COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAP

Brussel, 6.12. 2000
COM(2000) 802 definitief

2000/0325 (COD)
2000/0326 (COD)
2000/0327 (COD)

MEDEDELING VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

OVER EEN TWEEDE REEKS MAATREGELEN VAN DE GEMEENSCHAP OP HET GEBIED VAN DE VEILIGHEID VAN DE ZEEVAART NAAR AANLEIDING VAN HET VERGAAN VAN DE OLIETANKER ERIKA

Voorstel voor een

RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

betreffende de invoering van een communautair monitoring-, controle- en informatiesysteem voor het zeeverkeer

Voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

tot instelling van een fonds voor de vergoeding van schade door verontreiniging door olie in de Europese wateren en daarmee samenhangende maatregelen

Voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de zeevaart

(ingediend door de Commissie)

MEDEDELING VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

OVER EEN TWEEDE REEKS MAATREGELEN VAN DE GEMEENSCHAP OP HET GEBIED VAN DE VEILIGHEID VAN DE ZEEVAART NAAR AANLEIDING VAN HET VERGAAN VAN DE OLIETANKER ERIKA

Het vergaan van de olietanker ERIKA voor de Franse kust in december 1999 was de impuls tot nieuwe ontwikkelingen bij de totstandkoming van het Europees beleid op het gebied van de veiligheid van de zeevaart. Ongeveer drie maanden na dit ongeluk, op 21 maart 2000, heeft de Commissie al een "mededeling over de veiligheid van het vervoer van olie over zee" aangenomen die vergezeld ging van een aantal voorstellen voor concrete maatregelen om herhaling van dergelijke ongevallen te voorkomen.

De Europese Raad van Biarritz heeft aangedrongen op snelle goedkeuring van het eerste "pakket Erika-maatregelen" en de Commissie verzocht zo spoedig mogelijk een tweede reeks maatregelen voor te stellen als aanvulling op de drie wetgevingsvoorstellen die op 21 maart 2000 waren ingediend.

I- Samenvatting van de voorstellen voor maatregelen die al bij de Raad en het Europees Parlement in behandeling zijn

- Een ingrijpende wijziging van de bestaande richtlijn betreffende de havenstaatcontrole van schepen om de **controles in de havens,** die thans nog ontoereikend zijn, **te verscherpen**. De essentiële onderdelen van dit voorstel betreffen het uitbannen van schepen die niet aan de normen voldoen (waarbij een zwarte lijst wordt opgesteld van schepen die de wateren van de Europese Unie niet langer mogen binnenvaren) en verscherping van de inspecties van "risicoschepen" waaronder olietankers. Deze wijzigingen zullen tot gevolg hebben dat in de havens van de lidstaten meer personeel voor de controles nodig zal zijn.

- Een wijziging van de bestaande richtlijn inzake **classificatiebureaus** waaraan de lidstaten een groot deel van hun verificatiebevoegdheden delegeren, die in het algemeen tot doel heeft de controle op de werkzaamheden van deze bureaus te verscherpen.

- Een voorstel voor een verordening om een algemeen **verbod op enkelwandige olietankers** in te voeren volgens een tijdschema dat vergelijkbaar is met dat van de Verenigde Staten. Daardoor zal het mogelijk worden dubbelwandige olietankers, die bij ongevallen een betere bescherming bieden tegen vervuiling, sneller in te voeren. Volgens dit tijdschema zal het gebruik van dubbelwandige schepen in 2010 voor de meeste categorieën olietankers verplicht zijn.

Op de laatste vergadering van de Raad Vervoer, op 2 oktober, heeft de Commissie erop gewezen dat moet worden voorkomen dat een afzwakking van haar voorstel inzake de havenstaatcontrole ertoe zou leiden dat het aantal "risicoschepen" dat in de havens van de Europese Unie aan een verscherpte verplichte controle wordt onderworpen, wordt gehalveerd wanneer het compromis van het voorzitterschap zou worden aangenomen.

Wat haar voorstel voor een verordening inzake **dubbelwandige olietankers** betreft, heeft een gezamenlijke actie in het kader van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) in oktober 2000 steun opgeleverd voor een herziening van de geldende internationale voorschriften. De

IMO is van plan maatregelen die vergelijkbaar zijn met de door de Europese Unie gewenste, in april 2001 aan te nemen. Daarom zou de Raad op zijn zitting van 21 december een gemeenschappelijk standpunt moeten aannemen om ervoor te zorgen dat er in ieder geval communautaire wetgeving van kracht wordt in afwachting van de IMO-regels, die nog een aantal jaren op zich kunnen laten wachten.

De communautaire instellingen moeten hun werkzaamheden bespoedigen om de Europese Raad van Nice in staat te stellen over deze drie teksten aan het eind van het jaar overeenstemming te bereiken. De voorzitter van de Raad en de voorzitster van het Europees Parlement hebben andermaal aangedrongen op een snellere vaststelling van deze maatregelen naar aanleiding van het vergaan van de chemicaliëntanker Ievoli Sun op 31 oktober 2000.

II – Een tweede reeks maatregelen voor een duurzame verbetering van de bescherming van de Europese wateren tegen ongevallen en verontreiniging van de zee

1) Maatregelen om de veiligheid van de zeevaart te verbeteren en verontreiniging door schepen te voorkomen

De veiligheid van de zeevaart in de Europese wateren is van zeer groot belang: 90% van het handelsverkeer tussen de Europese Unie en derde landen vindt plaats over zee. Het risico van ongevallen als gevolg van de concentratie van het verkeer langs de belangrijkste Europese zeeroutes is vooral hoog in bepaalde gebieden waar de verkeersstromen bij elkaar komen, zoals het Nauw van Calais of de Straat van Gibraltar. Bovendien kunnen de milieueffecten van een ongeluk op zee, dat ook kan plaatsvinden buiten gebieden met een zeer hoge verkeersdichtheid (zoals het vergaan van de ERIKA) rampzalige gevolgen hebben voor de economie en het milieu van de betrokken lidstaten.

Ook na de vaststelling van het eerste pakket maatregelen kunnen schepen die niet aan de normen voldoen nog aan de controles van de Europese Unie ontsnappen. Bovendien volstaat de thans geldende Richtlijn 93/75/EEG, op grond waarvan een kennisgeving moet worden gedaan voor schepen die gevaarlijke of verontreinigende goederen vervoeren, niet wat betreft het verkrijgen van nauwkeurige informatie over en het monitoren van schepen, met name van schepen die voor de Europese kusten op doorvaart zijn. De Europese Unie moet derhalve de middelen verkrijgen om het transitoverkeer voor haar kusten beter te monitoren en te controleren en om effectiever op te treden wanneer zich op zee kritische situaties voordoen.

Het voorstel behelst met name:

- Verbetering van de identificatie van schepen die onderweg zijn naar Europese havens en monitoring van alle schepen die op doorvaart zijn in gebieden met een hoge verkeersdichtheid of gevaarlijke gebieden voor de scheepvaart, en de verplichte uitrusting van deze schepen met transpondersystemen waarmee zij automatisch kunnen worden geïdentificeerd en continu kunnen worden gemonitord door de kustautoriteiten.

