan de rechtbank waarbij de zaak aanhangig is gemaakt, overeenkomstig de bepalingen van zijn nationale wet de vervoerder geheel of gedeeltelijk van zijn aansprakelijkheid ontheffen.

Artikel 7

Aansprakelijkheidsgrens bij overlijden en persoonlijk letsel

1. De aansprakelijkheid van de vervoerder voor het overlijden of persoonlijk letsel van een passagier, ingevolge artikel 3, is beperkt tot een bedrag van 400 000 rekeeneenheden per passagier, per afzonderlijk geval. Indien de schadevergoeding volgens de wetgeving van de rechtbank waarbij de zaak aanhangig is gemaakt wordt verleend in de vorm van een rente, kan het kapitaal van die rente deze grens niet overschrijden.

2. Een staat die partij is, kan de in lid 1 voorgescreven aansprakelijkheidsgrens vaststellen bij specifieke bepalingen van nationaal recht, mits de nationale aansprakelijkheidsgrens, voor zover aanwezig, niet lager is dan die welke in lid 1 wordt voorgescreven. Een staat die partij is en gebruik maakt van de in dit lid gegeven keuzemogelijkheid, stelt de secretaris-generaal in kennis van de vastgestelde aansprakelijkheidsgrens, dan wel van het feit dat deze ontbreekt.

Artikel 8

Beperking van de aansprakelijkheid bij verlies of beschadiging van bagage en voertuigen

1. De aansprakelijkheid van de vervoerder bij verlies of beschadiging van hutbagage belooft ten hoogste 2 250 rekeeneenheden per passagier, per vervoer.

2. De aansprakelijkheid van de vervoerder bij verlies of beschadiging van voertuigen, met inbegrip van alle in of op het voertuig vervoerde bagage, belooft ten hoogste 12 700 rekeeneenheden per voertuig, per vervoer.

3. De aansprakelijkheid van de vervoerder bij verlies of beschadiging van andere dan de in de leden 1 en 2 vermelde bagage belooft ten hoogste 3 375 rekeeneenheden per passagier, per vervoer.

4. Een vervoerder en de passagier kunnen overeenkomen dat de aansprakelijkheid van de vervoerder met ten hoogste 330 rekeeneenheden kan worden verminderd bij schade aan een voertuig en met ten hoogste 149 rekeeneenheden per passagier bij verlies of beschadiging van andere bagage, waarbij dit bedrag van het geleden verlies of de geleden schade wordt afgetrokken.

Artikel 9

Rekeeneheid en omrekening

1 De rekeeneheid bedoeld in dit verdrag is het Bijzondere Trekkingsrecht zoals dit is omschreven door het Internationale Monetair Fonds. De in artikel 3, lid 1, artikel 4 bis, lid 1, artikel 7, lid 1, en artikel 8 genoemde bedragen worden omgerekend in de nationale munteenheid van de staat van de rechtbank waarbij de zaak aanhangig is gemaakt, overeenkomstig de waarde van de desbetreffende munteenheid ten opzichte van het Bijzondere Trekkingsrecht op de dag van de rechterlijke beslissing of op de door de partijen overeengekomen dag. De waarde van de nationale munteenheid, uitgedrukt in Bijzondere Trekkingsrechten, van een staat die partij is en die lid is van het Internationaal Monetair Fonds, wordt berekend in overeenstemming met de methode van waardebepaling die wordt toegepast door het Internationaal Monetair Fonds op de datum in kwestie voor zijn eigen operaties en transacties. De waarde van de nationale munteenheid, uitgedrukt in Bijzondere Trekkingsrechten, van een staat die partij is en die geen lid is van het Internationale Monetair Fonds, wordt berekend op een door die staat vastgestelde wijze.

2. Niettemin kan een staat die geen lid is van het Internationale Monetair Fonds en waarvan de wet de toepassing van de bepalingen van lid 1 niet toelaat, op het tijdstip van ratificatie, aanvaarding, goedkeuring van dan wel toetreding tot dit verdrag of op enig tijdstip nadien, verklaren dat de in lid 1 bedoelde rekeneenheid gelijk zal zijn aan 15 goudfranken. De in dit lid bedoelde goudfrank komt overeen met vijftien en een halve milligram goud van een gehalte van negenhonderdduizendste fijn. De omrekening van de goudfrank in de nationale munteenheid geschiedt volgens de wet van de betrokken staat.

3. De in de laatste zin van lid 1 genoemde berekening en de in lid 2 genoemde omrekening geschieden op zodanige wijze dat in de nationale munteenheden van de staten die partij zijn zo veel mogelijk dezelfde reële waarde voor de bedragen in artikel 3, lid 1, artikel 4 bis, lid 1, artikel 7, lid 1, en artikel 8 wordt uitgedrukt als zou resulteren van de toepassing van de eerste drie zinnen van lid 1. De staten doen de secretaris-generaal mededeling van de wijze van berekening overeenkomstig lid 1, of van het resultaat van de omrekening in lid 2, naar gelang van het geval, wanneer zij een akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring van, of van toetreding tot dit verdrag neerleggen, en telkenmale als zich in deze berekening of omrekening een wijziging voordoet.

Artikel 10

Aanvullende bepalingen inzake aansprakelijkheidsgrenzen

1. Vervoerder en passagier kunnen uitdrukkelijk en schriftelijk hogere aansprakelijkheidsgrenzen overeenkomen dan de bij de artikelen 7 en 8 bepaalde grenzen.

2. De wettelijke interesten en gerechtskosten zijn niet begrepen in de onder de artikelen 7 en 8 bepaalde aansprakelijkheidsgrenzen.

Artikel 11

Verweren en grenzen die door de aangestelden van de vervoerder kunnen worden aangevoerd

Indien een rechtsovereenkomst tegen een aangestelde of lasthebber van de vervoerder of van de feitelijke vervoerder wordt ingesteld wegens schade waarop dit Verdrag van toepassing is, kan die aangestelde of lasthebber, indien hij bewijst dat hij in de uitoefening van zijn functie heeft gehandeld, de verweren en aansprakelijkheidsgrenzen aanvoeren waarop de vervoerder of de feitelijke vervoerder zich krachtens dit verdrag kunnen beroepen.

Artikel 12

Samenloop van schuldverzoeken

1. Als de in de artikelen 7 en 8 vastgestelde aansprakelijkheidsgrenzen in werking treden, worden ze toegepast op de totale som van de schadevergoeding welke kan worden verkregen in het kader van alle aansprakelijkheidsverzoeken die worden ingesteld bij overlijden of persoonlijk letsel van een passagier of bij verlies of beschadiging van zijn bagage.

2. Bij vervoer door een feitelijke vervoerder kan de totale som van de schadevergoeding die kan worden verkregen van de vervoerder, en van de feitelijke vervoerder, alsook van hun aangestelden en lasthebbers die handelen in de uitoefening van hun taak, niet hoger zijn dan de hoogste vergoeding die de vervoerder of de feitelijke vervoerder krachtens dit verdrag kan worden opgelegd, waarbij geen van de vermelde personen aansprakelijk kan worden gesteld voor een bedrag dat de grens die voor hem van toepassing is, overschrijdt.

