



Aan
de voorzitter van de Eerste Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 22
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon

-

Datum

22 november 2006

Ons kenmerk

DGTL 06.009562

Onderwerp

derde EU pakket maritieme veiligheid

Doorkiesnummer

-

Bijlage(n)

-

Uw kenmerk

nr. 136273.u

Geachte voorzitter,

In de brief van 3 oktober jongstleden heeft de vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat mij een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd over enkele voorstellen van de Europese Commissie die onderdeel zijn van het derde EU pakket maritieme veiligheid. Naar aanleiding van deze brief wil ik u graag informeren.

Voorstel voor een richtlijn betreffende de wettelijke aansprakelijkheid en financiële zekerheden van scheepseigenaars

Ten aanzien van het voorstel voor een richtlijn betreffende de wettelijke aansprakelijkheid en financiële zekerheden van scheepseigenaars (COM(2005)593) vraagt de vaste commissie of de regering, naast de bezwaren inzake de onduidelijkheid ten aanzien van wie en in welke gevallen de verzekeringsplicht geldt, ook nog andere inhoudelijke bezwaren tegen de voorgestelde verzekeringsplicht heeft. Verder vraagt de vaste commissie waarom in het voorstel niet is gekozen voor toetreding van de Gemeenschap als zodanig en de lidstaten tot het bestaande Verdrag inzake de beperking van de aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen van 1996. In plaats van toetreding tot dit Verdrag wordt in het voorstel gekozen voor het opnemen van dit Verdrag in Gemeenschapswetgeving inclusief de aanvullende bepaling inzake de verzekeringsplicht. De vaste commissie vraagt zich af of deze aanvullende bepaling geen verstoring van het *level playing field* tot gevolg zal hebben. Tenslotte vraagt de vaste commissie naar het Europese krachtenveld ten aanzien van dit voorstel.

Postadres Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag

Telefoon 070 351 61 71
Fax 070 351 78 95

Wat betreft de voorgestelde verzekeringsplicht geldt dat het kabinet hier bezwaar tegen heeft op grond van de volgende overwegingen. In de eerste plaats is, zoals ook de vaste commissie constateert, niet duidelijk voor wie en in welke gevallen de verzekeringsplicht van toepassing is. In de tweede plaats is ook een bezwaar dat de voorgestelde verzekeringsplicht niet vergezeld wordt van een adequate en toereikende regeling van de aansprakelijkheid. In de derde plaats lijkt een verzekeringsplicht die twee keer zo hoog is als de toepasselijke aansprakelijkheidslimiet weinig zinvol. Tenslotte brengt het voorstel geen in internationaal verband geregelde standaard voor de voorgestelde afgifte en erkenning van verzekeringscertificaten. Dit druist in tegen het kabinetsbeleid om de administratieve lasten zo laag mogelijk te houden.

Ten aanzien van de vraag van de vaste commissie naar de achtergrond van de keuze van de Europese Commissie om in het voorstel het bestaande internationale instrument (i.e. het Verdrag inzake de beperking van de aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen van 1996) in Gemeenschapswetgeving op te nemen in plaats van toetreding van de Gemeenschap als zodanig en de lidstaten tot dit verdrag wijs ik erop dat toetreding tot dit verdrag vooralsnog alleen is voorbehouden aan staten (anders dan in het hierna genoemde Verdrag van Athene heeft het Verdrag inzake de beperking van de aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen geen aparte voorziening voor toetreding van regionale organisaties).

Wat betreft de vraag van de vaste commissie over het *level playing field* onderschrijf ik hetgeen de vaste commissie hierover in haar brief vermeldt: de extra bepaling inzake de verzekeringsplicht is een aanvulling op de bepalingen van het Verdrag inzake de beperking van de aansprakelijkheid van 1996 en kan daarmee aantasting van het *level playing field* tot gevolg hebben. Overigens moet daarbij wel vermeld worden dat de verzekeringsplicht volgens het voorstel niet alleen zou gelden voor reders die de vlag van een EU-lidstaat voeren maar ook voor reders van schepen die de vlag van een derde land voeren en die de exclusieve economische zone van een EU-lidstaat binnenvaren.

Ten aanzien van de vraag van de vaste commissie over het Europese krachtenveld kan ik u meedelen dat EU-lidstaten op dit voorstel nog geen formele positie hebben ingenomen. Dit is mede het gevolg van het feit dat het huidige Finse EU-voorzitterschap dit voorstel nog niet heeft geagendeerd in de Raad.

