



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 23.11.2005
COM(2005) 592 definitief

2005/0241 (COD)

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**

(ingediend door de Commissie)

{SEC(2005) 1516}

TOELICHTING

1) INHOUD VAN HET VOORSTEL

- **Motivering en doel van het voorstel**

Na de publicatie van haar Witboek - Het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010 (COM(2001) 370) in 2001 heeft de Commissie in 2002 een “Mededeling over verhoogde veiligheid van passagiersschepen in de Gemeenschap” (COM(2002) 158) gepubliceerd waarin zij uiteenzet hoe een werkbare aansprakelijkheidsregeling tegenover scheepspassagiers, die in de nabije toekomst in de Europese Unie moet worden ingevoerd, er moet uitzien. De belangrijkste elementen waren:

- Risicoaansprakelijkheid met voldoende hoge grenzen en uitgebreide aansprakelijkheid in geval van een fout of nalatigheid. Risicoaansprakelijkheid zal de positie versterken van passagiers die een vordering indienen, omdat de aansprakelijkheid niet afhankelijk is van een fout of nalatigheid van de vervoerder.
- Verplichte verzekering. De risicoaansprakelijkheid is enkel doeltreffend indien ze wordt gekoppeld aan strenge verzekeringseisen.
- Recht op rechtstreekse vordering. De mogelijkheid om een vordering rechtstreeks bij de verzekeraar in te dienen is in de scheepvaart van essentieel belang, omdat de vervoerder soms moeilijk te traceren is en/of niet in staat is aan zijn financiële verplichtingen te voldoen.
- Binnenlands vervoer. De aansprakelijkheidsregeling dient al het vervoer in de Gemeenschap te dekken, met inbegrip van het vervoer binnen één enkele lidstaat.

De Mededeling van 2002 viel samen met de herziening, onder toezicht van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO), van de internationale regels inzake de aansprakelijkheid van vervoerders tegenover scheepspassagiers: het Verdrag van Athene inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee van 1974.

In haar mededeling verklaarde de Commissie dat de regeling in het Verdrag van Athene voor de eerste drie voornoemde elementen ontoereikend was. Er werd gesteld dat het, indien de nieuwe internationale regeling recht doet aan alle aangegeven kernpunten, de voorkeur verdient de EU-regeling in de context van de internationale aansprakelijkheidsregeling te implementeren.

Het ontwerpprotocol van 2002 bij het Verdrag van Athene inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee van 1974 werd aangenomen op 1 november 2002. De Commissie is van mening dat dit protocol tegemoet komt aan de eerste drie van de voormelde vereisten die zijn vermeld in de mededeling van 2002.

De artikelen 10 en 11 van dit Protocol voorzien in regels voor de jurisdictie en voor de erkenning en tenuitvoerlegging van in overeenstemming met het Protocol tot stand gekomen rechterlijke beslissingen. Voor deze aangelegenheden heeft de Gemeenschap, op grond 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, uitsluitende bevoegdheid verkregen. De verordening is bindend voor alle EU-lidstaten, met uitzondering van Denemarken. De artikelen 10 en 11 van het Protocol van Athene hebben een weerslag op de bepalingen van Verordening (EG) nr. 44/2001. Dientengevolge kunnen de lidstaten, buiten het kader van de gemeenschappelijke instellingen, geen aan deze artikelen gerelateerde verbintenissen met derde landen aangaan.

Op 24 juni diende de Commissie derhalve een voorstel in voor een Besluit van de Raad betreffende de sluiting door de Europese Gemeenschap van het Protocol van 2002 bij het Verdrag van Athene inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee van 1974 (COM(2003) 375). De Commissie stelt voor dat de Gemeenschap zo spoedig mogelijk als partij toetreedt tot het Protocol van Athene en de lidstaten voor eind 2005 zouden volgen. De Commissie betreurt dat sedert december 2003 binnen de Raad geen vooruitgang werd geboekt over dit voorstel.

Anderzijds dient de sluiting van het Protocol door de Gemeenschap met het oog op een uniforme en passende aansprakelijkheidsregeling voor passagiers in de Gemeenschap vergezeld te gaan van een verordening waarbij de bepalingen van het Protocol worden opgenomen in het Gemeenschapsrecht.

Voorts heeft de Commissie haar intentie om dit voorstel in te dienen reeds kenbaar gemaakt in haar mededeling “Versterking van de passagiersrechten in de Europese Unie” (COM2005) 46).

• **Algemene context**

De historische context van het Verdrag van Athene van 1974 en de opeenvolgende protocollen wordt toegelicht in de Mededeling van de Commissie van 2002 over verhoogde veiligheid van passagiersschepen in de Gemeenschap. In dit voorstel wordt het “Protocol van 2002 bij het Verdrag van Athene inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee van 1974” hierna “Verdrag van Athene van 2002” genoemd.

De belangrijkste elementen uit het Verdrag van Athene van 2002 zijn:

- Toepassingsgebied

Het Verdrag van Athene van 2002 is van toepassing op alle zeevaartuigen met uitzondering van luchtkussenvaartuigen.

Het verdrag is van toepassing op “alle internationaal vervoer indien:

- a) het schip de vlag voert van een staat die partij is of indien het in een dergelijke staat is geregistreerd, of
- b) de vervoersovereenkomst werd opgemaakt in een staat die partij is, of
- c) volgens de vervoersovereenkomst de vertrek- of bestemmingsplaats gelegen is in een staat die partij is.”

Volgens het verdrag dienen echter alleen schepen met een vergunning voor het vervoer van meer dan twaalf personen over een verzekeringscertificaat te beschikken.

- Risicoaansprakelijkheid

Het Verdrag van Athene van 1974 voorziet in een schuldaansprakelijkheidsregeling, waarbij de aansprakelijkheid van de vervoerder bij dood of persoonlijk letsel van een passagier kan worden beperkt tot 53 665 € (46 666 BTR) per passagier.

In het Verdrag van Athene van 2002 wordt een onderscheid gemaakt tussen twee soorten vorderingen: Schade die wordt veroorzaakt door het functioneren van het schip, waarbij passagiers slechts over een beperkte mogelijkheid beschikken om invloed uit te oefenen op de gebeurtenissen (“scheepvaartincidenten”), is onderworpen aan een risicoaansprakelijkheidsregeling, terwijl andere soorten aan boord opgelopen letsel en schade onder een regeling van aansprakelijkheid wegens nalatigheid vallen.

- De aansprakelijkheidsgrenzen moeten hoog genoeg zijn

Het Verdrag van Athene van 2002 voorziet in twee grenzen: 287 500 € (250 000 BTR) voor risicoaansprakelijkheid en 460 000 € (400 000 BTR) voor schuldaansprakelijkheid. Dit is een aanzienlijke stijging tegenover de vorige aansprakelijkheidsgrenzen: 56 665 € (46 666 BTR) in het Verdrag van Athene van 1974 en 201 250 € (175 000 BTR), bedragen die zijn vastgesteld bij een herziening van het Verdrag van Athene (Protocol van 1990 bij het Verdrag van Athene) en het Protocol van 1996 bij het verdrag inzake de beperking van de aansprakelijkheid bij maritieme vorderingen.

- Uitgebreide aansprakelijkheid in geval van een fout of nalatigheid

In het Verdrag van Athene van 1974 werd voor de schuldaansprakelijkheid een plafond vastgesteld van 53 665 € (46 666 BTR). In geval van een grove fout dienen vervoerders afstand te doen van het recht om hun aansprakelijkheid te beperken. Volgens het Verdrag van Athene van 1974 en het Verdrag inzake de beperking van de aansprakelijkheid bij maritieme vorderingen verliest de vervoerder dit recht op beperking van de aansprakelijkheid alleen wanneer hij handelde “met het doel schade te veroorzaken, dan wel op roekeloze wijze en in het besef dat een dergelijke schade daardoor waarschijnlijk zou worden veroorzaakt”. Het is duidelijk dat slechts zeer weinig incidenten met passagiersschepen aan die criteria voldoen, en het recht op beperking van de aansprakelijkheid op dit moment in de praktijk bijgevolg als onaantastbaar kan worden beschouwd.

Het Verdrag van Athene van 2002 voorziet in twee regelingen:

- Voor scheepvaartongevallen wordt een nieuwe regeling met twee niveaus ingesteld. Een eerste plafond van 287 500 € (250 000 BTR) voor het deel dat onder de risicoaansprakelijkheid valt en een hoger plafond van 460 000 € (400 000 BTR) “tenzij de vervoerder bewijst dat het incident dat het verlies heeft veroorzaakt niet aan de schuld of nalatigheid van de vervoerder te wijten is.”
- Bij andere incidenten dan scheepsongevallen, is de vervoerder aansprakelijk tot

een bedrag van 460 000 € (400 000 BTR) “indien het incident dat het verlies heeft veroorzaakt aan de schuld of nalatigheid van de vervoerder te wijten is. De eiser dient het bestaan van de schuld of de nalatigheid te bewijzen.”

