

Fiche 6: Richtlijn betreffende wettelijke aansprakelijkheid en financiële zekerheden van scheepseigenaars

Titel:

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

Datum Raadsdocument: 2 februari 2006

Nr Raadsdocument: 5907/06

Nr. Commissiedocument: COM(2005) 593

Eerstverantwoordelijk ministerie: Verkeer en Waterstaat in nauwe samenwerking met Justitie i.o.m. FIN, BZ, LNV en VROM

Behandelingstraject in Brussel: Raadswerkgroep Vervoer; Raad Vervoer, Telecommunicatie en Energie; komend EU voorzitter Finland (2^e helft 2006) heeft nog niet aangegeven of het dit voorstel zal gaan behandelen.

Achtergrond, korte inhoud en doelstelling van het voorstel:

Het voorstel is onderdeel van het eind 2005 door de Commissie gepresenteerde derde EU pakket inzake maritieme veiligheid dat in totaal zes voorstellen voor richtlijnen en één voor een verordening omvat. Naar aanleiding van het incident met de olietanker Erika in 1999 voor de Franse kust is inmiddels al veel EU-wetgeving op het terrein van maritieme veiligheid en het voorkomen van verontreiniging door de scheepvaart opgebouwd (de zgn. Erika I en II pakketten). Dit derde pakket moet, aldus de Commissie, de resterende gaten in EU-wetgeving dichten en daarmee verder bijdragen aan het verhogen van de maritieme veiligheid en het voorkomen van verontreiniging door de scheepvaart in Europese wateren.

Doel van het voorstel is op Europese schaal een regeling op te stellen voor de wettelijke aansprakelijkheid van scheepsexploitanten (i.e. eigenaar of enige andere organisatie of persoon verantwoordelijk voor de exploitatie van een schip). Daartoe wordt voorgesteld dat lidstaten het internationale 1996 Limitatieverdrag inzake de beperking van de aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen zo snel mogelijk ratificeren. Daarnaast wordt voorgesteld dit Limitatieverdrag op te nemen in Gemeenschapswetgeving. Het voorstel voorziet ook in een hogere aansprakelijkheid voor schepen die de vlag voeren van een land dat geen partij is bij het Limitatieverdrag. Verder wordt voorgesteld de aansprakelijkheidsregeling aan te vullen met een systeem waarbij scheepsexploitanten worden verplicht zich te verzekeren. Dit laatste geldt zowel de exploitanten van schepen die de vlag van een lidstaat voeren als exploitanten van schepen die de vlag van een derde land voeren en die de exclusieve economische zone (of een gelijkwaardige zone) van een lidstaat binnenvaren.

Rechtsbasis van het voorstel: art. 80(2) EG.

Besluitvormingsprocedure en rol Europees Parlement: Raad: gekwalificeerde meerderheid, EP: medebeslissingsprocedure.

Instelling nieuw Comitologie-comité: nee.

Subsidiariteit en proportionaliteit:

Subsidiariteit: twijfelachtig, weliswaar betreft het hier een transnationale kwestie maar het blijft de voorkeur verdienen om, gelet op het mondiale karakter van de scheepvaartsector, aansprakelijkheids- en verzekeringsvraagstukken op scheepvaartgebied in internationaal verband (i.e. de Internationale Maritieme Organisatie/IMO) te regelen. Aansprakelijkheidsvraagstukken zijn voor de maritieme sector van groot economisch belang, indien aansprakelijkheidslimieten te hoog zijn kan vervoer per

schip niet meer rendabel worden uitgevoerd. Daarnaast is van groot belang dat schade veroorzaakt door scheepvaart aan milieu, opvarenden en omstanders op adequate en efficiënte wijze wordt vergoed en wordt bijgedragen aan een goed imago van de sector. Voor Nederland zijn in dit opzicht de reeds bestaande IMO aansprakelijkheidsverdragen en het komende verdrag inzake wrakopruiming voldoende en adequate regelingen.

Proportionaliteit: negatief, invoering door middel van een richtlijn van een verzekeringsplicht (overigens zonder te expliciteren waarvoor moet worden verzekerd) is naast incorporatie van het reeds geldende 1996 Limitatieverdrag in alleen EU-verband disproportioneel in het verlengde van wat er op dit gebied reeds internationaal in IMO verband is afgesproken (bestaande IMO aansprakelijkheidsverdragen alsmede ontwerp-verdrag wrakopruiming). Nederland bereidt momenteel de goedkeuring van dit verdrag voor dat reeds in werking is getreden. Opname van het verdrag in gemeenschapswetgeving voegt niets toe aan de uniforme internationale toepassing van het verdrag ten aanzien van de internationaal betrokken scheepvaartbelangen.

Consequenties voor de EU-begroting: geen.