3. In elk geval waarin een aangestelde of een lasthebber van de vervoerder of van de feitelijke vervoerder krachtens artikel 11 van dit verdrag zich kan beroepen op de in de artikelen 7 en 8 bedoelde aansprakelijkheidsgrenzen, kan de totale som van de schadevergoeding welke kan worden verkregen van de vervoerder of, in voorkomende gevallen, van de feitelijke vervoerder en van de aangestelde of lasthebber, die grenzen niet overschrijden.

Artikel 13

Verval van het recht op beperking van aansprakelijkheid

1. Het voordeel van de in de artikelen 7, 8 en 10, lid 1, bepaalde aansprakelijkheidsgrenzen vervalt voor de vervoerder indien bewezen is dat de schade voortvloeit uit een handeling of een verzuim door de vervoerder, hetzij met de bedoeling die schade te veroorzaken, hetzij uit roekeloosheid en wetend dat dergelijke schade waarschijnlijk daaruit zou voortvloeien.

2. De aangestelde of de lasthebber van de vervoerder of van de feitelijke vervoerder kan zich niet beroepen op deze aansprakelijkheidsgrenzen indien bewezen is dat de schade voortvloeit uit een handeling of verzuim door die aangestelde of lasthebber, hetzij met de bedoeling dergelijke schade te veroorzaken, hetzij uit roekeloosheid en wetend dat dergelijke schade waarschijnlijk daaruit zou voortvloeien.

*Artikel 14***Grond van de vorderingen**

Bij overlijden of persoonlijk letsel van de passagier of bij verlies of beschadiging van bagage kan tegen de vervoerder of de feitelijke vervoerder geen andere vordering tot schadevergoeding worden ingesteld dan op grond van dit verdrag.

*Artikel 15***Kennisgeving van verlies of beschadiging van bagage**

1. De passagier moet een schriftelijke kennisgeving richten aan de vervoerder of diens lasthebber:
 - a) in geval van zichtbare beschadiging van bagage:
 - i) voor hutbagage, vóór of op het tijdstip van de ontschepping van de passagier;
 - ii) voor andere bagage, vóór of op het tijdstip van het afleveren;
 - b) bij verborgen schade aan de bagage of verlies daarvan, binnen 15 dagen na de datum van de ontschepping, de datum van de aflevering of de datum waarop die aflevering had moeten plaatsvinden.
2. Indien de passagier de bepalingen van dit artikel niet naleeft, wordt hij — tenzij het tegendeel wordt bewezen — verondersteld zijn bagage in goede staat te hebben ontvangen.
3. Schriftelijke kennisgeving is overbodig indien de staat van de bagage bij het in ontvangst nemen ervan op tegenpraak werd vastgesteld of onderzocht.

*Artikel 16***Verjaringstermijn voor de vordering tot schadevergoeding**

1. Elke vordering tot schadevergoeding die voortvloeit uit het overlijden of een persoonlijk letsel van de passagier, of uit verlies of beschadiging van de bagage, verjaart na een termijn van twee jaar.
2. De verjaringstermijn begint te lopen:
 - a) bij persoonlijk letsel, vanaf de datum van ontschepping van de passagier;
 - b) bij overlijden tijdens het vervoer, vanaf de datum waarop de passagier had moeten ontschepen en, in geval van een tijdens het vervoer opgelopen letsel dat de dood van de passagier na zijn ontschepping tot gevolg heeft, vanaf de datum van het overlijden; de verjaringstermijn mag evenwel niet langer zijn dan 3 jaar te rekenen vanaf de datum van ontschepping;
 - c) bij verlies of beschadiging van bagage, vanaf de ontscheppingsdatum of de datum waarop deze had moeten plaatsvinden, waarbij de laatste van die twee data in aanmerking wordt genomen.
3. De wet van het land van de rechtbank waarbij de zaak aanhangig is gemaakt, bepaalt de redenen voor schorsing en stuiting van de verjaring, maar een vordering uit hoofde van dit verdrag kan in geen geval worden ingesteld na verloop van een van de volgende termijnen:
 - a) een termijn van vijf jaar te rekenen vanaf de datum van de ontschepping van de passagier of de datum waarop die had moeten plaatsvinden, waarbij de laatste van die twee data in aanmerking wordt genomen; dan wel, indien eerder
 - b) een termijn van drie jaar te rekenen vanaf de datum waarop de eiser op de hoogte was van het door het voorval veroorzaakte letsel, verlies of schade of hiervan redelijkerwijze op de hoogte had moeten zijn.
4. Ongeacht de bepalingen van de leden 1, 2 en 3 van dit artikel kan de verjaringstermijn worden verlengd op grond van een verklaring van de vervoerder of een overeenkomst die tussen de partijen wordt gesloten nadat de grond voor een aanspraak is ontstaan. Deze verklaring of overeenkomst wordt schriftelijk opgesteld.

*Artikel 17***Bevoegde rechten (*)***Artikel 17 bis***Erkenning en tenuitvoerlegging (*)**

(*) Niet weergegeven.

Artikel 18

Ongeldigheid van contractuele bepalingen

Elk contractueel beding dat is overeengekomen vóór het voorval dat het overlijden of persoonlijk letsel van de passagier, dan wel verlies of beschadiging van zijn bagage heeft veroorzaakt en dat de vervoerder van zijn aansprakelijkheid uit hoofde van dit verdrag ten opzichte van de passagier ontheft of voorziet in een lagere aansprakelijkheidsgrens dan in dit verdrag is bepaald, tenzij als bepaald in artikel 8, lid 4, of de bewijslast die op de vervoerder of feitelijke vervoerder rust, omkeert, dan wel tot gevolg heeft dat de in artikel 17, lid 1 of 2, omschreven keuze wordt beperkt, is nietig, waarbij de nietigheid van dit beding niet leidt tot de nietigheid van de vervoersovereenkomst, die onderworpen blijft aan de bepalingen van dit verdrag.

Artikel 20

Nucleaire schade

Niemand kan volgens dit verdrag aansprakelijk worden gesteld voor schade voortvloeiend uit een nucleair ongeval:

- a) indien de exploitant van een nucleaire installatie aansprakelijk is voor dergelijke schade, hetzij krachtens het Verdrag van Parijs van 29 juli 1960 inzake burgerlijke aansprakelijkheid op het gebied van atoomenergie, als gewijzigd door het aanvullend Protocol van 28 januari 1964 daarbij, hetzij krachtens het Verdrag van Wenen van 21 mei 1963 inzake wettelijke aansprakelijkheid voor kernschade, dan wel krachtens enige van kracht zijnde wijziging hiervan of enig van kracht zijnd protocol hierbij; of
- b) indien de exploitant van een nucleaire installatie aansprakelijk is voor dergelijke schade krachtens een nationale wetgeving betreffende de aansprakelijkheid voor dergelijke schade, op voorwaarde dat die wetgeving ten opzichte van de personen die dergelijke schade kunnen ondergaan, in elk opzicht even gunstig is als de Verdragen van Parijs of Wenen, dan wel krachtens enige van kracht zijnde wijziging hiervan of enig van kracht zijnd protocol hierbij.