Artikel 13 van het Verdrag van Athene bepaalt voorts: “Het voordeel van de (...) aansprakelijkheidsgrenzen vervalt voor de vervoerder indien bewezen is dat de schade voortvloeit uit een handeling of een verzuim van de vervoerder, hetzij met de bedoeling die schade te veroorzaken, hetzij uit roekeloosheid en wetend dat de schade waarschijnlijk daaruit zou voortvloeien.”

- Regeling van toepassing bij verlies of beschadiging van bagage:

Het Verdrag van Athene van 2002 voorziet in een tweeledige regeling:

“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.”

“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”

In het verdrag worden een aantal bedragen vastgesteld: zo bedraagt de aansprakelijkheid voor bijvoorbeeld verlies of beschadiging van hutbagage ten hoogste 2 587 € (2 250 BTR) per passagier, per vervoer.

- Verplichte verzekering:

Bij het Verdrag van Athene van 2002 wordt de eis ingevoerd dat vervoerders toereikend moeten zijn verzekerd. Het ontbreken van een verzekeringsverplichting voor vervoerders van passagiers gaat voorbij aan de risico's die aan het vervoer van honderden of duizenden passagiers met een schip verbonden zijn. Hoewel de meeste passagiersschepen niettemin toch financieel beschermd zijn, meestal door inschrijving in een van de onderlinge Protection & Indemnity (P&I) Clubs, is het ontbreken van formele eisen inzake verzekeringsnormen niet gerechtvaardigd.

- Rechtstreekse vordering (pro memorie).

- Procesrecht

Het Verdrag van Athene van 2002 legt een aantal regels vast voor burgerlijke rechtsovereenkomsten, zoals een verjaringstermijn van twee jaar voor het instellen van een vordering. Het verdrag bevat ook regels inzake de rechterlijke bevoegdheid en de erkenning en tenuitvoerlegging van beslissingen.

Er moet worden vermeld dat 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 reeds van toepassing is op deze regels. Tijdens onderhandelingen over het Verdrag van Athene is besloten dat deze verordening alleen wat de erkenning en tenuitvoerlegging van beslissingen

betreft van toepassing blijft tussen EU-lidstaten (artikel 17 bis, lid 3, van het Verdrag). De regels van het verdrag inzake rechterlijke bevoegdheid hebben derhalve voorrang op de overeenkomstige regels uit het Gemeenschapsrecht.

- **Bestaande bepalingen op het door het voorstel bestreken gebied**

Er zijn geen bestaande bepalingen op het door het voorstel bestreken gebied.

- **Samenhang met andere beleidsgebieden en doelstellingen van de EU**

Dit voorstel past in het beleid van de EU om de risico's in het dagelijkse leven van haar burgers te beheersen. De vaststelling van een uniforme aansprakelijkheidsregeling in de hele EU draagt bovendien bij tot een harmonieus en gunstig klimaat voor passagiersvervoerders. Deze overwegingen maken deel uit van de strategische doelstellingen die de Commissie naar voren heeft geschoven in haar mededeling van 26 januari 2005 "Strategische doelstellingen 2005–2009 – Europa 2010: een partnerschap voor Europese vernieuwing, welvaart, solidariteit en veiligheid" (COM(2005) 12).

2) RAADPLEGING VAN BELANGHEBBENDE PARTIJEN EN EFFECTBEOORDELING

- **Raadpleging van belanghebbende partijen**

Wijze van raadpleging, belangrijkste geraadpleegde sectoren en algemeen profiel van de respondenten

De Commissie heeft in mei 2004 en februari 2005, in het kader van de raadplegingsprocedure over het volledige derde pakket inzake de maritieme veiligheid, twee overlegondes georganiseerd met de lidstaten en betrokken actoren over de belangrijkste elementen van het geplande voorstel.

Samenvatting van de reacties en hoe daarmee rekening is gehouden

Alle respondenten steunden het initiatief van de Commissie om het Verdrag van Athene op te nemen in het Gemeenschapsrecht.

Scheepseigenaars drukten hun bezorgdheid uit over de geplande uitbreiding van het toepassingsgebied tot binnenlands vervoer en vervoer over de binnenwateren. Bij de effectbeoordeling van het voorstel heeft de Commissie rekening gehouden met deze bezwaren. De Commissie heeft evenwel geconcludeerd dat een uitbreiding verantwoord is omdat de bestaande aansprakelijkheidsregelingen voor het vervoer van passagiers onderling verschillen. Dit wordt toegelicht in deze effectbeoordeling. Voorts is de uitbreiding verantwoord omdat de verzekeringsregeling waarin het Verdrag van Athene voorziet, niet van toepassing is op kleine schepen die maximaal 12 passagiers mogen vervoeren. Voor deze schepen blijft de nationale wetgeving van toepassing.

Voorts heeft de industrie (scheepseigenaars en P&I-clubs) haar bezorgdheid geuit over de tenuitvoerlegging van het Verdrag van Athene van 2002 en met name artikel 3, lid 1, daarvan betreffende de aansprakelijkheid voor incidenten ten gevolge van terrorisme.

De Commissie heeft er akte van genomen dat deze kwesties binnen de IMO reeds op wereldschaal worden geregeld en in dit stadium dus geen oplossing op regionaal niveau vereist is. Er is gemeld dat, via een verbintenis van de staten om een voorbehoudsclausule in acht te nemen bij toetreding tot het verdrag, een oplossing zal worden gevonden op de volgende bijeenkomst van het Juridisch Comité van de IMO in de lente van 2006.

- **Verzamelen en benutten van deskundigheid**

Er diende geen beroep te worden gedaan op externe deskundigheid.

- **Effectbeoordeling**

Keuzemogelijkheid 1: Uitsluitend tenuitvoerlegging van het Verdrag van Athene. Hiertoe dient de Raad het voorstel van de Commissie van juni 2003 aan te nemen betreffende de toetreding van de Gemeenschap en de lidstaten tot het Verdrag van Athene. De regeling is uitsluitend van toepassing op internationaal vervoer.

Keuzemogelijkheid 2: Opname van het verdrag zonder wijzigingen. Het belangrijkste voordeel van deze procedure is dat ze een eenduidige interpretatie van het Verdrag door het Hof van Justitie waarborgt. Het effect is vergelijkbaar met keuzemogelijkheid 1.

Keuzemogelijkheid 3: Opname van het verdrag met wijzigingen zoals de uitbreiding van het toepassingsgebied met binnenlands vervoer en vervoer over de binnenwateren. Bij deze keuzemogelijkheid is de regeling van het verdrag van toepassing op alle passagiers en geldt dezelfde aansprakelijkheidsregeling voor alle Europese vervoerders.

De Commissie heeft overeenkomstig het werkprogramma een effectbeoordeling uitgevoerd. Het verslag daarvan is beschikbaar op SEC(2005)1516.

3) JURIDISCHE ELEMENTEN VAN HET VOORSTEL

- **Samenvatting van de voorgestelde maatregelen**

Het voorstel beoogt de opname van het Verdrag van Athene in het Gemeenschapsrecht, mits de volgende wijzigingen worden aangebracht:

- uitbreiding van het toepassingsgebied met binnenlands vervoer;
- uitbreiding van het toepassingsgebied met vervoer over de binnenwateren;
- schrappen van de mogelijkheid voor de lidstaten om op basis van het Verdrag van Athene van 2002 hogere aansprakelijkheidsgrenzen vast te stellen dan die welke zijn bepaald in het Verdrag;
- voor beschadiging of verlies van mobiliteitshulpmiddelen/medische uitrusting van passagiers met beperkte mobiliteit, compensatie ter waarde van ten hoogste

de vervangwaarde van de uitrusting;

- betaling van voorschotten zoals in de spoorweg- en luchtvaartsector;
- informatie vóór de reis.

- **Rechtsgrondslag**

Artikel 71, lid 2, en artikel 80, lid 2, van het EG-Verdrag

- **Subsidiariteitsbeginsel**

Het subsidiariteitsbeginsel is van toepassing voorzover het voorstel niet onder de exclusieve bevoegdheid van de Gemeenschap valt.

De doelstellingen van het voorstel kunnen om de volgende reden(en) niet voldoende door de lidstaten worden verwezenlijkt.

Vanuit het oogpunt van zowel de sector als passagiers is er nauwelijks een onderscheid tussen binnenlands en internationaal vervoer binnen de Gemeenschap. Alle betrokken partijen hebben belang bij een uniforme en duidelijke regeling voor het vervoer van personen in de Gemeenschap.