Financiële, personele en administratieve consequenties voor de rijksoverheid, decentrale overheden en/of bedrijfsleven en burger:

Invoering van een verzekeringsverplichting voor de algehele scheepvaart zal aanzienlijke additionele administratieve kosten meebrengen voor het bedrijfsleven en met uitgifte belaste overheidsinstanties. Deze kosten worden veroorzaakt door de informatieplichten waaraan het bedrijfsleven moet voldoen om een certificaat te krijgen. Daarnaast bestaan de kosten uit het opzetten van een systeem om certificaten af te geven (i.e. de afgifte van certificaten voor een groot gedeelte van de Nederlandse vloot, de afgifte van certificaten voor buitenlandse schepen) en de controle op certificaten.

Onduidelijk hierbij is nog hoe moet worden omgegaan met schepen die door de nationale wateren varen maar niet een nationale haven aandoen.

De Commissie heeft een impact assessment gepubliceerd over dit voorstel. VenW zal aan de hand hiervan nader onderzoeken wat voor Nederland de kwantitatieve consequenties zijn voor de kosten en administratieve lasten.

Consequenties voor nationale en decentrale regelgeving/beleid, (informatie over het inschakelen van nationale agentschappen / zelfstandige bestuursorganen e.d., implementatie en uitvoering, notificatie en handhaving en/of sanctionering):

Voor de implementatie van deze richtlijn zal Boek 8 BW moeten worden aangepast. Er moet verder bezien worden of er nog uitvoeringswetgeving nodig is voor het regelen van de aanwijzing van 'bevoegde instantie', de afgifte van certificaten en de handhaving.

Voorgestelde implementatietermijn (bij richtlijnen) dan wel voorgestelde datum inwerkingtreding (bij verordeningen en beschikkingen) met commentaar t.a.v. haalbaarheid:

Voorgestelde implementatietermijn: 18 maanden.

Consequenties voor ontwikkelingslanden: geen.

Nederlandse belangen en eerste algemene standpuntbepaling:

Nederland betwijfelt de toegevoegde waarde van dit voorstel. Nederland is er namelijk voorstander van om op het terrein van de aansprakelijkheid zoveel mogelijk aan te sluiten bij lopende internationale ontwikkelingen in plaats van een nieuwe regeling in EU-kader. De Nederlandse inzet is dan ook in eerste instantie gericht op internationaal optreden.

Aansprakelijkheidsvraagstukken zijn voor de maritieme sector van groot economisch belang, indien aansprakelijkheidslimieten te hoog zijn kan vervoer per schip niet meer rendabel worden uitgevoerd. Daarnaast is van groot belang dat schade veroorzaakt door scheepvaart aan milieu, opvarenden en omstanders op adequate en efficiënte wijze wordt vergoed en wordt bijgedragen aan een goed imago van de sector. Voor Nederland zijn in dit opzicht de reeds bestaande IMO aansprakelijkheidsverdragen en het komende verdrag inzake wrakopruiming voldoende en adequate regelingen. Het 1996 Limitatieverdrag regelt specifiek de globale beperkingsmogelijkheid van aansprakelijkheid en is als zodanig een afdoende regeling die zich anders dan de eerstgenoemde specifieke regelingen verder niet behoort in te laten met de basis van de aansprakelijkheid zelf of de verplichte verzekering daarvoor. Nederland bereidt momenteel de goedkeuring van dit verdrag voor dat reeds in werking is getreden. Opname van verdrag in gemeenschapswetgeving voegt niets toe aan uniforme internationale toepassing van het verdrag ten aanzien van de internationaal betrokken scheepvaartbelangen.

Door het voorstel wordt enerzijds bepleit voor een van het bestaande 1996 Limitatieverdrag afwijkende doorbreking in geval van schepen die niet onder de vlag van een partijstaat bij het 1996 verdrag varen. Dit lijkt overbodig en kan efficiënter worden bereikt door amendering van het bestaande verdrag. Daarnaast wordt voorgesteld om voor alle onder de beperkingsmogelijkheden van het verdrag vallende vorderingen een verzekeringsplicht in te voeren. Anders dan bij de reeds bestaande of toekomstige internationale aansprakelijkheidsregelingen (w.o. CLC, HNS, Bunkers, Athene, wrakopruiming) is niet duidelijk voor wie, voor wat, ten behoeven van wie, wanneer etc. deze geldt. Daarnaast wordt de verzekeringsplicht niet vergezeld van een adequate en toereikende regeling van de aansprakelijkheid en mist een twee keer zo hoge verzekeringsplicht dan de toepasselijke aansprakelijkheidslimiet volledig doel. Anders dan in het voorstel van de Commissie is Nederland verder voorstander van het hanteren van een bepaalde in internationaal verband te regelen standaard voor de voorgestelde afgifte en erkenning van verzekeringscertificaten. Daarbij is het kabinetsbeleid om de administratieve lasten zo laag mogelijk te houden. Nederland is ook kritisch ten aanzien van het voorstel wegens de verwachte aanzienlijke additionele kosten voor het bedrijfsleven en met uitgifte belaste overheidsinstanties.