Artikel 21

Commercieel vervoer door publiekrechtelijke rechtspersonen

Dit verdrag is van toepassing op het commercieel vervoer dat door staten of andere publiekrechtelijke rechtspersonen wordt verricht krachtens een vervoersovereenkomst als bepaald in artikel 1.

Artikelen 22 en 23 van het Protocol van 2002 bij het Verdrag van Athene betreffende het vervoer van passagiers en hun bagage over zee, 1974.

Artikel 22

Herziening en wijziging (*)

Artikel 23

Wijziging van de aansprakelijkheidsgrenzen

1. Onverminderd het bepaalde in artikel 22 is de bijzondere procedure van dit artikel enkel van toepassing voor wijzigingen van de aansprakelijkheidsgrenzen die zijn vastgesteld in artikel 3, lid 1, artikel 4 bis, lid 1, artikel 7, lid 1, en artikel 8 van het verdrag als herzien bij dit protocol.
2. Op verzoek van ten minste de helft, maar in geen geval minder dan zes van de staten die partij zijn bij dit protocol, wordt elk voorstel tot wijziging van de aansprakelijkheidsgrenzen, met inbegrip van de aftrekbare bedragen, als gespecificeerd in artikel 3, lid 1, artikel 4 bis, lid 1, artikel 7, lid 1, en artikel 8 van het verdrag als herzien bij dit protocol, door de secretaris-generaal aan alle leden van de Organisatie en alle staten die partij zijn toegezonden.
3. Elke voorgestelde wijziging die is toegezonden als hierboven bedoeld, wordt ter overweging voorgelegd aan de Juridische Commissie van de Organisatie (hierna de „Juridische Commissie” te noemen) opdat deze commissie de wijziging ten minste zes maanden na de datum van toezending bestudeert.
4. Alle staten die partij zijn bij het verdrag als herzien bij dit protocol hebben, ongeacht of zij al dan niet lid van de Organisatie zijn, het recht deel te nemen aan de werkzaamheden van de Juridische Commissie in verband met de overweging en goedkeuring van wijzigingen.
5. Wijzigingen worden goedgekeurd bij een meerderheid van tweederde van de in de Juridische Commissie in de in lid 4 bedoelde samenstelling aanwezige stemhebbende staten die partij zijn bij het verdrag als herzien bij dit protocol, op voorwaarde dat ten minste de helft van de staten die partij zijn bij het verdrag als herzien bij dit protocol, ten tijde van de stemming aanwezig is.

(*) Niet weergegeven.

6. Wanneer de Juridische Commissie een voorstel tot wijziging van de grenzen bespreekt, houdt zij rekening met de ervaring die bij incidenten werd opgedaan en in het bijzonder het bedrag van de daaruit voortvloeiende schade en met wijzigingen in geldwaarden en de gevolgen van de voorgestelde wijziging voor de verzekeringskosten.
7.
 - a) Geen wijziging van de aansprakelijkheidsgrenzen overeenkomstig dit artikel mag in overweging worden genomen minder dan vijf jaar vanaf de datum waarop dit protocol voor ondertekening is opengesteld, noch minder dan vijf jaar vanaf de datum waarop een eerdere wijziging overeenkomstig dit artikel van kracht is geworden.
 - b) Geen aansprakelijkheidsgrens mag worden opgetrokken tot boven een bedrag dat overeenkomt met de grens die is neergelegd in het verdrag als herzien bij dit protocol, verhoogd met zes procent per jaar, berekend op samengestelde basis vanaf de datum waarop dit protocol voor ondertekening werd opengesteld.
 - c) Geen aansprakelijkheidsgrens mag worden opgetrokken tot boven een bedrag dat overeenkomt met de grens die is neergelegd in het verdrag als herzien bij dit protocol, vermenigvuldigd met drie.
8. Elke in overeenstemming met lid 5 goedgekeurde wijziging wordt door de Organisatie medegedeeld aan alle staten die partij zijn. De wijziging wordt geacht te zijn aanvaard na verstrijken van een periode van achttien maanden na de datum van mededeling, tenzij gedurende die periode niet minder dan een vierde van de staten die partij waren ten tijde van de goedkeuring van de wijziging de secretaris-generaal hebben laten weten dat zij de wijziging niet aanvaarden, in welk geval de wijziging wordt verworpen en zonder gevolg blijft.
9. Een wijziging die geacht wordt te zijn aanvaard overeenkomstig lid 8, treedt in werking achttien maanden na aanvaarding daarvan.
10. Alle staten die partij zijn worden door de wijziging gebonden, tenzij zij dit protocol overeenkomstig artikel 21, leden 1 en 2, ten minste zes maanden voordat de wijziging van kracht wordt, opzeggen. Deze opzegging wordt effectief wanneer de wijziging van kracht wordt.
11. Wanneer een wijziging is goedgekeurd, maar de periode van achttien maanden voor de aanvaarding ervan nog niet is verstreken, is een staat welke gedurende die periode partij wordt, gebonden door de wijziging indien deze van kracht wordt. Een staat die na die periode partij wordt, is gebonden door een wijziging die is aanvaard overeenkomstig lid 8. In de in dit lid bedoelde gevallen wordt een staat door een wijziging gebonden wanneer deze wijziging van kracht wordt, of wanneer dit protocol voor die staat van kracht wordt, indien dit later gebeurt.

*Bijlage bij het verdrag van Athene***Certificaat van verzekering of andere financiële zekerheid met betrekking tot de aansprakelijkheid bij overlijden of persoonlijk letsel van een passagier**

Afgegeven overeenkomstig artikel 4 bis van het Verdrag van Athene betreffende het vervoer van passagiers en hun bagage over zee, 2002

Naam van het schip	Identificatienummer of letters	IMO-scheepsidentificatienummer	Haven van registratie	Naam en volledig adres van het hoofdkantoor van de vervoerder die het vervoer feitelijk verricht

Hierbij wordt verklaard dat er met betrekking tot bovenvermeld schip een verzekering of andere financiële zekerheid van kracht is die voldoet aan het bepaalde in artikel 4 bis van het Verdrag van Athene inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee, 2002.