Voorstel voor een verordening betreffende de aansprakelijkheid van vervoerders van passagiers over zee en de binnenwateren bij ongevallen

Ten aanzien van het voorstel voor een verordening betreffende de aansprakelijkheid van vervoerders van passagiers over zee en de binnenwateren bij ongevallen (COM(2005)592) vraagt de vaste commissie wat de inzet in de onderhandelingen rondom dit dossier zal zijn en welke posities de overige EU-lidstaten ten aanzien van dit dossier innemen.

De Nederlandse inzet op dit dossier is in eerste instantie gericht op het bereiken van een internationale regeling in plaats van een regeling in EU-kader. Ten aanzien van de aansprakelijkheid van vervoerders van passagiers over zee streeft de regering ernaar dat lidstaten en Gemeenschap partij worden bij het Verdrag van Athene inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee van 2002. Wat betreft de aansprakelijkheid van vervoerders van passagiers over de binnenwateren wordt momenteel door de verdragspartijen bij het Verdrag van Straatsburg inzake de beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart (CLNI) onderzocht of de geografische reikwijdte van dit verdrag kan worden verbreed naar een pan-Europees systeem. Een internationale, op de binnenvaart toegespitste regeling verdient hier de voorkeur boven de voorgestelde EU-verordening waarin een specifiek voor de zeevaart ontwikkeld instrument (i.e. het Verdrag van Athene) onverkort op de binnenvaart van toepassing wordt verklaard.

Het voorstel is voor het eerst onder het Finse EU-voorzitterschap op ambtelijk niveau in de Raad besproken. Daarbij bleek nogal wat oppositie tegen het voorstel. Evenals bij Nederland ligt in een substantieel aantal landen de voorgestelde uitbreiding van het Verdrag van Athene naar de binnenvaart gevoelig. De uitkomst van de twee besprekingen van het voorstel op ambtelijk niveau in de Raad wijst in de richting van het bereiken van een internationale regeling: de aandacht van lidstaten gaat nu allereerst uit naar ratificatie door lidstaten en Gemeenschap van het Verdrag van Athene van 2002. Ten aanzien van dit voorstel streeft het Finse EU-voorzitterschap tijdens de komende Transportraad in december 2006 niet naar besluitvorming, in plaats daarvan zal het Voorzitterschap tijdens deze Raad rapporteren over de voortgang in dit dossier.

Voorstel voor een richtlijn betreffende de naleving van vlaggenstaatverplichtingen

Ten aanzien van het voorstel voor een richtlijn betreffende de naleving van vlaggenstaatverplichtingen (COM(2005)586) onderschrijft de vaste commissie de bezwaren van de regering tegen het voorstel op grond van het subsidiariteits- en proportionaliteitsbeginsel. Verder wijst de vaste commissie op het ook door de regering gesignaleerde probleem met betrekking tot artikel 3 uit dit voorstel. Op grond van dit artikel zouden EU-lidstaten mogelijk verplicht worden toe te treden tot bepaalde IMO-verdragen en deze te ratificeren. Een dergelijke verplichting is, zoals ook de vaste commissie in haar brief aangeeft, in strijd met de Grondwet. Ofschoon het huidige Finse EU-voorzitterschap dit voorstel nog niet heeft geagendeerd in de Raad heeft mijn ministerie wel al op ambtelijk niveau bij de Europese Commissie aandacht voor deze zaak gevraagd en de Nederlandse bezwaren naar voren gebracht. Deze kwestie heeft mijn volle aandacht.

Voorstel voor een richtlijn betreffende havenstaatcontrole

Tot slot verzocht de vaste commissie in haar brief om geïnformeerd te worden over de stand van zaken van de lopende onderhandelingen in de Raad over het voorstel voor een richtlijn betreffende havenstaatcontrole (COM(2005)588). Ten aanzien van deze onderhandelingen kan ik melden dat onder het Finse EU-voorzitterschap goede voortgang in dit dossier is geboekt en dat politieke besluitvorming over dit dossier

tijdens de komende Transportraad in december 2006 haalbaar lijkt. Het Nederlandse uitgangspunt dat het voorgestelde inspectieregime niet uiteen mag lopen met het regime dat momenteel binnen het *Paris Memorandum of Understanding on Port State Control* wordt ontwikkeld vindt nu brede steun in de lopende onderhandelingen. Dit uitgangspunt zal naar verwachting onderdeel uitmaken van het compromis waarover de Raad in december een politiek besluit neemt. Een en ander zal mede tot gevolg hebben dat dit compromis niet zal resulteren in een substantiële toename van inspectielasten. Ik teken hierbij overigens wel aan dat het Europees Parlement nog een standpunt over dit voorstel moet vaststellen. Dit standpunt kan mogelijk op onderdelen afwijken van het compromis waarover momenteel in de Raad wordt onderhandeld.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Karla Peijs