- Uitbreiding van de bij Richtlijn 93/75/EEG reeds ingevoerde meldingsplicht tot andere gevaarlijke of verontreinigende goederen, met name tot de bunkerbrandstof aan boord, aangezien deze producten tot ernstige vervuiling kunnen leiden.

- Vereenvoudiging en harmonisatie van de procedures voor het doorgeven en gebruiken van de gegevens over gevaarlijke of verontreinigende goederen die met de

schepen worden vervoerd, met name door systematisch gebruik van elektronische gegevensuitwisseling.

- Verplichting voor schepen die communautaire havens aandoen om een zwarte doos (of reisgegevensrecorders) aan boord te hebben, teneinde het onderzoek na een ongeval te vergemakkelijken, waardoor de preventie van ongevallen op zee kan worden verbeterd. De aanwezigheid van deze zwarte dozen aan boord zal sneller en algemener (vrachtschepen en schepen in het binnenlands verkeer) verplicht worden gesteld dan volgens de IMO-normen wordt voorgeschreven.

- Intensivering van de ontwikkeling van gemeenschappelijke databases en de interconnectie van de centra die de krachtens de richtlijn verzamelde informatie moeten beheren.

- Zorgen voor een striktere monitoring van schepen die een buitengewoon hoog risico opleveren voor de veiligheid op zee en voor het milieu en verplicht stellen dat de lidstaten informatie over deze schepen uitwisselen, zodat zij in voorkomend geval in staat zijn om gevaarlijke situaties sneller te onderkennen en preventieve maatregelen te treffen in verband met deze schepen.

- Uitbreiding van de bevoegdheden van de lidstaten om op te treden in hun hoedanigheid van kuststaat in geval van risico op een ongeval of vervuiling voor hun kust (territoriale wateren en open zee). Zo zullen de lidstaten de mogelijkheid krijgen om voor te schrijven dat een schip dat voor hun kusten een bedreiging vormt, een andere route volgt, de kapitein te gelasten een einde te maken aan een risico op vervuiling, een onderzoeksteam aan boord van het schip te plaatsen of voor te schrijven dat een schip wordt geloodst of gesleept.

- Verplichting voor de lidstaten om maatregelen te treffen om schepen in nood te kunnen opvangen in vluchthavens en om schepen te verbieden uit te varen in geval van uitzonderlijke weersomstandigheden die een ernstig risico opleveren voor de veiligheid of het milieu.

2) Verbetering van de bestaande regelingen voor de aansprakelijkheid en schadevergoeding in geval van vervuiling.

Sinds de jaren zeventig heeft de internationale Gemeenschap onder auspiciën van de IMO internationale overeenkomsten opgesteld die gedetailleerde regels bevatten voor de aansprakelijkheid en de vergoeding van schade in geval van door tankschepen veroorzaakte vervuiling.

Het voorstel van de Commissie vormt een aanvulling op het huidige tweeledige internationale stelsel voor de aansprakelijkheid voor en de vergoeding van de schade als gevolg van door tankschepen veroorzaakte vervuiling door de instelling van een aanvullend Europees fonds, het COPE-fonds, voor schadevergoeding aan slachtoffers van olievervuiling in de Europese wateren. Het COPE-fonds zal alleen een uitkering betalen aan slachtoffers waarvan de aanspraken gerechtvaardigd zijn gebleken, maar die geen volledige schadevergoedingen hebben kunnen krijgen in het kader van de internationale regeling omdat de maxima voor schadevergoeding ontoereikend zijn. Deze maxima bedragen momenteel 200 miljoen euro.

De uitkeringen uit het COPE-fonds zullen dus gebaseerd worden op dezelfde principes en regels als de huidige internationale regeling, maar met een maximumbedrag dat toereikend wordt geacht voor elke denkbare ramp, namelijk 1 miljard euro. Het COPE-fonds kan ook

worden gebruikt om de volledige vergoeding van de slachtoffers van vervuiling te bespoedigen.

Het COPE-fonds zal worden gefinancierd door de Europese bedrijven die olie ontvangen. Ieder die in een lidstaat meer dan 150.000 ton ruwe olie en/of zware stookolie per jaar ontvangt zal een bijdrage moeten betalen aan het COPE-fonds die evenredig is aan de ontvangen hoeveelheden olie.

Het COPE-fonds treedt alleen in werking als er zich in de wateren van de Europese Unie een ongeluk voordoet en het maximumbedrag van het IOPC-fonds (International Oil Pollution Compensation Fund) wordt overschreden of dreigt te worden overschreden. Zolang een dergelijk ongeluk niet plaatsvindt, hoeft geen bijdrage aan het COPE-fonds te worden betaald.

Naast de bovengenoemde bepalingen inzake aansprakelijkheid bevat de voorgestelde verordening een artikel waarin financiële sancties worden opgelegd aan ieder die bij het vervoer van olie over zee betrokken is, in geval van grove nalatigheid. Deze sanctie zal door de lidstaten worden opgelegd los van de regeling inzake aansprakelijkheid en schadevergoeding, zodat een eventuele beperking van de aansprakelijkheid hiervoor geen gevolgen heeft.

3) Europees Agentschap voor de veiligheid van de zeevaart

In een tijdsbestek van enkele jaren is een uitgebreid pakket wetgeving inzake de veiligheid van de zeevaart ingevoerd. De lidstaten moeten deze regels op effectieve en uniforme wijze implementeren, met name door de procedures en praktijken voor de inspecties in de havens en de technische controles van de toestand van de schepen te harmoniseren en door voldoende inspecteurs aan te stellen, omdat het aantal werkelijk gecontroleerde schepen zal stijgen van 700 in 1999 tot meer dan 6.000 zodra de voorstellen van de Commissie van kracht worden.

De oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de zeevaart is bedoeld om de Commissie en de lidstaten steun te bieden bij de toepassing en controle van de communautaire wetgeving en bij de beoordeling van de effectiviteit van de getroffen maatregelen. Dit agentschap moet ongeveer 50 medewerkers krijgen, die hoofdzakelijk afkomstig zijn van de nationale diensten voor de zeevaart en de industrie.

Volgens het voorstel van de Commissie zou het agentschap, dat qua organisatie en taakstelling vergelijkbaar is met het Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart, de volgende taken moeten hebben:

- Technische bijstand bij het opstellen van voorstellen voor wijzigingen van de communautaire wetgeving, met name in het licht van veranderingen van de internationale regels.

- Inspecties ter plaatse van de omstandigheden waaronder de havenstaatcontrole door de lidstaten wordt uitgevoerd.

- Organisatie van de nodige opleidingsactiviteiten.

- Verzameling van informatie en exploitatie van databases over de veiligheid op zee die onder andere de Commissie in staat zullen stellen een “zwarte lijst” op te stellen van schepen die niet aan de normen voldoen. Alle gegevens zullen ter beschikking van de inspecteurs van de lidstaten worden gesteld, die zodoende onmiddellijk kunnen beschikken over alle gegevens over een schip en dit in voorkomend geval aan de ketting kunnen leggen.

- Taken in verband met de monitoring van de scheepvaart en het beheer van informatie over het scheepsverkeer.

- Beoordeling en audit van classificatiebureaus.

- Deelname aan of coördinatie van activiteiten in verband met onderzoek dat plaatsvindt na een ongeluk op zee.