Aard van de zekerheid

Duur van de zekerheid

Naam en adres van de verzekeraar(s) en/of borg(en)

Naam

Adres

Dit certificaat is geldig tot

Afgegeven of gewaarmerkt door de regering van
(volledige naam van de staat)

OF

Onderstaande tekst moet worden gebruikt wanneer een staat die partij is een beroep doet op artikel 4 bis, lid 3:

Dit certificaat wordt afgegeven op gezag van de regering van

(volledige naam van de staat) door (naam van de instelling of organisatie)

Te op
(Plaats) (Datum)

.....
(Handtekening en titel van de ambtenaar die het certificaat afgeeft of waarmerkt)

Toelichting:

1. Desgewenst mag bij de naam van de staat ook de bevoegde overheidsinstantie worden vermeld van het land waar het certificaat wordt afgegeven.
2. Indien het totaalbedrag van de zekerheid uit meer dan één bron afkomstig is, dienen de onderscheiden bedragen te worden opgegeven.
3. Indien de zekerheid in verscheidene vormen wordt gesteld, moeten deze worden opgesomd.
4. Onder „Duur van de zekerheid” moet worden aangegeven op welke datum deze zekerheid van kracht wordt.
5. Onder „Adres van de verzekeraar(s) en/of borg(en)” moet het hoofdkantoor van de verzekeraar(s) en/of de borg(en) worden vermeld. Waar nodig, adres van het kantoor waar de verzekering is gesloten of de zekerheid is gesteld, vermelden.

BIJLAGE II

Uittreksel uit het voorbehoud en de richtsnoeren van de IMO voor de uitvoering van het Verdrag van Athene die door de juridische Commissie van de Internationale Maritieme Organisatie zijn aangenomen op 19 oktober 2006 voorbehoud en richtsnoeren van de IMO voor de uitvoering van het Verdrag van Athene

Voorbehoud:

1. Het Verdrag van Athene moet worden bekrachtigd met het volgende voorbehoud of een verklaring in dezelfde zin:
„[1.1] Voorbehoud met betrekking tot de bekrachtiging door de regering van ... van het Verdrag van Athene betreffende het vervoer van passagiers en hun bagage over zee van 2002 („het Verdrag”)

Beperking van de aansprakelijkheid van vervoerders, enz.

- [1.2] De regering van ... behoudt zich het recht voor en verbindt zich ertoe om, in voorkomend geval, de aansprakelijkheid uit hoofde van artikel 3, lid 1 of 2, van het Verdrag, wegens overlijden of persoonlijk letsel van een passagier ten gevolge van een van de risico's die zijn genoemd in punt 2.2 van de IMO-richtsnoeren voor de uitvoering van het Verdrag van Athene te beperken tot het laagste van de volgende bedragen:
 - 250 000 rekeneenheden per passagier, per afzonderlijk geval;
 - of
 - 340 miljoen rekeneenheden in totaal per schip, per afzonderlijk geval.
- [1.3] Tevens behoudt de regering van ... zich het recht voor en verbindt zij zich ertoe de punten 2.1.1. en 2.2.2. van de IMO-richtsnoeren voor de uitvoering van het Verdrag van Athene mutatis mutandis op dergelijke gevallen van aansprakelijkheid toe te passen.
- [1.4] De aansprakelijkheid van de feitelijke vervoerder uit hoofde van artikel 4 van het Verdrag, de aansprakelijkheid van de aangestelden en lasthebbers van de vervoerder of de feitelijke vervoerder uit hoofde van artikel 11 van het Verdrag en het plafond van de totale som van de bedragen die kunnen worden verkregen uit hoofde van artikel 12 van het Verdrag, worden op dezelfde wijze beperkt.
- [1.5] Het voorbehoud en de verbintenis, bedoeld in punt 1.2, zijn van toepassing ongeacht de grondslag van de aansprakelijkheid uit hoofde van artikel 3, lid 1 of 2, en niettegenstaande eventuele andersluidende bepalingen in artikel 4 of artikel 7 van het Verdrag; dit voorbehoud en deze verbintenis doen evenwel geen afbreuk aan de uitvoering van de artikelen 10 en 13.

Verplichte verzekering en beperking van de aansprakelijkheid van verzekeraars

- [1.6] De regering van ... behoudt zich het recht voor en verbindt zich ertoe om het vereiste uit hoofde van artikel 4 bis, lid 1, om een verzekering aan te houden of in een andere financiële zekerheid te voorzien ter dekking van het overlijden of persoonlijk letsel van een passagier ten gevolge van een van de risico's die zijn genoemd in punt 2.2 van de IMO-richtsnoeren voor de uitvoering van het Verdrag van Athene te beperken tot het laagste van de volgende bedragen:
 - 250 000 rekeneenheden per passagier, per afzonderlijk geval;
 - of
 - 340 miljoen rekeneenheden in totaal per schip, per afzonderlijk geval.
- [1.7] De regering van ... behoudt zich het recht voor en verbindt zich ertoe om de aansprakelijkheid van de verzekeraar of een andere persoon die de financiële zekerheid stelt uit hoofde van artikel 4 bis, lid 10, wegens het overlijden of persoonlijk letsel van een passagier ten gevolge van een van de risico's die zijn genoemd in punt 2.2 van de IMO-richtsnoeren voor de uitvoering van het Verdrag van Athene te beperken tot een maximum van het bedrag van de verzekering of andere financiële zekerheid die de vervoerder overeenkomstig punt 1.6 van dit voorbehoud moet nemen of stellen.
- [1.8] Tevens behoudt de regering van ... zich het recht voor en verbindt zij zich ertoe de IMO-richtsnoeren voor de uitvoering van het Verdrag van Athene, met inbegrip van de in de punten 2.1 en 2.2 van de richtsnoeren bedoelde bedingen, toe te passen in alle op grond van het Verdrag verplichte verzekeringen.
- [1.9] De regering van ... behoudt zich het recht voor en verbindt zich ertoe de verstrekker van de verzekering of de andere financiële zekerheid uit hoofde van artikel 4 bis, lid 1, vrij te stellen van aansprakelijkheid in aangelegenheden waarvoor hij geen aansprakelijkheid op zich genomen heeft.

Certificering

- [1.10] De regering van ... behoudt zich het recht voor en verbindt zich ertoe om op grond van artikel 4 bis, lid 2, van het Verdrag verzekeringscertificaten af te geven teneinde:
 - de in de punten 1.2, 1.6, 1.7 en 1.9 bedoelde beperking van de aansprakelijkheid en de vereisten inzake verzekeringsdekking weer te geven; en
 - andere beperkingen, vereisten en vrijstellingen op te nemen, die noodzakelijk zijn geworden door de omstandigheden op de verzekeringsmarkt op het tijdstip van afgifte van het certificaat.
- [1.11] De regering van ... behoudt zich het recht voor en verbindt zich ertoe verzekeringscertificaten die op grond van een gelijkaardig voorbehoud zijn afgegeven door andere staten die partij zijn, te aanvaarden.

- [1.12] Al deze beperkingen, vereisten en vrijstellingen zullen in het afgegeven certificaat duidelijk worden weergegeven of overeenkomstig artikel 4 bis, lid 2, van het Verdrag worden gecertificeerd.

