



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 24.10.2007
COM(2007) 674 definitief

2005/0242 (COD)

Gewijzigd voorstel voor een

RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

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

(door de Commissie overeenkomstig artikel 250, lid 2 van het EG-verdrag ingediend)

Gewijzigd voorstel voor een

RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

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

(Voor de EER relevante tekst)

1. STAND VAN DE PROCEDURE

Het voorstel - COM (2005) 593 – COD/2005/0242 – is op 23 november 2005 door de Commissie vastgesteld en op 30 januari 2006 naar het Europees Parlement en de Raad gezonden.

Het Europees Economisch en Sociaal Comité heeft op 13 september 2006 advies uitgebracht over het voorstel van de Commissie.

Het Comité van de Regio's heeft op 15 juni 2006 advies uitgebracht over het voorstel van de Commissie.

Op 29 maart 2007 heeft het Europees Parlement 25 amendementen in eerste lezing goedgekeurd.

2. DOEL VAN HET VOORSTEL

Doel van het voorstel is te zorgen voor een minimum aan gemeenschappelijke regels voor alle lidstaten op het gebied van wettelijke aansprakelijkheid en verzekering van scheepseigenaars, en inhoudelijke regels vast te stellen die het mogelijk maken ongevallen te voorkomen en eventuele schade te vergoeden.

Met het voorstel wordt beoogd

- het Verdrag van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) betreffende voorkoming van verontreiniging vanaf schepen, in de versie van 1996, en
- een resolutie van de IMO en de Internationale Arbeidsorganisatie inzake financiële zekerheden bij achterlating van zeevarenden

in het Gemeenschapsrecht op te nemen.

Bovendien heeft het voorstel tot doel een systeem van verplichte wettelijke aansprakelijkheidsverzekering voor scheepseigenaars op te zetten, gebaseerd op een IMO-resolutie over verzekeringen.

3. DOEL VAN HET GEWIJZIGDE VOORSTEL

Het gewijzigde voorstel heeft tot doel het oorspronkelijke voorstel op een aantal punten aan te passen, zoals voorgesteld door het Europees Parlement.

4. OPMERKINGEN OVER DE DOOR HET EUROPEES PARLEMENT GOEDGEKEURDE WIJZIGINGEN

4.1 Door de Commissie aanvaarde amendementen

De Commissie aanvaardt de amendementen 1, 2, 3, 4, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 19, 20, 22, 24 en 28.

4.2 Amendementen die door de Commissie gedeeltelijk zijn overgenomen of anders geformuleerd

Amendementen 5, 21, 23, 26 en 27

– Amendement 5

Het laatste deel van dit amendement heeft tot doel het optreden te beschrijven dat tot opheffing van de beperking leidt (het optreden dat tot gevolg heeft dat de scheepseigenaar het recht verliest om zijn aansprakelijkheid te beperken). Deze beschrijving is echter onvolledig en moet zodanig worden gewijzigd dat het dispositief van de richtlijn volledig wordt weergegeven, d.w.z. niet alleen artikel 4, lid 2 bis (gebaseerd op onverschoonbare fout), maar ook artikel 4, lid 3 (gebaseerd op grove nalatigheid).

Nieuwe overweging 5 bis:

"Met betrekking tot schepen die de vlag voeren van een land dat partij is bij het verdrag van 1996, dient het onmogelijk te zijn de in het verdrag van 1996 voorziene beperking van de aansprakelijkheid aan te wenden ten nadele van niet bij het zeevervoer betrokken slachtoffers, wanneer het optreden van de eigenaar van het schip dat de schade veroorzaakt heeft, niet als een goed vakman gehandeld heeft en hij zich bewust had moeten zijn van de schadelijke gevolgen van zijn optreden of nalatigheid. Met betrekking tot schepen die niet de vlag voeren van een land dat partij is bij het verdrag van 1996, dient het onmogelijk te zijn de in het verdrag van 1996 voorziene beperking van de aansprakelijkheid aan te wenden ten nadele van niet bij het zeevervoer betrokken slachtoffers, wanneer het optreden van de eigenaar van het schip dat de schade veroorzaakt heeft, blijk heeft gegeven van grove nalatigheid."

– Amendement 21

Dit amendement heeft tot doel de inhoud van IMO-resolutie A 930(22) te beschrijven. Deze beschrijving is echter niet volledig en moet eveneens betrekking hebben op de betaling van achterstallig loon.

Artikel 6, lid 1:

"Elke lidstaat neemt de nodige maatregelen om te garanderen dat alle eigenaars van schepen die de vlag van die lidstaat voeren over een financiële zekerheid beschikken om de aan boord van die schepen werkende zeevarenden te beschermen in geval van achterlating, overeenkomstig IMO-resolutie A 930(22), *en waardoor de kosten van logies, medische zorg en repatriëring kunnen worden gedekt en het achterstallig loon kan worden betaald.*"

– Amendementen 23, 26 en 27

Deze drie amendementen hebben betrekking op de oprichting van een communautair bureau dat belast is met het beheer van de garantiecertificaten.

Pogingen om het beheer van de garantiecertificaten op Europees niveau te centraliseren en zo de belasting van de lidstaten te verlichten en de homogeniteit van de procedures te garanderen, kunnen gerechtvaardigd zijn. Het is evenwel belangrijk na te gaan welke administratieve en financiële gevolgen de oprichting van een dergelijk bureau met zich meebrengt. De Commissie wenst dit initiatief dan ook grondiger te bestuderen.

Een andere optie in deze context is geen nieuw bureau op te richten, maar deze taken toe te vertrouwen aan het Europees agentschap voor maritieme veiligheid, waarbij aandacht moet worden besteed aan de gevolgen voor dit agentschap op institutioneel en financieel vlak.

Nieuwe overweging:

"Het kan aangewezen zijn het beheer van de garantiecertificaten in de toekomst op Europees niveau te centraliseren. Het Europees agentschap voor maritieme veiligheid kan hierin een rol spelen. Eerst moet echter nauwkeurig worden nagegaan welke gevolgen dit zou hebben voor het agentschap, zowel op institutioneel als op financieel vlak"

4.3. Door de Commissie verworpen amendementen

Amendementen 7 en 25 worden door de Commissie verworpen

5. GEWIJZIGD VOORSTEL

Gelet op artikel 250, lid 2, van het EG-Verdrag wijzigt de Commissie haar voorstel zoals hierboven aangegeven.