- Bijstand aan kandidaat-lidstaten om te beoordelen op welke wijze de zeevaartautoriteiten van de betrokken landen hun verplichtingen als vlaggenstaat en havenstaat nakomen.

****

CONCLUSIE

Deze reeks maatregelen, die een aanvulling vormt op het eerste pakket maatregelen, vormt een samenhangend geheel dat de veiligheid van de zeevaart in de wateren en havens van de Europese Unie aanzienlijk moet verbeteren. De Commissie stelt het Europees Parlement en de Raad voor de drie wetgevingsvoorstellen in deze mededeling zo spoedig mogelijk aan te nemen, zodat de voorstellen snel in concrete maatregelen worden vertaald.

2000/0325 (COD)

Voorstel voor een

RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

betreffende de invoering van een communautair monitoring-, controle- en informatiesysteem voor het zeeverkeer

TOELICHTING

CONTEXT, DOELSTELLINGEN EN INHOUD VAN HET VOORSTEL

Algemene context

1. Het communautair beleid voor de veiligheid op zee heeft zich sinds de start in 1993[1], vertaald in de vaststelling van zo'n 15 verordeningen en richtlijnen die verhoging van de veiligheid van schepen, bemanningen en passagiers beogen alsmede een doeltreffender preventie van de verontreiniging van de zee.

Het ongeval met de ERIKA op 13 december 1999 heeft duidelijk gemaakt dat het risico op scheepsrampen voor de Europese kusten nog steeds bestaat en dat de gevolgen ervan, met name wat de verontreiniging van de kust betreft zeer ernstig kunnen zijn. Drie maanden na dit ongeval heeft de Europese Commissie op 21 maart 2000 een "Mededeling over de veiligheid van het vervoer van olie over zee" goedgekeurd waarin een globale strategie wordt beschreven geflankeerd door een aantal voorstellen voor concrete maatregelen, teneinde te voorkomen dat dergelijke ongevallen opnieuw gebeuren. De door de Commissie in de mededeling voorgestelde maatregelen voor de korte termijn zullen moeten worden aangevuld met maatregelen voor een duurzame verbetering van de bescherming van de Europese wateren tegen de risico's van ongevallen en verontreiniging van de zee. De aangekondigde maatregelen voor de middellange termijn betreffen de veiligheid van het zeeverkeer, de verbetering van de aansprakelijkheids- en vergoedingsregelingen voor schade bij verontreiniging door ongevallen en de oprichting van een "Europees Agentschap voor de veiligheid van de zeevaart". De aankondiging van deze maatregelen is bevestigd op de Europese Raad van Biarritz van 14 oktober 2000, op basis van het rapport van de Commissie van 27 september 2000 over de strategie van de Gemeenschap op het gebied van de veiligheid op zee[2].

2. Voor de Europese kust en vooral de Atlantische kust hebben zich vele scheepsrampen voltrokken waarbij olietankers betrokken waren (Torrey Canyon, Amoco Cadiz, Tanio, Braer, Aegean Sea, enz.). Afgezien van de, soms meervoudige, directe oorzaken van deze ongevallen vormen de vaak ongunstige weersomstandigheden op zee, de geaccidenteerde kusten en het intensieve verkeer op bepaalde vaarwegen objectieve niet te verwaarlozen risico's. Voorts zijn de verontreiniging als gevolg van ongevallen en de chronische door de scheepvaart veroorzaakte verontreiniging frequent (vooral langs de Atlantische kust), en de gevolgen daarvan zijn bijzonder schadelijk voor het milieu en de plaatselijke economie, gezien de grote rijkdom van het Europese kustgebied aan kwetsbare biotopen en hulpbronnen die afhankelijk zijn van de zee (visserij, toerisme). Wat dat betreft kan bijna de volledige Europese kust beschouwd worden als een kwetsbaar gebied dat moet worden beschermd. De economische gevolgen van een ongeval met een enkele olietanker, zelfs een kleine tanker, kunnen catastrofaal zijn, zoals gebleken is bij het ongeval met de ERIKA, waarbij de schade die niet kan worden vergoed wordt geschat op meer dan 300 miljoen euro.

3. Op internationaal en op communautair vlak bestaan er een aantal technische regels voor de constructie, de stabiliteit en de uitrusting van schepen, alsmede voor het opleidingsniveau van de bemanningen en de leef- en werkomstandigheden aan boord. Zonder

---

[1] Mededeling van de Commissie van 24.2.1993 « Een gemeenschappelijk beleid inzake de veiligheid op zee », COM(93)66 def. van 24.2.1993.

[2] COM(2000)603 def van 27.9.2000.

deze regels zou het aantal ongevallen op zee nog veel hoger zijn. Toch kunnen deze veiligheidsnormen hoe goed ze ook mogen zijn, nooit het risico in de Europese wateren tot nul verminderen, te meer omdat ze niet door iedereen even streng worden toegepast. Uit de statistieken die zijn opgesteld bij het Memorandum van Parijs inzake havenstaatcontrole blijkt dat nog steeds bij veel inspecties gebreken worden geconstateerd die ernstig genoeg zijn om in vele honderden gevallen per jaar het aan de ketting leggen te rechtvaardigen. De havenstaatcontrole is op zichzelf niet voldoende om een einde te maken aan het verschijnsel van het onder goedkope vlag varen. Bovendien is er bij havenstaatcontrole een niet te verwaarlozen leemte. De controles worden alleen bij het binnenlopen van de haven uitgevoerd. Ondanks de ontwikkeling van steeds verfijnder selectie-instrumenten zoals de prioriteitsfactor, blijft het mogelijk dat bepaalde schepen een tijdlang door de mazen van het net glippen. Derhalve varen iedere dag een aantal in slechte staat verkerende schepen die een duidelijk risico betekenen voor de veiligheid en het milieu, langs de kusten van de lidstaten, zonder dat wordt ontdekt welk risico zij opleveren en zonder dat aan de oeverstaat bekend is dat het zich in zijn wateren ophoudt.

Noch de voor de vlaggenstaten geldende veiligheidsvoorschriften noch de havenstaatcontrole zijn dus voldoende om een staat te beschermen tegen het risico op ongevallen of verontreiniging van zijn kustgebied. Daarom moeten de kuststaten zelf de middelen krijgen voor een beter toezicht en een betere controle op het scheepvaartverkeer langs hun kusten, teneinde hun burgers, economie en milieu te beschermen tegen de eventuele catastrofale gevolgen van een scheepvaartongeval.

Ontwikkelingen in de internationale context

4. De voorwaarden waaronder toezicht en controle op het zeeverkeer worden uitgeoefend hebben zowel op juridisch als op technologisch vlak een snelle ontwikkeling doorgemaakt.

In het Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee van 10 december 1982 is het evenwicht geregeld tussen de bevoegdheden van de kuststaten, vlaggenstaten en havenstaten, in die zin dat het beginsel van de vrijheid van scheepvaart nog ruimschoots wordt beschermd maar de bevoegdheden van de kuststaat ten opzichte van het vroegere recht aanzienlijk worden uitgebreid. Vooral om de risico's van verontreiniging te kunnen bestrijden hebben de kuststaten verstrekkende bevoegdheden toegemeten gekregen, zowel wat betreft de territoriale wateren als de exclusieve economische zone (wanneer hierin is voorzien).