Verband tussen dit voorbehoud en de IMO-richtsnoeren voor de uitvoering van het Verdrag van Athene

- [1.13] Teneinde voor uniformiteit te zorgen, zullen de rechten uit hoofde van dit voorbehoud worden uitgeoefend met inachtneming van de IMO-richtsnoeren voor de uitvoering van het Verdrag van Athene of van wijzigingen ervan. Indien een voorstel tot wijziging van de IMO-richtsnoeren voor de uitvoering van het Verdrag van Athene, met inbegrip van de maxima, is goedgekeurd door de Juridische Commissie van de Internationale Maritieme Organisatie, zijn deze wijzigingen van toepassing met ingang van de door de Commissie bepaalde datum. Hiermee wordt niet geraakt aan de regels van het internationaal recht aangaande het recht van een staat om zijn voorbehoud in te trekken of te wijzigen."

Richtsnoeren

2. In de huidige staat van de verzekeringsmarkt dienen de staten die partij bij het Verdrag zijn, verzekeringscertificaten af te geven op basis van de verbintenis van een verzekeraar die oorlogsmolestrisico's dekt en die van een andere verzekeraar die andere dan oorlogsmolestrisico's dekt. Iedere verzekeraar is enkel voor zijn deel aansprakelijk. De volgende regels dienen daarbij te gelden (de clausules waarnaar wordt verwezen staan in Aanhangsel A):
 - 2.1 De volgende clausules kunnen van toepassing zijn op zowel oorlogsmolestverzekeringen als op andere dan oorlogsmolestverzekeringen:
 - 2.1.1 ILU-clausule (standaardclausule van het Institute of London underwriters) met betrekking tot de uitsluiting van radioactieve besmetting en van chemische, biologische, biochemische en elektromagnetische wapens (standaardclausule nr. 370);
 - 2.1.2 ILU-clausule inzake de uitsluiting van cyberaanvallen (standaardclausule nr. 380);
 - 2.1.3 De vrijstellingen en grenzen van een verstrekker van een verplichte financiële zekerheid uit hoofde van dit verdrag, als gewijzigd bij deze richtsnoeren, met name de grens van 250 000 rekeneenheden per passagier per afzonderlijk geval;
 - 2.1.4 Het voorbehoud dat de verzekering alleen risico's dekt die onder dit verdrag, als gewijzigd bij deze richtsnoeren, vallen; en
 - 2.1.5 De bepaling dat uit hoofde van dit verdrag betaalde bedragen moeten worden aangewend om de resterende aansprakelijkheid van de vervoerder en/of zijn verzekeraar uit hoofde van artikel 4 bis van het verdrag te verminderen, ook als deze bedragen niet zijn betaald of gevorderd door de respectieve verzekeraars van oorlogsmolestrisico's en andere dan oorlogsmolestrisico's.
 - 2.2 De oorlogsmolestverzekering dekt eventuele aansprakelijkheid voor het verlies ten gevolge van het overlijden of het persoonlijke letsel van een passagier ten gevolge van:
 - oorlog, burgeroorlog, revolutie, rebellie, oproer of burgerlijke onlusten die daaruit voortkomen, dan wel iedere vijandige handeling door of tegen een oorlogvoerende partij;
 - neming, inbeslagneming, aanhouding, ophouding of vasthouding, en de gevolgen daarvan of van enige poging daartoe;
 - achtergebleven mijnen, torpedo's, bommen of andere achtergebleven oorlogswapens;
 - handelingen van terroristen of personen die kwaadwillig of met politieke bedoelingen optreden en maatregelen om die risico's te voorkomen of zich ertegen te verweren;
 - confiscatie en onteigening,en kan worden onderworpen aan de volgende vrijstellingen, beperkingen en vereisten:
 - 2.2.1 Clausule inzake automatische beëindiging molestdekking en clausule van uitsluiting van oorlogsrisko's
 - 2.2.2 Indien het totaalbedrag van de vorderingen van de individuele passagiers het bedrag van 340 miljoen rekeneenheden per schip per afzonderlijk geval overschrijdt, mag de vervoerder een beperking van zijn aansprakelijkheid tot 340 miljoen rekeneenheden inroepen, steeds met dien verstande dat:
 - dit bedrag over de eisers wordt verdeeld naar verhouding van hun vastgestelde vorderingen;
 - de verdeling van dit bedrag over op het ogenblik van de uitbetaling bekende eisers mag geschieden in een of meer delen; en
 - de verdeling van dit bedrag mag geschieden door de verzekeraar of door de rechtbank of een andere bevoegde autoriteit waarbij de zaak door de verzekeraar aanhangig is gemaakt in iedere staat die partij bij het verdrag is waarin een rechtszaak is ingesteld met betrekking tot vorderingen die geacht worden onder de verzekering te vallen.
 - 2.2.3 clausule betreffende een opzeggingstermijn van 30 dagen in andere gevallen dan onder 2.2.1.
 - 2.3 Andere dan oorlogsmolestverzekeringen dienen alle andere verplicht te verzekeren risico's te dekken dan die in 2.2, ongeacht of zij in aanmerking komen voor de in 2.1 en 2.2 bedoelde vrijstellingen, beperkingen en vereisten.
3. In Aanhangsel B staat een voorbeeld van twee verzekeringsverbintenissen (blauwe kaarten) en een verzekeringscertificaat waarin deze richtsnoeren zijn toegepast.

Aanhangsel A

Clausules bedoeld in de richtsnoeren 2.1.1, 2.1.2 EN 2.2.1

ILU-clausule met betrekking tot de uitsluiting van radioactieve besmetting en van chemische, biologische, biochemische en elektromagnetische wapens (Cl. 370, 10/11/2003)

Deze bepaling is de voornaamste en doet eventuele hiermee onverenigbare bepalingen in deze verzekeringspolis teniet.

- 1 Deze verzekeringspolis dekt in geen geval schade, aansprakelijkheid of kosten die rechtstreeks of onrechtstreeks veroorzaakt zijn door, te wijten zijn aan of voortkomen uit
 - 1.1 ioniserende stralen die zijn veroorzaakt door radioactiviteit of radioactieve besmetting door splijtstof of radioactief afval of door de verbranding van splijtstof;
 - 1.2 de radioactieve, toxische, explosieve of andere gevaarlijke of besmettende eigenschappen van een kerninstallatie, -reactor of een ander nucleair geheel of een nucleaire component daarvan;
 - 1.3 een wapen of inrichting die gebruik maakt van atoom- of kernsplijting en/of -fusie of een andere soortgelijke reactie of radioactieve kracht of materiaal;
 - 1.4 de radioactieve, toxische, explosieve of andere gevaarlijke of besmettende eigenschappen van radioactief materiaal. De uitsluiting in dit clausuleonderdeel betreft geen andere radioactieve isotopen dan splijtstof, indien deze isotopen bereid, vervoerd, opgeslagen of gebruikt worden voor commerciële, landbouw-, medische, wetenschappelijke of soortgelijke vreedzame doeleinden;
 - 1.5 chemische, biologische, biochemische of elektromagnetische wapens.