Het risico bestaat dat afwijkende nationale normen zullen leiden tot oneerlijke concurrentie tussen nationale vervoerders en tot een ongelijke behandeling van burgers uit verschillende lidstaten wanneer ze binnen de Gemeenschap reizen.

De doelstellingen van het voorstel kunnen om de volgende reden(en) beter door een optreden van de Gemeenschap worden verwezenlijkt:

Communautaire wetgeving op dit gebied zal voor alle reizen, ongeacht het gaat om internationale, intracommunautaire of binnenlandse reizen, uniforme regels inzake de aansprakelijkheid waarborgen.

Voorts zal dit EU-initiatief waarborgen dat het Verdrag van Athene door de lidstaten op uniforme wijze ten uitvoer wordt gelegd en geïnterpreteerd.

De bescherming van passagiers is een van de doelstellingen van het communautaire vervoersbeleid. Aangelegenheden zoals de aansprakelijkheid van vervoerders en de rechten van passagiers na een ongeval kunnen om bovenvernoemde redenen beter op EU-niveau worden geregeld.

Het voorstel is dus in overeenstemming met het subsidiariteitsbeginsel.

- **Evenredigheidsbeginsel**

Het voorstel is om de volgende reden(en) in overeenstemming met het evenredigheidsbeginsel:

De door de verordening aan het verdrag aangebrachte wijzigingen, bijvoorbeeld op het gebied van informatie vóór de reis, zijn logische aanvullingen op de regeling van het

verdrag.

De zwaarste financiële en administratieve last zal worden gedragen door de nationale regeringen, die zullen zorgen voor het beheer van de verzekeringscertificaten, niet alleen voor vervoerders die internationale reizen aanbieden (op grond van het Verdrag van Athene), maar ook voor binnenlandse reizen en reizen via de binnenwateren.

- **Keuze van het instrument**

Voorgestelde instrumenten: verordening

Andere instrumenten zouden om de volgende reden(en) ongeschikt zijn:

De Commissie volgt dezelfde procedure als bij de opname in het Gemeenschapsrecht van de toepasselijke internationale verdragen inzake de aansprakelijkheid van luchtvaartmaatschappijen en spoorwegondernemingen.

4) GEVOLGEN VOOR DE BEGROTING

Het voorstel heeft geen gevolgen voor de begroting van de Gemeenschap.

5) AANVULLENDE INFORMATIE

- **Evaluatie-/herzienings-/uitdovingsclausule**

Het voorstel bevat een evaluatieclausule.

Het voorstel bevat een herzieningsclausule.

- **Europese Economische Ruimte**

De voorgestelde beschikking is relevant voor de EER en dient derhalve ook voor de EER te gelden.

- **Het voorstel nader bekeken**

Artikel 1

De Commissie dient een nieuw communautair wetsvoorstel in om een volledige, eenduidige en simultane toepassing van de bepalingen van het Verdrag van Athene van 2002 te waarborgen voor alle passagiers aan boord van schepen die een internationaal, intracommunautair of binnenlands traject varen over zee of via de binnenwateren.

Artikel 2

Het toepassingsgebied van de voorgestelde verordening is ruimer dan dat van het Verdrag van Athene van 2002. Het omvat het toepassingsgebied van het Verdrag van Athene (teneinde het volledige verdrag integraal afdwingbaar te maken binnen de EU), dat wordt uitgebreid met (a) vervoer binnen eenzelfde lidstaat en (b) vervoer via de binnenwateren.

De drie in artikel 2 opgenomen voorwaarden stemmen overeen met de voorwaarden in

het Verdrag van Athene en waarborgen een ruime toepassing van de verordening op de meeste EU-burgers, zelfs tijdens buitenlandse cruises.

Artikel 3

Bij de opstelling van de voorgestelde verordening werd ervoor gezorgd dat ze, door de verwijzing naar de betrokken bepalingen van het verdrag, precies aansluit bij het Verdrag van Athene van 2002. Deze methode werd ook toegepast voor de opname van het Verdrag van Montreal in het Gemeenschapsrecht (Verordening (EG) nr. 889/2002).

Artikel 4

De voorgestelde verordening beoogt een totale uniformiteit binnen de EU door de schrapping van de mogelijkheid voor de lidstaten om op grond van het Verdrag van Athene van 2002 hogere aansprakelijkheidsgrenzen vast te stellen dan die welke zijn opgenomen in het verdrag.

De maatregel in lid 2 is rechtstreeks geïnspireerd door een amendement van het EP aan de Commissie betreffende een verordening betreffende rechten en verplichtingen van treinreizigers.

Artikel 5

Men heeft ervoor geopteerd in de EG-regeling een aanvullende maatregel op te nemen waarin niet wordt voorzien door het Verdrag van Athene van 2002: de betaling van voorschotten zoals in de spoorweg- en luchtvaartsector.

Artikel 6

Deze bepaling inzake reizigersinformatie is eveneens een aanpassing aan het verdrag.

Artikel 7

Teneinde de doelmatigheid van de verordening te evalueren en na te gaan of aanpassingen nodig zijn, zal de Commissie verslag uitbrengen over de tenuitvoerlegging van deze verordening.

De betrokkenheid van het bij Verordening (EG) nr. 2099/2002 van 5 november 2002 ingestelde comité voor maritieme veiligheid en voorkoming van verontreiniging door schepen zal, onder meer, een herziening van deze verordening vergemakkelijken wanneer het Verdrag van Athene van 2002 op internationaal niveau wordt gewijzigd.

Artikel 8

Voor de inwerkingtreding van de verordening geeft de Commissie beslist de voorkeur aan de vroegste datum die verenigbaar is met het communautaire wetgevingsproces en die de sector de nodige tijd geeft om zich aan te passen.

Daar de Gemeenschap en de lidstaten verdragsluitende partijen zullen worden bij het Verdrag van Athene van 2002, acht de Commissie het raadzaam het Verdrag van Athene van 2002 en de EG-verordening op hetzelfde tijdstip in werking te doen treden.

Bijlage

Een afschrift van het Verdrag van Athene van 2002 is zuiver ter informatie aan dit voorstel gehecht. Zoals vermeld in artikel 1 kan het Verdrag van Athene in de toekomst worden herzien; elke wijziging wordt automatisch opgenomen in de communautaire wetgeving, tenzij de Commissie, bijgestaan door het Comité voor maritieme veiligheid en voorkoming van verontreiniging door schepen (COSS) op grond van artikel 7, besluit ze uit te sluiten van de toepassing van de verordening.

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

(Voor de EER relevante tekst)

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 71, lid 1, en artikel 80, lid 2,

Gezien het voorstel van de Commissie¹,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité²,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's³,

Volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag⁴,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) In het kader van het gemeenschappelijk vervoerbeleid moeten verdere maatregelen worden genomen om de veiligheid van het zeevervoer en de binnenvaart te verbeteren. Het gaat onder meer om regels inzake de aansprakelijkheid voor schade aan passagiers, daar het belangrijk is bij een scheeps- of binnenvaartongeval betrokken passagiers een passende mate van schadeloosstelling te bieden.
- (2) Het Protocol van 2002 bij het Verdrag van Athene inzake 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. [De Gemeenschap is toetreden tot dit protocol⁵].
- (3) Het Verdrag van Athene inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee van 1974, zoals gewijzigd bij het Protocol van 2002, hierna "Verdrag van Athene van 2002" genoemd, is uitsluitend van toepassing op internationaal vervoer. Op de interne markt van het zeevervoer wordt geen onderscheid meer gemaakt tussen nationaal en internationaal vervoer, zodat zowel voor het internationale als het nationale vervoer

¹ PB C [...], [...], blz. [...].

² PB C [...], [...], blz. [...].

³ PB C [...], [...], blz. [...].

⁴ PB C [...], [...], blz. [...].

⁵ publicatiegegevens Raadsbesluit vermelden

binnen de Gemeenschap dezelfde mate en aard van aansprakelijkheid dient te gelden en de regeling van het Verdrag van Athene van 2002 dient te worden uitgebreid tot het vervoer over de binnenwateren.