5. Het internationaal recht heeft sindsdien een aantal ontwikkelingen gekend, zoals de achtereenvolgende wijzigingen van het SOLAS-verdrag (Internationaal verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee). Hoofdstuk V van SOLAS, dat is gewijd aan de veiligheid van de scheepvaart wordt op het ogenblik herschreven. Het nieuwe hoofdstuk V zal gedetailleerde bepalingen krijgen met name betreffende:

routeringssystemen (nieuw voorschrift 10) die de veiligheid in kwetsbare gebieden met bijzonder intensief of moeilijk verlopend verkeer moeten verbeteren en die kunnen bestaan uit verkeersscheidingsstelsels, te mijden gebieden, diepwaterroutes, enz.

meldsystemen voor schepen (nieuw voorschrift 11) waarbij de schepen verplicht zijn te melden dat ze een bepaald gebied doorvaren en daarbij bepaalde gegevens moeten doorgeven aan kustautoriteiten die met de ontvangst van deze meldingen belast zijn.

de zeeverkeersbegeleiding (VTS; nieuw voorschrift 12) biedt de schepen in zones waar het verkeersvolume of de ongevalsrisico's dat rechtvaardigen, een dienst die scheepvaart/weerberichten geeft, eventueel aangevuld met assistentie/begeleiding.

De regels van het SOLAS-verdrag zijn op die punten aangevuld met resoluties die gedetailleerde beschrijvingen bevatten van de op deze diensten/systemen van toepassing zijnde operationele beginselen en bepalingen.

6. Op het gebied van communicatietechnologie, plaatsbepaling en monitoring van schepen zijn er de afgelopen tien jaar belangrijke ontwikkelingen geweest, met name de ontwikkeling van de plaatsbepaling met behulp van satellieten, elektronica en telematica. De belangrijkste vernieuwingen zijn zeker de automatische identificatiesystemen van schepen ofwel transponders die door de IMO voor schepen van meer dan 300 ton vanaf 2002 verplicht zullen worden gesteld. Een van de voordelen van deze technologie bij de schip/wal-toepassing is dat het "passieve" technologie is die geen actief ingrijpen vanaf het schip vereist, hetgeen een grote verlichting van de taak van de kapitein kan betekenen. Voorts heeft de informatica aanzienlijke vereenvoudiging en verbetering van de monitoring van schepen vanaf de wal mogelijk gemaakt, met name door een betere verwerking van radarbeelden, evenals een sneller verkeer van informatie langs elektronische weg.

Ontwikkelingen binnen de Europese Gemeenschap

7. In verband met de verkeersdichtheid en de grote risico's voor de scheepvaart in de Europese wateren zijn de lidstaten twintig jaar geleden ertoe overgegaan routeringssystemen in te voeren voor de belangrijkste vaarroutes voor het scheepvaartverkeer van en naar de Europese havens. Deze door de IMO goedgekeurde systemen hebben ertoe bijgedragen de risico's van aanvaringen of van ongevallen voor de Europese kusten te beperken.

De ontwikkeling van systemen van verplichte melding is van recentere datum, omdat deze systemen vóór de invoering in 1994 van een wijziging van het SOLAS-verdrag gebaseerd waren op vrijwillige deelname door de op doorvaart zijnde schepen. Tegenwoordig zijn er een aantal vrijwillige of verplichte meldingssystemen goedgekeurd door de IMO, met name langs de Atlantische kust en in het Kanaal, waar zich bijzonder kwetsbare of ecologisch gevoelige gebieden bevinden. Bovendien is de praktijk van de meldingen aan de haven algemeen verbreid: de schepen lichten de havens van tevoren in over hun vermoedelijke aankomsttijd (over het algemeen een aantal dagen vóór de geplande aankomstdatum om een aanlegplaats te reserveren) en bevestigen hun aankomst 24h00 of 48h00 voordat zij de haven binnenlopen.

De scheepsbewegingen in de meeste Europese havens en hun nadering worden gecontroleerd door de haven VTS, die aldus een bijdrage leveren tot een efficiënt havenbeheer en tot de veiligheid in en in de buurt van het havengebied. De ontwikkeling van de kust VTS beantwoordt aan de wens om het doorvaartverkeer in bepaalde zones waar de verkeersdichtheid dat rechtvaardigt beter te volgen.

Onderstreept moet worden dat vaak de hierboven beschreven taken door eenzelfde instantie op de wal worden verricht. Zo kan eenzelfde centrum, bijvoorbeeld een VTS de meldingen van de schepen ontvangen en tegelijkertijd het verkeer in een verkeersscheidingsstelsel monitoren binnen de door de VTS bestreken zone en nog met andere dienstverlening belast zijn zoals zoek- en reddingsacties op zee.

8. Ten aanzien van de situatie op communautair vlak moeten een aantal punten worden aangestipt:

Ten eerste beschikt de Gemeenschap reeds over een wettelijk kader:

- De in september 1993 vastgestelde Richtlijn 93/75/EEG ("Hazmat-richtlijn"») moet ervoor zorgen dat de nationale autoriteiten die belast zijn met bestrijding van de gevolgen van een ongeval op zee over de juiste informatie beschikken. In verband hiermee zijn de kapiteins en de scheepsexploitanten verplicht bepaalde gegevens te verstrekken over de vervoerde gevaarlijke of verontreinigende stoffen aan door de lidstaten aangewezen bevoegde instanties. Deze instanties moeten deze gegevens uitwisselen indien dit om veiligheidsredenen noodzakelijk is.

- Het voorstel voor de Eurorep-richtlijn is in december 1993 aangenomen. Het is het vervolg op Richtlijn 93/75/EEG dat voorziet in de instelling van een mededelingssysteem voor schepen die gevaarlijke of verontreinigende goederen vervoeren naar of vanuit havens in de Gemeenschap. Het voornaamste doel van het voorstel is uitbreiding van de mededelingsplicht van Richtlijn 93/75/EEG tot schepen die op doorvaart zijn langs de kusten van de Gemeenschap. Het voorstel is gunstig door het Europees Parlement ontvangen maar de bespreking van het voorstel in de Raad is vastgelopen op een aantal punten en het Eurorep-voorstel ligt nu sinds 1994 bij de Raad voor zonder dat er een gemeenschappelijk standpunt kon worden aangenomen.

- Het besluit van de Raad van 25 februari 1992 ten aanzien van de in Europa te gebruiken radionavigatiesystemen voorziet in de ontwikkeling van navigatiehulpmiddelen in de Europese wateren, met name op basis van uitbreiding van de terrestrische navigatiesystemen Loran-C. De maritieme component is een bijdrage tot het Europees navigatiebeleid in alle takken van vervoer, met name tot de ontwikkeling van het satellietnavigatiesysteem Galileo.

- De richtlijn van de Raad van 21 december 1978 moet garanderen dat de schepen die gebruik wensen te maken van loodsdiensten in de Noordzee en het Kanaal kunnen beschikken over voldoende gekwalificeerde Noordzeeloodsen.