ILU-clausule inzake de uitsluiting van cyberaanvallen (Cl. 380, 10/11/2003)

1. Onder het uitsluitende voorbehoud van clausule 10.2, dekt deze verzekeringspolis in geen geval schade, aansprakelijkheid of kosten die rechtstreeks of onrechtstreeks veroorzaakt zijn door, te wijten zijn aan of voortkomen uit het gebruik of de bediening met het oog op het toebrengen van schade, van een computer, computersysteem, computersoftwareprogramma, kwaadwillige code, computervirus of computerproces of een ander elektronisch systeem.
2. Indien de onderhavige clausule wordt onderschreven in polissen die de risico's dekken ten gevolge van oorlog, burgeroorlog, revolutie, rebellie, oproer of burgerlijke onlusten die daaruit voortkomen, of van een vijandige handeling door of tegen een oorlogvoerende partij, of van handelingen van terroristen of personen die met politieke bedoelingen optreden, geldt clausule 10.1 niet om verlies uit te sluiten (dat anders zou zijn gedekt) ten gevolge van het gebruik van een computer, computersysteem, computersoftwareprogramma, of een ander elektronisch systeem in het lancerings- en/of geleidingssysteem en/of afvuurmechanisme van een wapen of raket.

Automatische beëindiging molestdekking en uitsluiting van oorlogsrisico's

- 1.1 Automatische beëindiging van de dekking

Ongeacht het feit of er een opzegging heeft plaatsgevonden, wordt de hieronder bedoelde dekking AUTOMATISCH BEËINDIGD

 - 1.1.1 bij het uitbreken van een oorlog (ongeacht of er al dan niet een oorlogsverklaring is) tussen een van de volgende staten: het Verenigd Koninkrijk, de Verenigde Staten van Amerika, Frankrijk, de Russische Federatie, de Volksrepubliek China;
 - 1.1.2 met betrekking tot ieder vaartuig waarvoor in deze polis een dekking is gegarandeerd, ingeval dat vaartuig wordt gevorderd voor bezit of gebruik.
- 1.2 Oorlog tussen de vijf grootmachten

Van deze verzekeringspolis zijn uitgesloten

 - 1.2.1 schade, aansprakelijkheid of kosten die voortkomen uit het uitbreken van een oorlog (ongeacht of er al dan niet een oorlogsverklaring is) tussen een van de volgende staten: het Verenigd Koninkrijk, de Verenigde Staten van Amerika, Frankrijk, de Russische Federatie, de Volksrepubliek China;
 - 1.2.2 vordering voor bezit of gebruik.

Aanhangsel B

I. Voorbeelden van verzekeringsverbintenissen (blauwe kaarten) als bedoeld in richtsnoer 3

Door de oorlogsmolestverzekeraar afgegeven blauwe kaart

Certificaat dat geldt als bewijs van verzekering overeenkomstig artikel 4 bis van het Verdrag van Athene betreffende het vervoer van passagiers en hun bagage over zee van 2002.

Naam van het schip:

IMO-scheepsidentificatienummer:

Haven van registratie:

Naam en adres van de eigenaar:

Hierbij wordt verklaard dat voor het bovengenoemde schip, zolang het toebehoort aan de bovengenoemde eigenaar, een verzekeringspolis geldig is die beantwoordt aan het vereiste van artikel 4 bis van het Verdrag van Athene betreffende het vervoer van passagiers en hun bagage over zee van 2002, *onder voorbehoud van alle uitzonderingen en beperkingen die uit hoofde van dat verdrag zijn toegestaan voor verplichte oorlogsmolestverzekeringen en van de uitvoeringsvoorschriften die door de Juridische Commissie van de Internationale Maritieme Organisatie in oktober 2006 zijn aangenomen, met name de volgende clausules: [Op deze plaats kan de tekst van het verdrag en de richtsnoeren met aanhangsels voor zover gewenst worden ingevoegd]*

Verzekeringgeldigheid van: 20 februari 2007

tot: 20 februari 2008

Het voorgaande geldt met dien verstande dat de verzekeraar dit certificaat steeds kan opzeggen middels een opzeggingstermijn van 30 dagen waarvan hij schriftelijk kennis geeft aan de bovengenoemde Autoriteit, waarna de aansprakelijkheid van de hieronder genoemde verzekeraar verstrijkt op de datum van het verstrijken van de genoemde opzeggingstermijn, maar alleen ten aanzien van incidenten die zich na die datum voordoen.

Datum:

Dit certificaat is afgegeven door:

War Risks, Inc

[Adres]

.....
(Handtekening van de verzekeraar)

Uitsluitend als lasthebber van War Risks, Inc.

Door de verzekeraar tegen andere risico's dan oorlogsmolest afgegeven blauwe kaart

Certificaat dat geldt als bewijs van verzekering overeenkomstig artikel 4 bis van het Verdrag van Athene betreffende het vervoer van passagiers en hun bagage over zee van 2002

Naam van het schip:

IMO-scheepsidentificatienummer:

Haven van registratie:

Naam en adres van de eigenaar:

Hierbij wordt verklaard dat voor het bovengenoemde schip, zolang het toebehoort aan de bovengenoemde eigenaar, een verzekeringspolis geldig is die beantwoordt aan het vereiste van artikel 4 bis van het Verdrag van Athene betreffende het vervoer van passagiers en hun bagage over zee van 2002, *onder voorbehoud van alle uitzonderingen en beperkingen die uit hoofde van dat verdrag zijn toegestaan voor andere dan oorlogsmolestverzekeringen en van de uitvoeringsvoorschriften die door de Juridische Commissie van de Internationale Maritieme Organisatie in oktober 2006 zijn aangenomen, met name de volgende clausules: [Op deze plaats kan de tekst van het verdrag en de richtsnoeren met aanhangsels voor zover gewenst worden ingevoegd]*

Verzekeringgeldigheid van: 20 februari 2007

tot: 20 februari 2008

Het voorgaande geldt met dien verstande dat de verzekeraar dit certificaat steeds kan opzeggen middels een opzeggingstermijn van drie maanden waarvan hij schriftelijk kennis geeft aan de bovengenoemde Autoriteit, waarna de aansprakelijkheid van de hieronder genoemde verzekeraar verstrijkt op de datum van het verstrijken van de genoemde opzeggingstermijn, maar alleen ten aanzien van incidenten die zich na die datum voordoen.

Datum:

Dit certificaat is afgegeven door:

PANDI P&I

[Adres]

.....
(Handtekening van de verzekeraar)

Uitsluitend als lasthebber van PANDI P&I

II. Model van een in richtsnoer 3 bedoeld verzekeringscertificaat

Certificaat van verzekering of andere financiële zekerheid met betrekking tot de aansprakelijkheid bij overlijden of persoonlijk letsel van een passagier

Afgegeven overeenkomstig artikel 4 bis van het Verdrag van Athene betreffende het vervoer van passagiers en hun bagage over zee van 2002.

Naam van het schip	Identificatie-nummer of -letters	IMO-scheepsidentificatienummer	Haven van registratie	Naam en volledig adres van het hoofdkantoor van de vervoerder die het vervoer feitelijk verricht

Hierbij wordt verklaard dat er met betrekking tot bovenvermeld schip een verzekering of andere financiële zekerheid in stand wordt gehouden die voldoet aan het bepaalde in artikel 4 bis van het Verdrag van Athene inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee van 2002.