- (4) Vervoerders moeten worden verplicht tot het betalen van voorschotten bij overlijden of persoonlijk letsel van een passagier.
- (5) De passagier dient vóór de reis op een geschikte wijze te worden geïnformeerd over zijn nieuwe rechten.
- (6) Elke wijziging van het Verdrag wordt opgenomen in de communautaire wetgeving, tenzij de wijziging is uitgesloten op grond van artikel 5, lid 2, van Verordening (EG) nr. 2099/2002 van het Europees Parlement en de Raad van 5 november 2002 betreffende de oprichting van het Comité voor maritieme veiligheid en voorkoming van verontreiniging door schepen (COSS) en houdende wijziging van de verordeningen op het gebied van maritieme veiligheid en voorkoming van verontreiniging door schepen⁶.
- (7) Het bij Verordening (EG) nr. 1406/2002 van het Europees Parlement en de Raad⁷ opgerichte Europees Agentschap voor maritieme veiligheid dient de Commissie te ondersteunen bij de voorbereiding en opstelling van een voortgangsverslag over de werking van de nieuwe voorschriften en bij het voorstellen van de wijzigingen van het Verdrag van Athene van 2002.
- (8) Daar de doelstellingen van het overwogen optreden, namelijk het ontwikkelen van een uniforme regeling inzake de rechten van vervoerders en passagiers bij ongevallen, niet voldoende door de lidstaten kunnen worden verwezenlijkt en derhalve, vanwege de behoefte aan uniforme aansprakelijkheidsgrenzen in alle lidstaten, beter door de Gemeenschap kunnen 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 doelstellingen te verwezenlijken,

HEBBEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Onderwerp

Deze Verordening voorziet in een uniforme communautaire aansprakelijkheidsregeling voor het vervoer van passagiers over zee en de binnenwateren.

Hiertoe werden in deze verordening de relevante bepalingen opgenomen van het Verdrag van Athene inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee van 1974, zoals gewijzigd

⁶ PB L 324 van 29.11.2002, blz. 1. Verordening gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 415/2004 van de Commissie (PB L 68 van 6.3.2004, blz. 10).

⁷ PB L 205 van 5.8.2002, blz. 1. Verordening laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 724/2004 (PB L 129 van 29.4.2004, blz. 1).

bij het protocol van 2002, hierna “Verdrag van Athene van 2002” genoemd, en wordt de toepassing daarvan uitgebreid tot vervoer over zee binnen eenzelfde lidstaat en tot internationaal en binnenlands vervoer over de binnenwateren.

Artikel 2

Toepassingsgebied

Deze verordening is van toepassing op alle internationaal of binnenlands vervoer over zee of over de binnenwateren, indien

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

Artikel 3

Aansprakelijkheid van de vervoerder

De aansprakelijkheid van een vervoerder of een feitelijke vervoerder ten aanzien van passagiers en hun bagage wordt beheerst door de toepasselijke bepalingen van het Verdrag van Athene van 2002.

De begrippen ‘vervoerder’ en ‘feitelijke vervoerder’ hebben de betekenis die daaraan in de definities van artikel 2 van het Verdrag van Athene van 2002 wordt verleend.

Artikel 4

Aansprakelijkheidsgrenzen

Artikel 7, lid 2 van het Verdrag van Athene van 2002 is niet van toepassing op binnen het toepassingsgebied van deze verordening vallend vervoer van passagiers, tenzij alle lidstaten bij een wijziging van deze verordening instemmen met de toepassing daarvan.

Bij verlies of beschadiging van mobiliteitshulpmiddelen of medische uitrusting van passagiers met beperkte mobiliteit, wordt schadeloosstelling verleend tot ten hoogste de vervangingswaarde van die hulpmiddelen of uitrusting.

Artikel 5

Voorschot

Bij overlijden of persoonlijk letsel van een passagier betaalt de vervoerder binnen vijftien dagen na de identificatie van de schadegerechtigde persoon een voorschot ter dekking van onmiddellijke economische behoeften. Bij overlijden bedraagt het voorschot niet minder dan EUR 21 000.

Artikel 6

Informatie

De vervoerder, feitelijke vervoerder en/of de touroperator verstrekken de passagier, vóór zijn vertrek, informatie over de rechten op grond van deze verordening, met name informatie over de maximumbedragen van de schadeloosstelling bij overlijden, persoonlijk letsel of verlies of beschadiging van bagage, over het recht tot het instellen van een rechtstreekse vordering tegen de verzekeraar of de persoon die de financiële zekerheid verstrekt en over het recht op een voorschot.

De informatie wordt versterkt in de meest geschikte vorm.

Artikel 7

Verslag en wijzigingen aan het Verdrag van Athene van 2002

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

Dit verslag kan vergezeld gaan van een voorstel tot wijziging van deze verordening of een voorstel dat door de Gemeenschap zal worden voorgelegd aan de betrokken internationale fora.

De Commissie wordt hierin bijgestaan door het bij artikel 3 van Verordening (EG) nr. 2099/2002 ingestelde Comité voor maritieme veiligheid en voorkoming van verontreiniging door schepen (COSS).

De wijzigingen van het Verdrag van Athene van 2002 kunnen overeenkomstig artikel 5, lid 2, van Verordening (EG) nr. 2099/2002 worden uitgesloten van het toepassingsgebied van deze verordening.

Artikel 8

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 [datum van inwerkingtreding van deze verordening of datum van inwerkingtreding van het Verdrag van Athene voor de Gemeenschap, naargelang welke datum het laatst valt].

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

Gedaan te Brussel, [...]

Voor het Europees Parlement
De Voorzitter
[...]

Voor de Raad
De Voorzitter
[...]

AANHANGSEL

VERDRAG VAN ATHENE INZAKE HET VERVOER VAN PASSAGIERS EN HUN BAGAGE OVER ZEE VAN 2002

(Geconsolideerde tekst van het Verdrag van Athene inzake 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;
- c) “vervoerder die het vervoer feitelijk geheel of gedeeltelijk verricht” is de feitelijke vervoerder, of, voor zover de vervoerder zelf het vervoer verricht, de vervoerder;
2. “vervoersovereenkomst” betekent een door een vervoerder of voor zijn rekening 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 elk luchtkussenvaartuig;
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 door de vervoerder vervoerd krachtens een vervoersovereenkomst met uitzondering van:
 - a) goederen of voertuigen vervoerd krachtens een charterpartij, een cognossement of een 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 ander havenwerk bevindt;
 - b) wat de hutbagage betreft, eveneens de periode tijdens welke de passagier zich in een zeestation of op een kade of 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 begrepen 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 1bis **Bijlage**

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

ARTIKEL 2 **Toepassingsgebied**

1. Dit Verdrag is van toepassing op elk internationaal vervoer indien:
 - a) het schip de vlag voert van een staat die partij is bij dit verdrag of indien het in een dergelijke staat is geregistreerd, of

- b) de vervoersovereenkomst werd opgemaakt in een staat die partij bij dit verdrag, of
 - c) volgens de vervoersovereenkomst de vertrek- of bestemmingsplaats gelegen is in een staat die partij is bij dit verdrag.
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 niet 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 wordt verstaan onder:
- a) “scheepvaartincident”: schipbreuk, kapseizen, aanvaring of stranden, explosie of brand aan boord, of defect aan het schip;

- b) “schuld of nalatigheid van de vervoerder” omvat de schuld of nalatigheid van de ondergeschikten van de vervoerder, handelend binnen het kader van hun dienstverband;
 - c) “defect aan het schip”: ieder niet of gebrekkig functioneren of iedere niet-overeenstemming met toepasselijke veiligheidsvoorschriften van enig deel van het schip of de uitrusting daarvan 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 lanceren van de reddingsuitrusting; en
 - d) “verlies” omvat niet als bestraffing of voorbeeldstelling bedoelde schadeloosstellingen.
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.

ARTIKEL 4 **Feitelijke 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 het verdrag opgelegd zijn of aan rechten verzaakt 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. Wanneer de vervoerder en de feitelijke vervoerder aansprakelijk zijn, is er solidaire aansprakelijkheid.
5. Geen enkele bepaling van dit artikel mag inbreuk maken op het recht op verhaal van de vervoerder en van de feitelijke vervoerder.

ARTIKEL 4bis **Verplichte verzekering**

1. Wanneer passagiers worden vervoerd aan boord van een in een staat die partij is geregistreerd schip 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 te nemen 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 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 in stand worden gehouden, 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 in een staat die partij is geregistreerd schip, 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 van 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 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 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 dit artikel voldoet.
7. De staat waar het schip is geregistreerd bepaalt, onverminderd het bepaalde in dit artikel, de voorwaarden voor afgifte en geldigheidsduur 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 verweergonden (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 verweergonden 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 procederen.
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 enige 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, 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 records 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 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 voorgeschreven bedrag wordt gedekt. Een dergelijk certificaat is zo veel mogelijk conform aan het in lid 2 voorgeschreven 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 gedeponneerd 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 direct of indirect 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 is, ingevolge artikel 3, beperkt tot een bedrag van 400 000 rekeneenheden per passagier, per vervoer. 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 voorgeschreven 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 voorgeschreven. 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

Begrenzing van de aansprakelijkheid bij verlies of beschadiging van bagage

1. De aansprakelijkheid van de vervoerder bij verlies of beschadiging van hutbagage beloopt ten hoogste 2 250 rekeneenheden 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 beloopt ten hoogste 12 700 rekeneenheden per voertuig, per vervoer.
3. De aansprakelijkheid van de vervoerder bij verlies of beschadiging van andere dan de in de leden 1 en 2 van dit artikel vermelde bagage, beloopt ten hoogste 3 375 rekeneenheden per passagier, per vervoer.
4. Een vervoerder en de passagier kunnen overeenkomen dat de aansprakelijkheid van de vervoerder met ten hoogste 330 rekeneenheden kan worden verminderd bij schade aan een voertuig en met ten hoogste 149 rekeneenheden per passagier bij verlies of beschadiging van andere bagage, waarbij dit bedrag van het geleden verlies of de geleden schade wordt afgetrokken.