- Een van de doelstellingen van Beschikking nr. 1692/96/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 juli 1996 betreffende communautaire richtsnoeren voor de ontwikkeling van een Trans-Europees vervoersnet is de invoering van een beheers- en informatiesysteem dat ervoor moet zorgen dat het scheepvaartverkeer voldoende veilig en efficiënt verloopt en dat het milieu in de onder de lidstaten vallende zeegebieden voldoende wordt beschermd. Dit instrument maakt financiële steun van de Gemeenschap mogelijk voor diverse beheers- of informatiesystemen met betrekking tot het zeeverkeer (onder meer VTS). Ook andere Gemeenschapsfondsen kunnen bijdragen tot de ontwikkeling van een beheers- en informatie-infrastructuur of installaties voor het zeeverkeer (FEDER, Cohesiefonds).

In het kader van de maatregelen ter bevordering van de tenuitvoerlegging van de communautaire wetgeving heeft de Commissie het initiatief genomen voor een Memorandum of Understanding tussen een aantal lidstaten met betrekking tot de opzet van een EDI-netwerk (elektronische uitwisseling van informatie) tussen de overheidsdiensten van de lidstaten ten behoeve van de tenuitvoerlegging van Richtlijn 93/75/EEG (momenteel zijn vijf lidstaten partij bij deze overeenkomst en daar kunnen binnenkort nog drie andere bijkomen). Dit project wordt gefinancierd uit gelden van het Trans-Europees vervoersnet. Een Phare-project (het EWS-project: Early Warning System voor de Oostzee) waartoe in 1999 is besloten moet uitmonden in de totstandkoming van een soortgelijk initiatief van een aantal landen aan de Oostzee.

Balans van de toepassing van Richtlijn 93/75/EEG

9. Richtlijn 93/75/EEG "Hazmat" wordt toegepast sinds 1995. De Commissie heeft op het ogenblik een tamelijk volledig beeld van de uitvoering van deze richtlijn dankzij informatie verkregen door bestudering van de nationale omzettingswetgeving, rechtstreeks bij de lidstaten ingewonnen informatie, contacten met industrie en de resultaten van voor rekening van de Commissie uitgevoerde studies.

De voornaamste conclusies van de evaluatie zijn als volgt:

- Het krachtens de richtlijn opgezette systeem is niet erg transparant naar buiten toe en vaak bij de kapiteins en reders, zeker buiten de Europese Unie, nauwelijks bekend.

- De meldplicht van de exploitant die al in de vertrekhaven buiten de Europese Unie geldt wordt niet correct vervuld; de melding gebeurt vaak na het vertrek van het schip en is vaak gericht tot de haven van bestemming volgens de plaatselijke voorschriften van die haven (bijvoorbeeld: 48h00 of 24h00 van tevoren); het komt ook vaak voor dat de melding vanuit de vertrekhaven in de Europese Unie te laat gebeurt.

- Het doorgeven van informatie over de lading verloopt vaak moeizaam, aangezien de middelen om die informatie door te geven, zoals de fax, zich niet lenen voor het verzenden van grote hoeveelheden informatie.

- De richtlijn voorziet niet in procedures of een geharmoniseerd formaat voor de transmissie en uitwisseling van gegevens en dat doet afbreuk aan de goede werking en de doeltreffendheid van het gehele systeem.

- Er is geen duidelijke definitie van bevoegde instanties en dientengevolge liggen de verantwoordelijkheden niet duidelijk vast; dit probleem wordt vooral in de havens ondervonden, die niet in de richtlijn vermeld staan.

- De publicatie van de lijst met bevoegde instanties wordt niet regelmatig bijgewerkt en is niet gemakkelijk verkrijgbaar;

- De uit hoofde van de richtlijn verstrekte informatie wordt in de meeste gevallen door de ontvangers opgeslagen in afwachting van een ongeval op zee, zonder dat er verder gebruik van wordt gemaakt; de verzamelde informatie wordt dus op geen enkele manier benut.

De doelstellingen van een nieuw communautair initiatief

10. Gezien het bovenstaande is de Commissie van mening dat de bestaande instrumenten voor het ondervangen van de risico's van ongevallen of verontreiniging die kunnen worden veroorzaakt door in de Europese wateren varende schepen die niet aan de normen voldoen, nog onvoldoende zijn.

De voornaamste doelstelling van Richtlijn 93/75/EEG is de mogelijke gevolgen voor het milieu van een ongeval op zee te beperken. De bestaande verkeersbegeleidingsmiddelen hebben een beperkt geografisch bereik en zijn vooral geconcentreerd op de gebieden met druk scheepvaartverkeer zonder werkelijk de gebeurtenissen te kunnen bestrijken die zich buiten het radar of radiobereik kunnen voordoen. Het enig werkelijk doeltreffende instrument waarover de Gemeenschap beschikt om te verhinderen dat een schip dat niet aan de normen voldoet (varend onder de vlag van een derde land) in Europese wateren vaart, is de havenstaatcontrole. Dit

instrument is evenwel per definitie onbetrouwbaar (aangezien slechts een gedeelte van het verkeer hierdoor wordt bestreken) en het vermindert niet het risico dat een niet of nog niet geïnspecteerd schip dat langs de Europese kusten vaart kan opleveren.

Een andere tekortkoming is de onvoldoende interactie tussen de partijen die over de verkeersgegevens beschikken: vaak beschikken de VTS, de kustwacht, de havenautoriteiten enz. over nauwkeurige informatie met betrekking tot het verkeer, maar deze informatie wordt niet benut omdat zij niet voor iedereen toegankelijk is of niet doeltreffend wordt verspreid.

De Commissie vermeldt in het rapport dat zij op de Europese top van Biarritz heeft ingediend de principes waarop haar nieuwe voorstellen op het gebied van de veiligheid van de scheepvaart in de Europese wateren zijn gebaseerd:

– - "instelling van een uitgebreider plicht voor een schip zich te melden alvorens het de Europese wateren binnenvaart;

– - verbetering van de procedures met betrekking tot het doorgeven en gebruiken van gegevens over gevaarlijke ladingen, met name door systematisch gebruik te maken van elektronische gegevensuitwisseling (EDI);

– - de verplichting opleggen dat in Gemeenschapswateren varende schepen automatische identificatiesystemen (of transponders) aan boord hebben, volgens het door de IMO vastgestelde tijdschema, zodat de bevoegde instanties deze schepen wanneer ze zich in de buurt van de kust bevinden gemakkelijker kunnen identificeren en volgen;

– - ontwikkeling van meer gemeenschappelijke databanken en vorming van netwerken van centra die de krachtens de richtlijn verzamelde informatie moeten beheren teneinde uitgebreider kennis te kunnen verschaffen over het scheepvaartverkeer, met name het transitoverkeer in de Europese wateren;

– - te zorgen voor een scherper toezicht op schepen die een gevaar vormen voor de veiligheid op zee en het milieu;

– - versterking van de bevoegdheden van de lidstaten om op te treden in de hoedanigheid van kuststaten wanneer er voor hun kust gevaar bestaat voor ongelukken of verontreiniging."