Aard van de zekerheid

Duur van de zekerheid

Naam en adres van de verzekeraar(s) en/of borg(en)

De dekking van de verzekering waarvoor dit certificaat is afgegeven is opgesplitst in een deel oorlogsmolestverzekering en een deel andere verzekering dan tegen oorlogsmolest, overeenkomstig de uitvoeringsrichtsnoeren die door de Juridische Commissie van de Internationale Maritieme Organisatie in oktober 2006 zijn aangenomen. Voor ieder van deze delen van de verzekeringsdekking zijn alle uitzonderingen en beperkingen die uit hoofde van dat verdrag en de uitvoeringsrichtsnoeren zijn toegestaan, geldig. De verzekeraars zijn niet hoofdelijk aansprakelijk. De verzekeraars zijn:

Voor oorlogsmolestrisico's: War Risks, Inc., [adres]

Voor andere dan oorlogsmolestrisico's: Pandi P&I, [adres]

Dit certificaat is geldig tot

Afgegeven of gewaarmerkt door de regering van
(volledige naam van de staat)

OF

Onderstaande tekst moet worden gebruikt wanneer een staat die partij is een beroep doet op artikel 4 bis, lid 3:

Dit certificaat wordt afgegeven op gezag van de regering van

(volledige naam van de staat) door (naam van de instelling of organisatie)

Te op
(Plaats) (Datum)

.....
(Handtekening en titel van de ambtenaar die het certificaat afgeeft of waarmerkt)

Toelichting:

1. Desgewenst mag bij de naam van de staat ook de bevoegde overheidsinstantie worden vermeld van het land waar het certificaat wordt afgegeven.
 2. Indien het totaalbedrag van de zekerheid uit meer dan één bron afkomstig is, dienen de onderscheiden bedragen te worden opgegeven.
 3. Indien de zekerheid in verscheidene vormen wordt gesteld, moeten deze worden opgesomd.
 4. Onder „Duur van de zekerheid” moet worden aangegeven op welke datum deze zekerheid van kracht wordt.
 5. Onder „Naam en adres van de verzekeraar(s) en/of borg(en)” moet het hoofdkantoor van de verzekeraar(s) en/of de borg(en) worden vermeld. Waar nodig, adres van het kantoor waar de verzekering is gesloten of de zekerheid is gesteld, vermelden.
-

MOTIVERING VAN DE RAAD

I. INLEIDING

De Commissie heeft in november 2005 een voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende de aansprakelijkheid van vervoerders van passagiers over zee en de binnenwateren bij ongevallen ⁽¹⁾ aangenomen. Dit voorstel is op 24 februari 2006 aan de Raad toegezonden.

Het Europees Parlement heeft op 25 april 2007 zijn advies in eerste lezing uitgebracht.

Het Economisch en Sociaal Comité heeft zijn advies uitgebracht op 13 september 2006 ⁽²⁾.

Het Comité van de Regio's heeft op 15 juni 2006 advies uitgebracht ⁽³⁾.

In het kader van de medebeslissingsprocedure (artikel 251 VEG) heeft de Raad op 30 november 2007 een politiek akkoord over de ontwerp-verordening bereikt. Na de bijwerking door de juristen-vertalers heeft de Raad op 6 juni 2008 zijn gemeenschappelijk standpunt vastgesteld.

II. DOELSTELLING

Het verordeningvoorstel heeft in de eerste plaats ten doel, het Verdrag van Athene van 1974 betreffende het vervoer van passagiers en hun reisgoed over zee, zoals gewijzigd bij het Protocol van 2002 (hierna „het Verdrag van Athene”), in de Gemeenschapswetgeving op te nemen.

Daarnaast bevat het Commissievoorstel een aantal aanpassingen van het Verdrag van Athene, alsook nieuwe maatregelen, zoals het uitbreiden van het toepassingsgebied tot binnenlands vervoer en vervoer over de binnenwateren, en het afschaffen van de in het Verdrag van Athene opgenomen mogelijkheid voor de lidstaten om hogere aansprakelijkheidsgrenzen vast te stellen dan die waarin het Verdrag van Athene voorziet. In het voorstel wordt voorts bepaald dat voor beschadiging of verlies van mobiliteits-hulpmiddelen/medische uitrusting van passagiers met beperkte mobiliteit, wordt voorzien in compensatie ter waarde van ten hoogste de vervangwaarde van de uitrusting. Naar analogie van de sectoren lucht- en spoorvervoer voorziet het voorstel ook in het betalen van voorschotten bij overlijden of persoonlijk letsel van een passagier, alsmede in informatie voorafgaande aan de reis aan passagiers.

III. ANALYSE VAN HET GEMEENSCHAPPELIJK STANDPUNT

Algemeen

Het door de Raad vastgestelde gemeenschappelijk standpunt met betrekking tot bovengenoemd voorstel houdt een bijwerking van de verordening in, die onder andere bestaat in een wijziging van de bepalingen van de verordening betreffende het toepassingsgebied, de verhouding tussen de verordening en andere internationale verdragen inzake een algemene beperking van de aansprakelijkheid, het betalen van voorschotten en de overgangsregeling.

De meeste in eerste lezing door het Europees Parlement aangenomen amendementen (1, 2, 3, 5, 9, 10, 11, 16-27, zoals vervat in document 8724/07) zijn volledig, gedeeltelijk of naar de geest in het gemeenschappelijk standpunt overgenomen. Deze amendementen verbeteren of verduidelijken de tekst van het verordeningvoorstel. Een aantal andere amendementen (4, 6, 7, 8, 12, 13, 14, 15) is niet in het gemeenschappelijk standpunt overgenomen. De Raad deelt de zienswijze van de Commissie dat deze verordening niet het geschikte kader is om de bevoegdheden van het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid (EMSA) opnieuw te bezien (amendement 4), omdat dit een andere aangelegenheid is. In de navolgende punten wordt nader ingegaan op de gronden voor het verwerpen van de andere amendementen.

Het gemeenschappelijk standpunt bevat voorts een aantal wijzigingen die niet in het advies in eerste lezing van het Europees Parlement voorkomen, aangezien in een aantal gevallen de bepalingen van het oorspronkelijke Commissievoorstel zijn aangevuld met nieuwe elementen of helemaal opnieuw zijn geformuleerd, en een aantal volledig nieuwe bepalingen is ingevoegd.

Voorts is er een aantal redactionele wijzigingen aangebracht die er enkel op gericht zijn de tekst te verduidelijken of de algemene samenhang van de verordening te waarborgen.

In de onderstaande punten worden de inhoudelijke wijzigingen en de reactie van de Raad op de amendementen van het Europees Parlement uiteengezet.

⁽¹⁾ Doc. 6827/06 — COM(2005) 592 def.

⁽²⁾ PB C 318 van 23.12.2006.

⁽³⁾ PB C 229 van 22.9.2006.