ARTIKEL 9

Rekeneenheid en omrekening

1. De rekeneenheid bedoeld in het Verdrag is het Bijzondere Trekkingsrecht zoals dit is omschreven door het Internationale Monetair Fonds. De in artikel 3, lid 1, artikel 4bis, 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, 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 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 wiens wet de toepassing van de bepalingen van lid 1 niet toelaat, op het tijdstip van bekrachtiging, 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 vijfenzestig 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 4bis, 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 aansprakelijkheidsgrens

1. Vervoerder en passagier kunnen uitdrukkelijk en schriftelijk hogere aansprakelijkheidsgrenzen overeenkomen dan de bij de artikelen 7 en 8 bepaalde grenzen.
2. De moratoire interesten en gerechtskosten zijn niet begrepen in de onder de artikelen 7 en 8 bepaalde aansprakelijkheidsgrenzen.

ARTIKEL 11

Vrijstellingen en grenzen die door de aangestelden van de vervoerder kunnen worden ingeroepen

Indien een rechtsvordering tegen een aangestelde of lasthebber van de vervoerder of van de feitelijke vervoerder wordt ingesteld wegens in dit verdrag bedoelde beschadiging, kan die aangestelde of lasthebber, indien hij bewijst dat hij in de uitoefening van zijn functie heeft gehandeld, de vrijstellingen en aansprakelijkheidsgrenzen inroepen welke door de vervoerder of de feitelijke vervoerder krachtens dit verdrag kunnen worden ingeroepen.

ARTIKEL 12

Samenloop van schuldvorderingen

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 aansprakelijkheidsvorderingen 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 hoger bedrag dan de grens die voor hem van toepassing is.
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 beperkte aansprakelijkheid

1. Het voordeel van de in de artikelen 7 en 8 en in lid 1 van artikel 10 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 de 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 deze schade te veroorzaken, hetzij uit roekeloosheid en wetend dat de 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 de ontscheping van de passagier of op het tijdstip van de ontscheping;
 - (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 ontscheping, 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 tegenspraak 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 van 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 nadeel of hiervan redelijkerwijze op de hoogte had moeten zijn.
4. Ongeacht de bepalingen van 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 schade is voorgevallen. Deze verklaring of overeenkomst wordt schriftelijk opgesteld.

ARTIKEL 17 **Bevoegde rechtsmacht**

1. Een overeenkomstig de artikelen 3 en 4 van dit verdrag ingestelde vordering wordt naar keuze van de eiser aanhangig gemaakt bij een van de hieronder opgesomde rechtbanken, op voorwaarde dat deze gelegen is in een staat die partij is bij dit verdrag, en voor zover het nationaal recht van elke staat die partij is in regels voorziet voor de vaststelling van een geschikte rechtbank binnen die staten waar een keuze uit meerdere mogelijk is:
 - a) de rechtbank van de staat waar de verweerder zijn permanente verblijfplaats of hoofdzetel heeft, of
 - b) de rechtbank van de in de vervoersovereenkomst bepaalde staat van vertrek of van bestemming, of
 - c) een rechtbank van de staat van de woonplaats of van de permanente verblijfplaats van de eiser indien de verweerder aldaar een bedrijfszetel heeft en aan de rechtsmacht van die staat is onderworpen;

- d) een rechtbank van de staat waar de vervoersovereenkomst is gesloten, indien de verweerder aldaar een bedrijfszetel heeft en aan de rechtsmacht van die staat is onderworpen.
2. Een overeenkomstig artikel 4bis van dit verdrag ingestelde vordering wordt, naar keuze van de eiser, aanhangig gemaakt bij een van de rechtbanken waar overeenkomstig lid 1 vorderingen kunnen worden ingesteld tegen de vervoerder of feitelijke vervoerder.
3. Na het voorval dat de schade heeft veroorzaakt, kunnen de partijen overeenkomen aan welke rechtsmacht of aan welk scheidsgerecht het geschil moet worden onderworpen.

ARTIKEL 17bis **Erkenning en tenuitvoerlegging**

1. Beslissingen van een uit hoofde van artikel 17 bevoegde rechter die voor tenuitvoerlegging vatbaar zijn in de staat waarin zij zijn gegeven en waartegen geen gewoon rechtsmiddel meer openstaat, worden erkend in elke andere staat die partij is, tenzij:
 - a) de beslissing is verkregen door bedrog; of
 - b) de verweerder niet binnen een redelijke termijn op de hoogte is gesteld en geen eerlijke kans gehad heeft om zijn zaak te bepleiten.
2. Een beslissing die ingevolge het eerste lid is erkend, is vatbaar voor tenuitvoerlegging in iedere staat die partij is, zodra de in die staat vereiste formaliteiten zijn vervuld. Deze formaliteiten mogen niet leiden tot een heropening van de zaak.
3. Een staat die partij is bij dit protocol mag andere regels voor de erkenning en tenuitvoerlegging van beslissingen hanteren, mits deze waarborgen dat beslissingen ten minste in de in leden 1 en 2 bedoelde mate erkend en ten uitvoer worden gelegd.

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, met uitzondering van het bepaalde 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 19

Andere verdragen betreffende de beperking van aansprakelijkheid

Dit verdrag laat onverlet de rechten en verbintenissen van de vervoerder, de feitelijke vervoerder en hun aangestelden of lasthebbers, zoals die zijn omschreven in de internationale verdragen betreffende de beperking van aansprakelijkheid van scheepseigenaars.

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 bepalingen van het Verdrag van Parijs van 29 juli 1960 betreffende de burgerlijke aansprakelijkheid op het gebied van atoomenergie, als gewijzigd door het aanvullend Protocol van 28 januari 1964, hetzij krachtens het Verdrag van Wenen van 21 mei 1963 op de burgerlijke aansprakelijkheid voor nucleaire schade, dan wel krachtens enige van kracht zijnde wijziging hierop 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.

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.

ARTIKEL 22

Verklaring van niet-toepassing

1. Bij de toetreding tot of de ondertekening, bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring van dit verdrag kan elke partij schriftelijk verklaren dat zij de bepalingen van dit verdrag niet zal toepassen wanneer de passagier en de vervoerder onderdanen zijn van die partij.
2. Elke verklaring gedaan krachtens lid 1 van dit artikel kan te allen tijde worden ingetrokken door schriftelijke kennisgeving aan de secretaris-generaal.

ARTIKEL 22bis
Slotbepalingen van het Verdrag

De slotbepalingen van dit verdrag zijn de artikelen 17 tot en met 25 van het Protocol van 2002 bij het Verdrag van Athene inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee van 1974. Verwijzingen in dit verdrag naar staten die partij zijn, zijn te beschouwen als verwijzingen naar staten die partij zijn bij dat protocol.

SLOTBEPALINGEN

[Artikelen 17 tot en met 25 van het Protocol van 2002 bij het Verdrag van Athene inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee van 1974.]

ARTIKEL 17

Ondertekening, bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring en toetreding

1. Dit protocol staat open voor ondertekening op het hoofdkantoor van de Organisatie vanaf 1 mei 2003 tot en met 30 april 2004 en blijft nadien open voor toetreding.
2. Staten kunnen hun instemming om door dit protocol gebonden te worden tot uitdrukking brengen door:
 - a) ondertekening zonder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring; of
 - b) ondertekening onder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring, gevolgd door bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring; of
 - c) toetreding.
3. Bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding geschiedt door neerlegging van een daartoe strekkende akte bij de secretaris-generaal.
4. Akten van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding die zijn neergelegd nadat een wijziging van dit verdrag in werking is getreden ten aanzien van alle staten die partij zijn, of nadat alle maatregelen vereist voor de inwerkingtreding van de wijziging ten aanzien van die staten voltooid zijn, worden geacht van toepassing te zijn op het verdrag, zoals gewijzigd door bedoelde wijziging.
5. Een staat geeft geen uitdrukking aan zijn instemming om door dit protocol te worden gebonden, indien hij hierbij partij is, tenzij hij de volgende instrumenten opzegt:
 - a) het Verdrag van Athene inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee, gedaan te Athene op 13 december 1974;
 - b) het Protocol bij het Verdrag van Athene inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee, gedaan te Londen op 19 november 1976; en
 - c) het Protocol van 1990 bij het Verdrag van Athene inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee, gedaan te Londen op 29 maart 1990;

vanaf het tijdstip waarop dit protocol in overeenstemming met artikel 20 voor die staat in werking treedt.