11. De hier beoogde doelstellingen zijn te ruim om te kunnen volstaan met een gewone wijziging van Richtlijn 93/75/EEG. Daarom stelt de Commissie een nieuw instrument voor, dat de doelstellingen van Richtlijn 93/75/EEG omvat, maar waaraan daarnaast een ruimere taakstelling is verbonden namelijk: voorkoming van accidentele en operationele verontreiniging van de zee, beheer en toezicht op het zeeverkeer, een scherpere controle op bepaalde schepen die een risico vormen, uitgebreider mogelijkheden om op zee op te treden in geval van risico's voor het milieu en de veiligheid op zee, vergemakkelijking van zoek- en reddingsoperaties op zee enz.

Vaststelling van maatregelen ter verbetering van de monitoring en verhoging van de veiligheid van de scheepvaart in Europese wateren

12. De Commissie stelt voor een communautaire rechtsgrondslag te geven aan bepaalde praktijken of eisen die door de lidstaten worden toegepast, om de doeltreffendheid daarvan te verhogen en de mogelijkheid te scheppen dat de lidstaten in een later stadium eventueel een

stelsel van passende sancties op overtredingen of inbreuken gaan toepassen. Met name zullen verplicht worden gesteld:

- melding vooraf bij het binnenlopen van een Europese haven;

- melding aan de verplichte meldingssystemen die door de lidstaten zijn ingevoerd en door de IMO goedgekeurd;

- gebruik van de door de IMO goedgekeurde verkeersbegeleidings-en routeringssystemen.

Met deze maatregelen kan worden gewaarborgd dat alle onder de richtlijn vallende, al dan niet gevaarlijke of verontreinigende goederen vervoerende schepen die de Europese wateren binnenvaren of Europese havens binnenlopen, worden geïdentificeerd, dat ze zich aan de geldende verkeersregels houden en aan de kustwachtautoriteiten bepaalde informatie verschaffen die van belang is bij eventuele noodsituaties op zee.

13. De inhoud van de informatie is gebaseerd op een minimale harmonisatie: alleen bepaalde essentiële gegevens worden opgenomen (identificatie van het schip, positie, bestemming, enz.), in de wetenschap dat bepaalde gegevens (type schip, tonnage enz.) gemakkelijk kunnen worden verkregen uit andere bronnen, zoals de databank EQUASIS over de kwaliteit van schepen. De aldus geëiste minimumgegevens zijn overigens de gegevens die meestal worden gevraagd door de reeds bestaande verplicht geworden meldingssystemen, met uitzondering evenwel van de volgende in het voorstel naar voren gebrachte gegevens:

Het aantal personen aan boord. Richtlijn 93/75/EEG eiste opgave van het aantal bemanningsleden aan boord. Deze gegevens bleken echter ongeschikt en onvoldoende, enerzijds omdat er geen rekening werd gehouden met andere personen buiten de bemanning die aan boord konden zijn en anderzijds omdat de gegevensverstrekking beperkt was tot schepen die gevaarlijke en verontreinigende goederen vervoerden, en tenslotte omdat de gegevensverstrekking was geïntegreerd in een gegevensbeheersysteem voor de lading en daarom geen direct operationeel nut had voor de betrokken instanties (bijvoorbeeld de centra voor het coördineren van zoek- en reddingsoperaties op zee). Voortaan zullen deze gegevens onderweg worden verstuurd naar de kuststations die ze het best kunnen gebruiken.

Adres: door opgave van een adres moeten de operationele diensten in staat worden gesteld contact op te nemen met de personen die over nauwkeurige gegevens omtrent de lading beschikken, hetgeen van onschatbaar belang is bij ongevallen of incidenten met schepen die gevaarlijke of verontreinigende goederen vervoeren, bijvoorbeeld in het geval van een schip op doorvaart dat een andere bestemming heeft dan een haven in de Gemeenschap (in dat geval beschikt geen enkele instantie in een lidstaat over gegevens over de lading).

Er moeten inlichtingen worden verstrekt over soort en hoeveelheid bunkerbrandstof. De in de bunkers van de schepen vervoerde olie vormt een niet te verwaarlozen risico op vervuiling (bepaalde schepen hebben soms duizenden tonnen brandstof aan boord) en olie die in zee terechtkomt is bijzonder moeilijk op te ruimen en heeft soms ernstige toxische effecten. Daarom is het van belang dat de kustwacht over deze gegevens beschikt zodat ze beter de mogelijke gevolgen van een ongeval op zee kan inschatten.

14. Het voorstel beoogt verbetering van de preventie en het inzicht in de oorzaken van ongevallen op zee. De opzet van een doeltreffend beleid ter voorkoming van ongevallen op zee moet gebaseerd zijn op een betere kennis van de verkeersstromen en op het vermogen om die schepen te identificeren en te volgen die een risico betekenen voor de veiligheid of het milieu. De verwezenlijking van dat doel wordt nu gemakkelijker dankzij de invoering van automatische identificatiesystemen, **transponders** genaamd, die het mogelijk maken op continue basis schepen in de kustwateren te monitoren. Bovendien is een nauwkeurige analyse van de oorzaken van ongevallen op zee heel belangrijk voor het verkrijgen van inzicht in de ongevalfactoren en derhalve voor de latere uitwerking van maritieme veiligheids-maatregelen. Deze onderzoeken, die tot nu toe vaak langdurig, ingewikkeld en kostbaar waren, zullen nu sterk worden vergemakkelijkt door de invoering van de aan de luchtvaart ontleende "**black boxes**". Ook valt een positieve uitwerking te verwachten wat de voorkoming van ongevallen betreft (vooral ongevallen waar de menselijke factor een rol speelt) in die zin dat de aanwezigheid van **black boxes** aan boord de bemanning tot meer waakzaamheid en meer verantwoordelijkheidszin bij het varen met het schip kan aanzetten. De verschillende technologische ontwikkelingen worden momenteel binnen de IMO behandeld, met name in verband met de herziening van hoofdstuk V van het SOLAS-verdrag, maar de Commissie is van mening dat de invoering van deze maatregelen in de Europese Unie moet worden versneld en uitgebreid, in het bijzonder voor die categorieën schepen die niet onder de internationale regelgeving vallen.

Ten eerste moeten de nieuwe SOLAS-bepalingen inzake **transponders** een verbindend karakter krijgen en vooral worden aangevuld of versneld worden ingevoerd voor schepen die niet onder de nieuwe SOLAS-voorschriften vallen. Dit zijn voornamelijk de schepen van meer dan 300 BRT die geen internationale reizen doen. Deze uitbreiding is in overeenstemming met de aanpak die de Commissie volgt op andere gebieden van de maritieme veiligheid: de noodzaak om van schepen die in cabotage varen binnen de Gemeenschap te eisen dat zij zich houden aan regels die minstens even strikt zijn als de voor schepen op internationale reizen geldende voorschriften, teneinde een uniform veiligheidsniveau in de Europese wateren te waarborgen.

Ten tweede voorziet het voorstel in de verplichting voor schepen om te zijn uitgerust met **black boxes** (reisdatarecorders of VDR - Voyage Data Recorders) zoals die al in de luchtvaart gebruikelijk zijn. Hoewel het hier niet gaat om navigatieapparatuur in de strikte zin van het woord, omdat ze dienen voor onderzoek na ongevallen, blijkt uit de opname ervan in hoofdstuk V van SOLAS, dat nu wordt herschreven, dat ze een belangrijk element vormen in de globale visie op de veiligheid in de scheepvaart. De **black boxes** zijn verplicht gesteld door Richtlijn 1999/35 voor ro-ro-schepen en hogesnelheidspassagiersvaartuigen die een geregelde dienst onderhouden naar of uit een haven in een lidstaat. Gezien het belang voor het onderzoek naar oorzaken van ongevallen en de verhoging van het veiligheidsniveau in de scheepvaart acht de Commissie het nodig om reeds nu het nieuwe voorschrift 20 van hoofdstuk V van SOLAS inzake de **black boxes** bindend te maken voor alle passagiersschepen en voor andere categorieën schepen ongeacht of die internationale reizen maken of niet.