Specifiek

1) *Toepassingsgebied*

De Raad verwerpt de door de Commissie voorgestelde uitbreiding van de toepassing van het Verdrag van Athene tot internationaal en binnenlands vervoer over de binnenwateren, en is het in dit opzicht volledig eens met het Europees Parlement (amendementen 16-27). De Raad schaart zich achter de zienswijze van het Europees Parlement dat het Verdrag van Athene over vervoer over zee gaat, en dat een uitbreiding tot vervoer over de binnenwateren niet aangewezen zou zijn en onvoldoende rekening zou houden met de specifieke kenmerken van deze laatste sector.

Anders dan de Commissie en het Europees Parlement specificeert de Raad dat, wat betreft het vervoer over zee binnen eenzelfde lidstaat, het redelijk is dat de verordening van toepassing is op schepen die overeenkomstig artikel 4 van Richtlijn 98/18/EG van 17 maart 1998 inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen met klasse A overeenstemmen.

2) *Opnemen van het Verdrag van Athene en andere maatregelen van de IMO*

Zoals het Europees Parlement (amendement 6) is ook de Raad van oordeel dat niet alleen het Verdrag van Athene, maar ook het voorbehoud en de richtsnoeren van de IMO voor de uitvoering van het Verdrag van Athene (hierna „de IMO-richtsnoeren”) die door de Juridische commissie van de IMO op 19 oktober 2006 zijn aangenomen teneinde bepaalde kwesties betreffende het Verdrag van Athene, in het bijzonder de vergoeding van met terrorisme verband houdende schade, te regelen, in de verordening moeten worden opgenomen. Derhalve heeft de Raad, in navolging van het Europees Parlement, de tekst van de IMO-richtsnoeren als nieuwe bijlage aan de verordening toegevoegd.

Daarbij moet evenwel worden opgemerkt dat, naar de opvatting van de Raad, het opnemen van de volledige tekst van het Verdrag van Athene tot rechtsonzekerheid kan leiden, omdat verscheidene bepalingen van dat verdrag niet rechtstreeks in verband staan met het onderwerp van de verordening. Anders dan het Europees Parlement somt de Raad daarom in artikel 3, lid 1, van de verordening de bepalingen van het Verdrag van Athene op die in het kader van de verordening van toepassing zijn. Verder zijn niet-toepasselijke of misleidende bepalingen van het Verdrag van Athene ter wille van de duidelijkheid uit de bijlage van de verordening geschrapt.

3) *Toepasselijke plafonds*

De Raad heeft het Commissievoorstel gewijzigd op het punt van de niet-toepasselijkheid van artikel 7, lid 2, van het Verdrag van Athene. Daarin wordt bepaald dat een verdragspartij hogere aansprakelijkheidsgrenzen kan vaststellen dan voorzien in het Verdrag van Athene. De Raad heeft ervoor gekozen de bepaling van het Verdrag van Athene als zodanig toe te passen, zonder te voorzien in een speciaal communautair mechanisme om de wijze van toepassing van artikel 7, lid 2, te regelen, zoals de Commissie in haar voorstel en het Europees Parlement in zijn zevende amendement hebben voorgesteld.

4) *Simultane toepassing van andere internationale verdragen betreffende de beperking van de aansprakelijkheid van scheepseigenaars*

Aangezien verscheidene lidstaten het Internationaal Verdrag inzake beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen van 1976, als gewijzigd bij het Protocol van 1996 (LLMC 1996), reeds hebben bekrachtigd, kan de Raad het Europees Parlement niet steunen in de niet-toepasselijkheid van artikel 19 van het Verdrag van Athene (amendement 8). In artikel 5 van het gemeenschappelijk standpunt van de Raad wordt de verhouding tussen het Verdrag van Athene en het LLMC van 1996 verder verduidelijkt, ter wille van de rechtszekerheid.

5) *Voorschotten*

In strikte navolging van het Europees Parlement (amendement 9) schaart de Raad zich achter het idee dat in het geval van een scheepvaartincident dat de dood of het persoonlijk letsel van een passagier heeft veroorzaakt, een voorschot moet worden betaald. Ter wille van de praktische toepasbaarheid van bedoelde bepaling heeft de Raad verduidelijkt dat deze van toepassing is wanneer het scheepvaartincident heeft plaatsgevonden op het grondgebied van een lidstaat, of aan boord van een schip dat de vlag van een lidstaat voert of in een lidstaat is geregistreerd. Wat het begrip „scheepvaartincident” betreft, is de Raad van oordeel dat deze in het Verdrag van Athene afdoende en ruime is gedefinieerd. Er hoeft derhalve geen definitie van de term „scheepvaartincident” te worden toegevoegd.

De Raad geeft zijn volledige steun aan amendement 10 van het Europees Parlement, dat beoogt te verduidelijken dat een voorschot niet gelijk staat met erkenning van aansprakelijkheid en mag worden verrekend met elk bedrag dat later wordt uitgekeerd. De Raad specificeert echter ook nog in welke gevallen het voorschot mogelijk moet worden terugbetaald, overeenkomstig het Verdrag van Athene en de IMO-richtsnoeren.

6) *Informatie ten behoeve van de passagiers*

De Raad schaart zich achter het Europees Parlement wat betreft de kenmerken (passend en begrijpelijk) van de informatie die uiterlijk bij de afvaart aan de passagiers moet worden verstrekt. Naar het voorbeeld van de luchtvaartsector stelt de Raad voor dat daartoe een overzicht kan worden gebruikt. De Raad is echter van mening dat niet hoeft te worden verwezen naar de bepalingen van Richtlijn 90/314/EEG van de Raad van 13 juni 1990 betreffende pakketreizen, met inbegrip van vakantiepakketten en rondreis pakketten (amendement 12), omdat deze richtlijn al van toepassing is en losstaat van de voorgestelde verordening.

7) *Uitgestelde toepassing*

Naar analogie van het Europees Parlement (amendementen 13, 14 en 15) heeft de Raad een overgangsbepaling toegevoegd op grond waarvan de lidstaten de toepassing van de verordening tot vier jaar na de datum van toepassing ervan kunnen uitstellen. De door de Raad in het Commissievoorstel aangebrachte wijziging is van toepassing op vervoer over zee binnen eenzelfde lidstaat aan boord van schepen die overeenkomstig artikel 4 van Richtlijn 98/18/EG met Klasse A overeenstemmen, en niet op binnenlands vervoer per reguliere veerboot (in de gebieden bedoeld in artikel 299, lid 2, VEG), zoals het Europees Parlement voorstelt.

IV. CONCLUSIE

De Raad is ervan overtuigd dat in zijn gemeenschappelijk standpunt een realistische benadering wordt gevolgd, die rekening houdt met de haalbaarheid van het voorstel en de voorgestelde nieuwe bepalingen, alsook met de behoefte aan juridische duidelijkheid.

De Raad zal met het Europees Parlement graag een opbouwend debat aangaan met het oog op een spoedige aanneming van de verordening.