ARTIKEL 18

Staten met meer dan één rechtsstelsel

1. Indien een staat twee of meer territoriale eenheden heeft waarin verschillende rechtsstelsels van toepassing zijn op vraagstukken die bij dit protocol worden geregeld, kan hij op het tijdstip van de ondertekening, bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding verklaren dat dit protocol van toepassing is op al zijn territoriale eenheden, of slechts op een of meer daarvan, en kan hij te allen tijde deze verklaring wijzigen door het indienen van een andere.
2. Een dergelijke verklaring wordt ter kennis gebracht van de secretaris-generaal en vermeldt uitdrukkelijk de territoriale eenheden waarop dit protocol van toepassing is.
3. Voor een staat die partij is en een dergelijke verklaring aflegt, geldt het volgende:
 - a) verwijzingen naar de staat van registratie van het schip en, in het geval van een certificaat van verplichte verzekering, naar de staat van afgifte of waarmerking, worden uitgelegd als verwijzingen naar de territoriale eenheid waarin het schip is geregistreerd, respectievelijk waarin het certificaat wordt afgegeven of gewaarmerkt;
 - b) verwijzingen naar de vereisten van het nationaal recht, de nationale aansprakelijkheidsgrens en de nationale munteenheid worden uitgelegd als verwijzingen naar respectievelijk de vereisten van het recht, de aansprakelijkheidsgrens en de munteenheid van de territoriale eenheid in kwestie; en
 - c) verwijzingen naar rechtbanken, en naar in de staten die partij zijn te erkennen beslissingen, worden uitgelegd als verwijzingen naar respectievelijk rechtbanken van en beslissingen die moeten worden erkend in de territoriale eenheid in kwestie.

ARTIKEL 19

Organisaties voor regionale economische integratie

1. Een organisatie voor regionale economische integratie, die is samengesteld uit soevereine staten die hun bevoegdheid voor bij dit protocol geregelde zaken aan deze organisatie hebben overgedragen, mag dit protocol ondertekenen, bekrachtigen, aanvaarden, goedkeuren, of ertoe toetreden. Een organisatie voor regionale economische integratie die partij bij dit protocol is heeft de rechten en verplichtingen van een staat die partij is, voor zoverre deze organisatie bevoegd is voor de onder dit protocol vallende vraagstukken.
2. Waar een organisatie voor regionale economische integratie haar stemrecht uitoefent in aangelegenheden waarvoor zij bevoegd is, krijgt zij een aantal stemmen dat gelijk is aan het aantal van haar lidstaten die partij zijn bij dit protocol en die hun bevoegdheid inzake het vraagstuk in kwestie aan haar hebben overgedragen. Een

organisatie voor regionale economische integratie oefent haar stemrecht niet uit indien haar lidstaten het hunne uitoefenen, en omgekeerd.

3. Waar het aantal staten die partij zijn relevant is in dit protocol, met inbegrip van maar niet beperkt tot de artikelen 20 en 23 van dit protocol, telt de organisatie voor regionale economische integratie niet als een staat die partij is in aanvulling op haar lidstaten die partij zijn.
4. Op het tijdstip van de ondertekening, bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding legt de organisatie voor regionale economische integratie een verklaring af aan de secretaris-generaal ter aanduiding van de bij dit protocol geregelde zaken waarvoor de bevoegdheid is overgedragen aan die organisatie door haar lidstaten die ondertekenaars van of partijen bij dit protocol zijn en van enige andere relevante restricties ten aanzien van de draagwijdte van die bevoegdheid. De organisatie voor regionale economische integratie stelt de secretaris-generaal onverwijld in kennis van elke verandering in de bevoegdheidsverdeling, met inbegrip van nieuwe overdrachten van bevoegdheid, als aangeduid in de in dit lid bedoelde verklaring. Dergelijke verklaringen worden, krachtens artikel 24 van dit protocol, door de secretaris-generaal aan de betrokkenen ter beschikking gesteld.
5. Staten die partij zijn én lidstaat van een organisatie voor regionale economische integratie welke zelf partij bij dit protocol is, worden geacht bevoegd te zijn voor alle bij dit protocol geregelde zaken met betrekking waartoe overdrachten van bevoegdheid aan de organisatie niet, overeenkomstig lid 4, in een verklaring zijn aangeduid of zijn medegedeeld.

ARTIKEL 20

Inwerkingtreding

1. Dit protocol treedt in werking twaalf maanden na de datum waarop tien staten het zonder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring hebben ondertekend of akten van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding hebben neergelegd bij de secretaris-generaal.
2. Ten aanzien van elke staat die dit protocol bekrachtigt, aanvaardt, goedkeurt of ertoe toetreedt nadat aan de in het eerste lid gestelde eisen voor inwerkingtreding is voldaan, treedt dit protocol in werking drie maanden na de datum van neerlegging door die staat van de daartoe strekkende akte, maar niet voordat dit protocol overeenkomstig lid 1 in werking is getreden.

ARTIKEL 21

Opzegging

1. Een staat die partij is bij dit protocol kan dit protocol, na de datum waarop het voor die staat in werking is getreden, te allen tijde opzeggen.
2. Opzegging geschiedt door neerlegging van een hiertoe strekkende akte bij de secretaris-generaal.

3. Een opzegging wordt van kracht twaalf maanden na de neerlegging van de akte van opzegging bij de secretaris-generaal of na een langere termijn wanneer zulks in die akte is bepaald.
4. Opzegging van het verdrag, overeenkomstig artikel 25 van het verdrag, door een staat die partij is bij dit protocol wordt onder geen beding uitgelegd als een opzegging van het verdrag als herzien bij dit protocol.

ARTIKEL 22

Herziening en wijziging

1. De Organisatie kan een conferentie bijeenroepen voor de herziening of wijziging van dit protocol.
2. De Organisatie roept een conferentie van de partijen bij dit protocol bijeen ter herziening of wijziging ervan, op verzoek van ten minste een derde van de partijen.

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 4bis, 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 4bis, 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 aan alle leden van de Organisatie en alle staten die partij zijn is toegezonden, wordt ter overweging voorgelegd aan het juridisch comité van de Organisatie (hierna het "juridisch comité" te noemen) opdat dit comité 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 zij al dan niet lid van de Organisatie zijn, het recht deel te nemen aan de werkzaamheden van het juridisch comité in verband met de overweging en goedkeuring van wijzigingen.
5. Wijzigingen worden goedgekeurd bij een meerderheid van twee derde van de in het juridisch comité 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.
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 aanvaardden, 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.

ARTIKEL 24 **Depositaris**

1. Dit protocol en eventuele krachtens artikel 23 goedgekeurde wijzigingen worden neergelegd bij de secretaris-generaal.
2. De secretaris-generaal:

- a) stelt alle staten die dit protocol hebben ondertekend of daartoe zijn toegetreden, in kennis van:
- (i) elke nieuwe ondertekening of nederlegging van een akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding en de datum daarvan;
 - (ii) elke verklaring en mededeling overeenkomstig artikel 9, leden 2 en 3, artikel 18, lid 1, en artikel 19, lid 4, van het verdrag als herzien bij dit protocol;
 - (iii) de datum van inwerkingtreding van dit protocol;
 - (iv) elk voorstel tot wijziging van de aansprakelijkheidsgrenzen overeenkomstig artikel 23, lid 2, van dit protocol;
 - (v) elke in overeenstemming met artikel 23, lid 5, goedgekeurde wijziging van dit protocol;
 - (vi) elke wijziging welke geacht wordt te zijn aanvaard ingevolge artikel 23, lid 8, van dit protocol, tezamen met de datum waarop die wijziging van kracht wordt, zulks in overeenstemming met de leden 9 en 10 van dat artikel;
 - (vii) de neerlegging van elke akte van opzegging van dit protocol, alsmede de datum van neerlegging en de datum waarop die van kracht wordt;
 - (viii) elke mededeling welke op grond van een artikel van dit protocol vereist is;
- b) doet voor eensluidend gewaarmerkte afschriften van dit protocol toekomen aan alle staten die dit protocol hebben ondertekend en aan alle staten die ertoe zijn toegetreden.
3. Zodra dit protocol in werking treedt, wordt de tekst ter registratie en publicatie door de secretaris-generaal toegezonden aan het Secretariaat van de Organisatie der Verenigde Naties, overeenkomstig artikel 102 van het Handvest der Verenigde Naties.