Invoering van een meldingssysteem voor schepen die gevaarlijke of verontreinigende goederen vervoeren

15. In het voorstel zijn de belangrijkste bepalingen van Richtlijn 93/75/EEG overgenomen en gewijzigd aan de hand van de met de richtlijn opgedane ervaring en in het licht van de juridische en technologische ontwikkelingen op internationaal vlak.

Een van de voornaamste moeilijkheden bij Richtlijn 93/75/EEG is te komen tot een doeltreffend en goedkoop beheer van de grote hoeveelheden informatie over lading. De eerste stap die moet worden gezet om de huidige situatie aanmerkelijk te verbeteren is dat het doorgeven en verspreiden van deze informatie wordt verbeterd.

Met het oog hierop voorzien de nieuwe bepalingen in de mogelijkheid om de informatie over lading die in principe alleen maar in uitzonderingsgevallen zal worden gebruikt, zo dicht mogelijk bij de bron te houden (concept van het "dormant"-systeem). De Commissie stelt voor om de procedure voor het doorgeven van deze informatie, die naar keuze van de lidstaat verstrekt kan worden aan een aangewezen bevoegde instantie zoals bij de geldende Richtlijn 93/75/EEG (voor lidstaten die de reeds geïnstalleerde architectuur willen houden), of aan de havenautoriteit, die dan de informatie indien nodig 24 uur per dag ter beschikking moeten houden van de nationale autoriteiten. Die zullen dan alleen wanneer er een ongeval is gebeurd de informatie bij de havens opvragen. Deze procedure biedt de lidstaten de mogelijkheid om het systeem efficiënter en goedkoper te beheren.

Het richtlijnvoorstel moet ook de manier waarop de informatie wordt doorgegeven harmoniseren. Momenteel mag de exploitant de informatie op iedere mogelijke manier doorgeven. In kleinere havens wordt de informatie vaak per fax doorgegeven, zodat de betrokken instanties grote hoeveelheden papier in hun kantoren moeten opslaan.

Een aantal grote Europese havens die met dit probleem werden geconfronteerd en inzagen welke economische verliezen handhaving van deze achterhaalde procedures veroorzaakte, hebben gereageerd en besloten om de schepen te verplichten tot elektronische informatieverstrekking, met name in EDI-formaat (uitwisseling van elektronische gegevens). Volgens het voorstel van de Commissie zullen alle ladingsgegevens nu elektronisch moeten worden doorgegeven (d.w.z. per computer, met uitsluiting van de fax) om alle gegevensverwerking op papier die afbreuk doet aan de doeltreffendheid van het systeem af te schaffen. Ook wordt voorgesteld bij gebruik van de EDI-formaten voor de elektronische transmissie alleen de passende EDIFACT-formaten te gebruiken die in een bijlage van de richtlijn worden genoemd, om het gebruik van uiteenlopende standaards binnen de Gemeenschap te voorkomen.

Voorts zal het bij Richtlijn 93/75/EEG ingestelde systeem van vrijstellingen voor geregelde diensten van een bepaalde duur soepeler moeten worden gemaakt. De eis betreffende de duur van het traject wordt overbodig vanaf het moment dat de betrokken maatschappij een systeem heeft geïnstalleerd waarmee de informatie over gevaarlijke lading indien nodig onmiddellijk aan de bevoegde instantie kan worden doorgegeven.

16. Er zij op gewezen dat artikel 8 van Richtlijn 93/75/EEG betreffende diverse verplichtingen inzake de loods niet door de nieuwe richtlijn is overgenomen:

- de ervaring die is opgedaan bij de toepassing van de richtlijn heeft uitgewezen dat de kapitein die een checklist moet opstellen en deze aan de loods moet geven dit zelden doet. Dit komt gedeeltelijk omdat er moeilijk van een kapitein kan worden verwacht dat hij zelf schriftelijk de gebreken van zijn eigen schip meldt. De bij Richtlijn 95/21/EG verscherpte havenstaatcontrole maakt deze checklist overbodig.

- lid 2 van artikel 8 is overbodig, omdat het wordt overgenomen in artikel 13 van Richtlijn 95/21/EG.

Interventie en monitoring met betrekking tot gevaarlijke schepen

17. Richtlijn 93/75/EEG bevat bepalingen met betrekking tot het melden door schepen van ongevallen of incidenten op zee en het daaropvolgend optreden van de lidstaten, maar in verband met de definitie die aan "schip" in deze richtlijn wordt gegeven, gelden de bepalingen alleen voor schepen die gevaarlijke of verontreinigende goederen vervoeren naar of vanuit havens in de Gemeenschap.

Het voorstel van de Commissie beoogt allereerst uitbreiding van deze bepalingen tot alle schepen, ongeacht of zij gevaarlijke of verontreinigende goederen als lading vervoeren en ongeacht of zij een haven van de Gemeenschap binnenlopen of niet.

In het voorstel worden de omstandigheden omschreven waaronder de kapitein van een schip verplicht is een incident aan de kustwacht te melden. Het betreft situaties als zijn beschreven in resolutie A.851(20) van de IMO inzake de meldingen van schepen, alsmede het signaleren van door hem op zee waargenomen verontreiniging of (door andere schepen) overboord gegooide stukgoederen. Dankzij die meldingen zullen de kustautoriteiten sneller kunnen beginnen met hun bestrijding van de verontreiniging of met het opvissen van ronddrijvende goederen, die in de praktijk helaas vaak pas worden opgemerkt wanneer ze op de kust aanspoelen.

18. Naast de maatregelen die een lidstaat volgens het internationaal recht kan nemen om het gevaar dat zijn kust of daarmee samenhangende belangen bedreigt af te wenden, zijn in een bijlage bij de richtlijn nog andere voorbeelden toegevoegd (het gaat hier om een niet-uitputtende lijst) van mogelijke maatregelen:

de kapitein van het schip gelasten een einde te maken aan het gevaar voor het milieu of de veiligheid op zee,

een evaluatieteam aan boord van het schip brengen om de omvang van dat het risico vast te stellen, de kapitein bij te staan bij het verhelpen van de situatie en het bevoegde kustwachtstation op de hoogte te houden,

de kapitein gelasten een vluchthaven aan de kust binnen te lopen in geval van dreigend gevaar of

eisen dat het schip wordt geloodst of gesleept.

Het Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee, en het Verdrag van Brussel van 1969 inzake optreden in volle zee bij ongevallen die verontreiniging door olie kunnen veroorzaken en het Protocol van 1973 betreffende andere stoffen dan koolwaterstoffen stellen de lidstaten wier kust of belangen worden bedreigd, in staat dergelijke maatregelen te nemen in hun territoriale zee, hun exclusieve economische zone en ten aanzien van feiten die zich in volle zee voordoen.