ARTIKEL 25

Talen

Dit protocol is opgesteld in één enkel oorspronkelijk exemplaar in de Arabische, de Chinese, de Engelse, de Franse, de Russische en de Spaanse taal, zijnde alle teksten gelijkelijk authentiek.

GEDAAN TE LONDEN, de eerste november tweeduizend en twee.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekenden, daartoe naar behoren gemachtigd door hun onderscheiden regeringen, dit protocol hebben ondertekend.

**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 4bis van het Verdrag van Athene inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee, 2002.

Naam van het Schip	Identificatie-letters	IMO Scheeps-identificatie-nummer	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 4bis van het Verdrag van Athene van 2002 inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee.

Aard van de zekerheid.....

Duur van de zekerheid.....

Naam en adres van de verzekeraar of borg

Naam.....

Adres.....

.....

Het certificaat is geldig tot.....

Afgegeven of gecertificeerd door de regering van.....

.....

(Volledige benaming van de staat)

OF

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

Dit certificaat wordt afgegeven uit naam van de regering van.....

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

Gedaan 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.

FINANCIEEL MEMORANDUM

1. BENAMING VAN HET VOORSTEL:

Verordening inzake de rechten van passagiers (“Voorstel voor een Verordening betreffende de aansprakelijkheid van vervoerders van passagiers over zee en binnenwateren”).

2. ABM/ABB-KADER

Beleidsterrein: Energie en vervoer

Activiteit: Vervoer over zee en de binnenwateren, intermodaal vervoer

3. BEGROTINGSMIDDELEN

3.1. Begrotingsonderdelen (beleidsuitgaven en bijbehorende uitgaven voor technische en administratieve bijstand (vroegere BA-onderdelen), inclusief omschrijving: niet van toepassing

3.2. Duur van de actie en van de financiële gevolgen: niet van toepassing

3.3. Begrotingskenmerken (voeg zo nodig rijen toe): niet van toepassing

Begrotings onderdeel	Soort uitgave		Nieuw	Bijdrage EVA	Bijdrage kandidaat-lidstaten	Rubriek financiële vooruit-zichten
	verplicht/ niet verplicht	GK ¹ / NGK ²	JA/NEE	JA/NEE	JA/NEE	nr. [...]
	verplicht/ niet verplicht	GK/ NGK	JA/NEE	JA/NEE	JA/NEE	nr. [...]

4. OVERZICHT VAN DE MIDDELEN

4.1. Financiële middelen

¹ Gesplitste kredieten.

² Niet-gesplitste kredieten.

4.1.1. Overzicht van de vastleggingskredieten (VK) en de betalingskredieten (BK)

In miljoen euro (tot op drie decimalen nauwkeurig)

Soort uitgave	punt		jaar n	n +1	n + 2	n +3	n +4	n+5	Tot.
	nr.								

Beleidsuitgaven³

Vastleggingskredieten (VK)	8.1	a	0	0	0	0	0	0	0
Betalingskredieten (BK)		b	0	0	0	0	0	0	0

Administratieve uitgaven binnen het referentiebedrag⁴

Technische en administratieve bijstand (NGK)	8.2.4	c	0	0	0	0	0	0	0
--	-------	---	---	---	---	---	---	---	---

TOTAAL REFERENTIEBEDRAG

Vastleggingskredieten		a+c	0	0	0	0	0	0	0
Betalingskredieten		b+c	0	0	0	0	0	0	0

Administratieve uitgaven die niet in het referentiebedrag zijn begrepen⁵

Personeelsuitgaven en aanverwante uitgaven (NGK)	8.2.5	d	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.324
Andere niet in het referentiebedrag begrepen administratieve uitgaven (NGK)	8.2.6	e	0	0	0	0	0	0	0

³ Uitgaven die niet onder hoofdstuk xx 01 van de betrokken titel vallen.

⁴ Uitgaven in het kader van artikel 01 04 van titel xx.

⁵ Uitgaven in het kader van hoofdstuk xx 01, met uitzondering van de artikelen xx 01 04 en xx 01 05.

Totale indicatieve kosten van de maatregel

TOTAAL VK, inclusief personeelsuitgaven		a+c	0	0	0	0	0	0	0
TOTAAL BK, inclusief personeelsuitgaven		b+c	0	0	0	0	0	0	0

Medefinanciering

Het voorstel omvat geen medefinanciering door de lidstaten.

In miljoen euro (tot op drie decimalen nauwkeurig)

Medefinancieringsbron		jaar n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n+5	Totaal
.....	f	0	0	0	0	0	0	0
TOTAAL VK, inclusief medefinanciering	a+c+d	0	0	0	0	0	0	0

4.1.2. Verenigbaarheid met de financiële programmering

- Het voorstel is verenigbaar met de financiële programmering.
- Het voorstel vergt herprogrammering van de desbetreffende rubriek van de financiële vooruitzichten.
- Het voorstel vergt wellicht toepassing van de bepalingen van het Interinstitutioneel Akkoord⁶ (flexibiliteitsinstrument of herziening van de financiële vooruitzichten).

4.1.3. Financiële gevolgen voor de ontvangsten

- Geen enkele financiële implicatie
- Financiële gevolgen – het effect op de ontvangsten is als volgt:

NB: Alle gegevens en opmerkingen over de wijze van berekening van de gevolgen voor de ontvangsten moeten in een aparte bijlage worden vermeld.

⁶ Zie de punten 19 en 24 van het Interinstitutioneel akkoord.

In miljoen euro (tot op drie decimalen nauwkeurig)

		Vóór	Situatie na de actie					
Begrotingsonderdeel	Ontvangsten		[jaar	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] ⁷
	a) <i>Ontvangsten in absolute bedragen</i>		0	0	0	0	0	0
	b) <i>Vershil in ontvangsten</i>	Δ	0	0	0	0	0	0

4.2. Personele middelen in voltijdequivalenten VTE (met inbegrip van ambtenaren, tijdelijk en extern personeel) – voor een gedetailleerd overzicht, zie punt 8.2.1.

Geen gevolgen voor de personeelsuitgaven. Beheer door het huidige personeel.

Jaarlijkse behoeften	jaar n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n+5 e.v.
		(2007*)				
Totaal personele middelen	0	0	0	0	0	0

5. KENMERKEN EN DOELSTELLINGEN

5.1. Behoeftte waarin op korte of lange termijn moet worden voorzien

De verordening dient op korte termijn ten uitvoer te worden gelegd zodat passagiers een passende bescherming genieten.

⁷ Voeg zo nodig extra kolommen toe (wanneer de duur van de actie langer is dan 6 jaar).

De gevolgde werkwijze is tweeledig: enerzijds treden de lidstaten en de Gemeenschap als verdragsluitende partijen toe tot het Verdrag van Athene van 2002, anderzijds neemt de Gemeenschap het Verdrag van Athene van 2002 op in het Gemeenschapsrecht.

Het ambitieniveau van de harmonisering van de aansprakelijkheidsregelingen ligt uiteraard hoog. In dit opzicht, vormt de regeling waarin het Verdrag van Athene van 2002 voorziet een referentie. Niettemin dient deze regeling op een aantal punten te worden aangepast.

5.2. Meerwaarde van het communautaire optreden, samenhang van het voorstel met andere financiële instrumenten en mogelijke synergie

Door als verdragsluitende partij toe te treden tot het Verdrag van Athene van 2002, kan een uniforme interpretatie van dit protocol door het Hof van Justitie worden gewaarborgd, wat niet mogelijk is op grond van uitsluitend het internationaal recht.

De opname in het Gemeenschapsrecht van het Verdrag van Athene heeft als gevolg dat de bepalingen ervan ook van toepassing zullen zijn op binnenlands vervoer in de lidstaten en op vervoer via de binnenwateren. Deze benadering werd eveneens gevolg voor de luchtvaart bij de opname van het Verdrag van Montreal⁸.

De Commissie grijpt de opname in het Gemeenschapsrecht aan om de regeling van het Verdrag van Athene van 2002 op een aantal punten aan te passen: een passende vergoeding voor uitrusting van passagiers met beperkte mobiliteit, een voorschot voor alle passagiers en verplichtingen inzake informatie aan de reizigers.

5.3. Doelstellingen, verwachte resultaten en bijbehorende indicatoren van het voorstel in de context van het ABM

Het voorstel beoogt de instelling van één uniform rechtskader inzake burgerlijke aansprakelijkheid waarin de rechten en verplichtingen van zowel passagiers als vervoerders op Europese schaal worden vastgesteld.

5.4. Wijze van uitvoering (indicatief)

Voor de uitvoering van de actie gekozen methode(n))⁹.

Gecentraliseerd beheer

Rechtstreeks door de Commissie

Gedelegeerd aan:

Uitvoerende agentschappen,

door de Gemeenschappen opgerichte organen als bedoeld in art. 185 van het Financieel Reglement,

⁸ Voornoemde Verordening (EG) nr. 889/2002

⁹ Verstrek, indien meer dan een methode wordt aangekruist, extra informatie onder 'Opmerkingen'.

nationale publiekrechtelijke organen/organen met een openbardienstverleningstaak

Gedeeld of gecentraliseerd beheer

met lidstaten

met derde landen

Gezamenlijk beheer met internationale organisaties (geef aan welke)

Opmerkingen:

6. TOEZICHT EN EVALUATIE

De verordening zal eventueel door de nationale rechtbanken ten uitvoer worden gelegd.

Het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid zal ondersteuning bieden bij het toezicht op de tenuitvoerlegging van de verordening door de lidstaten.

6.1. Evaluatie:

6.1.1. *Evaluatie vooraf*

De maatregel kan de volgende effecten hebben:

Effect voor de passagiers: Het spreekt vanzelf dat de passagiers het meeste baat zullen hebben bij de goedkeuring van de verordening. Uit de talrijke overlegmomenten die met de industrie hebben plaatsgevonden kan niet worden besloten dat de verhoging van het vergoedingsniveau tegenover de huidige situatie zeker tot een prijsverhoging van de tickets zal leiden.

Effect voor de industrie: De verschillende exploitanten van vervoer over zee hebben gelijklopende belangen, daar de vervoerders (contractpartners van de passagiers) meestal eigenaar zijn van de schepen en de onderlinge P&I-clubs zelf ontstaan zijn uit kringen van scheepseigenaars. Indien het Verdrag van Athene zonder aanpassingen wordt ingevoerd, zal dit gevolgen hebben voor de industrie. De industrie heeft haar bezorgdheid geuit over de bedragen waarin het verdrag voorziet en gesteld dat ze die te hoog vindt. Voorts heeft de industrie aangedrongen op een herziening van het verdrag om rekening te houden met de specifieke risico's in verband met terrorisme.

Effect voor de overheden: De vlaggen- en havenstaten dienen te voorzien in een regeling voor de afgifte van de certificaten betreffende de financiële zekerheid en de controle daarop. Deze administratieve last is het gevolg van de tenuitvoerlegging van het verdrag en zal aanzienlijk toenemen door de aanpassingen die de Commissie heeft voorgesteld.

6.1.2. *Naar aanleiding van een tussentijdse evaluatie of evaluatie achteraf genomen maatregelen (ervaring die bij soortgelijke activiteiten in het verleden is opgedaan).*

Niet van toepassing

6.1.3. *Vorm en frequentie van toekomstige evaluaties*

Niet van toepassing

7. FRAUDEBESTRIJDINGSMAATREGELEN

Niet van toepassing

8. MIDDELEN

8.1 Financiële kosten van de doelstellingen van het voorstel: **niet van toepassing**

Vastleggingskredieten in miljoen euro (tot op drie decimalen nauwkeurig)

(Omschrijf de doelstellingen, acties en outputs)	Soort output	Gem. kosten	Jaar n		Jaar n+1		Jaar n+2		Jaar n+3		Jaar n+4		Jaar+5 e.v.		TOTAAL	
			Aantal	Tot. kosten	Aantal	Tot. kosten	Aantal	Tot. kosten	Aantal	Tot. kosten	Aantal	Tot. kosten	Aantal	Tot. kosten	Aantal	Tot. kosten
OPERATIONELE DOELSTELLING nr. 1. ¹⁰																
Actie 1.....																
- Output 1																
- Output 2																
Actie 2.....																
- Output 1																
Subtotaal doelstelling 1																
OPERATIONELE DOELSTELLING nr. 2...																
Actie 1.....																

¹⁰ Zoals beschreven in punt 5.3.

- Output 1																	
Subtotaal doelstelling 2																	
OPERATIO- NELE DOEL- STELLING nr. n																	
Subtotaal doelstelling nr. n																	
TOTALE KOSTEN																	

8.2 Administratieve uitgaven

8.2.1 Aantal en soort personeelsleden

Soort post		Huidig of extra personeel dat zal worden ingezet voor het beheer van de actie (aantal posten/VTE)					
		Jaar n	Jaar n+1	Jaar n+2	Jaar n+3	Jaar n+4	Jaar n+5
Ambtenaren of tijdelijk personeel ¹¹ (06 01 01)	A*/AD	0	0	0	0	0	0
	B*, C*/AST	0	0	0	0	0	0
Uit art. XX 01 02 gefinancierd personeel ¹²		0	0	0	0	0	0
Uit art. XX 01 04/05 gefinancierd ander personeel ¹³		0	0	0	0	0	0
TOTAAL		0	0	0	0	0	0

8.2.2 Omschrijving van de taken die uit de actie voortvloeien:

niet van toepassing

8.2.3 Herkomst van het (statutaire) personeel

- Posten die al zijn toegewezen in het kader van de JBS/VOB-procedure voor jaar n
- Posten waarom in het kader van de volgende JBS/VOB-procedure zal worden gevraagd
- Bestaande posten binnen de beherende dienst die worden heringedeeld (interne herindeling)
- Posten die voor jaar n nodig zijn maar die in het kader van de JBS/VOB-procedure voor dat jaar nog niet zijn toegewezen

¹¹ Waarvan de kosten NIET door het referentiebedrag worden gedekt.

¹² Waarvan de kosten NIET door het referentiebedrag worden gedekt.

¹³ Waarvan de kosten door het referentiebedrag worden gedekt.

8.2.4 Andere administratieve uitgaven binnen het referentiebedrag
(XX 01 04/05 – Uitgaven voor administratief beheer)

In miljoen euro (tot op drie decimalen nauwkeurig)

Begrotingsonderdeel (nummer en omschrijving)	Jaar n	Jaar n+1	Jaar n+2	Jaar n+3	Jaar n+4	Jaar n+5 e.v.	TOTAAL
1. Technische en administratieve bijstand (inclusief bijbehorende personeelsuitgaven)							0
Uitvoerende agentschappen ¹⁴							0
Andere technische en administratieve bijstand							0
- intern							0
- extern							0
Totaal Technische en administratieve bijstand							0

8.2.5 Personeelsuitgaven en aanverwante uitgaven die niet in het referentiebedrag zijn begrepen

In miljoen euro (tot op drie decimalen nauwkeurig)

Soort personeel	Jaar n	Jaar n+1	Jaar n+2	Jaar n+3	Jaar n+4	Jaar n+5 e.v.
Ambtenaren en tijdelijk personeel (06 01 01)	0	0	0	0	0	0
Uit art. XX 01 02 gefinancierd personeel (hulpfunctionarissen, gedetacheerde nationale deskundigen, personeel op contractbasis, enz.) (vermeld begrotingsonderdeel)	0	0	0	0	0	0
Totaal Personeelsuitgaven en aanverwante uitgaven (die NIET in het referentiebedrag zijn begrepen)	0	0	0	0	0	0

¹⁴ Verwijs naar het specifieke financieel memorandum voor de betrokken uitvoerende agentschappen.

Berekening – *Ambtenaren en tijdelijke functionarissen*

Niet van toepassing

Berekening - *Uit artikel XX 01 02 gefinancierd personeel*

Niet van toepassing

8.2.6 Andere administratieve uitgaven die niet in het referentiebedrag zijn begrepen

In miljoen euro (tot op drie decimalen nauwkeurig)

	Jaar n	Jaar n+1	Jaar n+2	Jaar n+3	Jaar n+4	Jaar n+5 e.v.	TOTAAL
XX 01 02 11 01 – Dienstreizen	0	0	0	0	0	0	0*
XX 01 02 11 02 – Vergaderingen en conferenties	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 03 – Comités ¹⁵	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 04 – Studies en adviezen	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 05 - Informatiesystemen	0	0	0	0	0	0	0
2. Totaal Andere beheersuitgaven (XX 01 02 11)	0	0	0	0	0	0	0
3. Andere uitgaven van administratieve aard (vermeld welke en verwijst naar het begrotingsonderdeel)	0	0	0	0	0	0	0
Totaal Andere administratieve uitgaven die NIET in het referentiebedrag zijn begrepen	0	0	0	0	0	0	0

* geen gevolgen op de huidige middelen voor dienstreizen

Berekening - *Andere administratieve uitgaven die niet in het referentiebedrag zijn begrepen*

Niet van toepassing

¹⁵ Vermeld het soort comité en de groep waartoe het behoort.