19. Wat ook de oorzaak van een ongeval op zee is (menselijke fout of technisch falen) de ervaring wijst uit dat slecht weer en een ruwe zee binnen het betreffende gebied de risico's aanzienlijk vergroten. Zeehavens vormen dan ook natuurlijke toevluchtsoorden. Het voorstel beoogt daarom de toegang tot vluchthavens in geval van nood op zee te vergemakkelijken ofwel juist ongevallen te voorkomen door schepen te verbieden de havens in de Gemeenschap te verlaten, wanneer het weer en de toestand van de zee bijzonder slecht zijn, zodat er meer kans op ongevallen is.

De meeste milieurampen langs de Europese kusten hebben plaatsgevonden tijdens zware stormen. De Commissie is van mening dat wanneer de weersomstandigheden op zee sterk

verslechteren (windsnelheid meer dan 48 knopen dan wel windkracht 10 op de schaal van Beaufort) het gezien de noodzaak om het milieu te beschermen tegen ernstige vervuiling wenselijk is dat de beslissing om de haven te verlaten niet alleen aan de kapitein van het schip wordt overgelaten. Schepen die gevaarlijke of verontreinigende goederen vervoeren mogen de haven pas verlaten wanneer het weer en de omstandigheden op zee zodanig verbeterd zijn dat het schip de haven zonder gevaar kan verlaten.

De beslissing om van een schip te eisen dat het een vluchthaven binnenloopt is altijd moeilijk. Ze vereist een realistische afweging van de risico's die verbonden zijn aan het weigeren van de toegang tot de haven om het gevaar van verontreiniging of explosie van de kusten weg te houden, of het verplichten van een in slechte staat verkerend schip een haven binnen te lopen om schip en bemanning te redden en verontreiniging van de zee te voorkomen. Een in nood verkerend schip toelaten in een haven kan groot gevaar opleveren voor zowel de plaatselijke bevolking als voor het milieu, te meer daar de betreffende gebieden, vooral riviermondingen ook nog vaak ecologisch zeer kwetsbare gebieden zijn. De situatie zoals zij nu is houdt voor de exploitanten van zeeschepen een grote mate van onzekerheid in, en hier moet iets aan gedaan worden. Verder heeft het probleem duidelijk ook een communautaire dimensie, aangezien schepen die in de ene haven worden geweigerd kunnen vergaan en de kusten van buurlanden kunnen verontreinigen.

Er is dus behoefte aan een juridisch kader om de toelating van schepen in nood mogelijk te maken. Een besluit om een schip in nood al dan niet toe te laten moet van geval tot geval worden genomen, maar moet vooral gebaseerd zijn op objectieve criteria, zoals de opvangcapaciteit van de havens, terwijl er ook rekening moet worden gehouden met de aan de configuratie van het havengebied verbonden bijzondere beperkingen en risico's, en met de ecologische kwetsbaarheid van het betreffende gebied. De lidstaten moeten dus plannen opstellen voor de opvang van schepen in nood waarin al deze informatie verwerkt is en die de operationele diensten de mogelijkheid geven om op basis van betrouwbare gegevens beslissingen te nemen.

Schepen met een verhoogd risico

20. Bepaalde schepen kunnen voor de staten langs wier kust zij varen een groot risico betekenen. Dit kan te wijten zijn aan de bij een havenstaatcontrole gebleken slechte staat waarin ze verkeren, de vermoede staat van het schip, twijfelachtig gedrag, schending van een internationale regel of Europese wetweging, enz.

Het geldende internationaal recht beperkt sterk de bevoegdheden van de lidstaten om op te treden tegen schepen die een potentieel risico inhouden (bijvoorbeeld de uit hoofde van Richtlijn 95/21/EG verbannen schepen of schepen die zich niet aan de meldplicht hebben gehouden) maar die daarom niet noodzakelijkerwijs ernstig en direct gevaar voor ongevallen en verontreiniging van hun kusten betekenen. Het internationaal recht staat harde maatregelen zoals het rerouteren van een schip voor wat betreft de door de richtlijn bedoelde potentieel gevaarlijke schepen niet toe, behalve in geval van incidenten of ongevallen op zee.

Ondanks de door het internationaal recht opgelegde beperkingen is het toch mogelijk om ten aanzien van deze schepen preventieve maatregelen te nemen. In Europese wateren zou een verscherpt toezicht moeten worden uitgeoefend, hetgeen een betere uitwisseling van informatie tussen de lidstaten langs de route van het schip impliceert. Hierdoor kunnen bijvoorbeeld sneller manoeuvres die twijfelachtig zijn of gevaarlijk zijn voor de scheepvaart, worden ontdekt en kunnen de nodige voorzorgsmaatregelen worden genomen en kunnen de aanloophavens of de autoriteiten van andere lidstaten in kennis worden gesteld van de komst van zo'n schip. De aldus geïnformeerde lidstaten kunnen, alvorens risicoschepen in hun

havens toe te laten, bijkomende inlichtingen vragen om te controleren of het schip aan de internationale afspraken voldoet (afschrift van veiligheidscertificaten), en het schip zelf inspecteren, eventueel krachtens de bepalingen van Richtlijn 95/21/EG.

Verbetering van de toepassing van de richtlijn

21. De reeds genoemde tekortkomingen bij de uitvoering van Richtlijn 93/75/EEG hebben vooral te maken met het feit dat er geen duidelijke bepalingen zijn met het oog op de handhaving. De enige "sanctie" die in de richtlijn wordt genoemd is de in artikel 5 genoemde weigering van toegang omdat er bij de afvaart vanuit een haven buiten de Gemeenschap geen gegevens zijn medegedeeld. Deze sanctie wordt niet door de lidstaten toegepast, ondanks de vele inbreuken op dit artikel, hetgeen waarschijnlijk voor een deel komt doordat de sanctie in verhouding tot de inbreuk nogal zwaar is. Er moet dus een systeem van geldelijke sancties komen, waarbij het schip wel toegang krijgt tot de haven en er de geplande commerciële activiteiten uitvoert, maar waarbij tegelijkertijd de exploitant of de kapitein een sterk signaal krijgt om dezelfde overtreding niet nog eens te begaan.

Verder is het noodzakelijk dat de lidstaten door middel van onverwachte steekproeven of simulaties controleren of de met het oog op de richtlijn geïnstalleerde informatiesystemen behoorlijk werken. Dit geldt vooral voor het deel van het systeem dat de informatie over de gevaarlijke ladingen verwerkt: deze informatie mag alleen in uitzonderlijke gevallen worden gebruikt, wanneer er een ongeval is gebeurd, en het mag duidelijk zijn dat dan een perfecte werking van de procedures en instrumenten voor de gegevensoverdracht vereist is.

Tenslotte bevat het voorstel van de Commissie bepalingen die voorzien in het controleren of de internationale veiligheidsbeheerscode (ISM-code) bij een incident of ongeval op zee correct is toegepast. De ISM-code vervult een essentiële rol bij de voorkoming van ongevallen en verontreiniging van de zee, mits zij door de scheepvaartmaatschappijen niet alleen wordt beschouwd en behandeld als een bureaucratische handeling waarmee formeel aan een internationale eis moet worden voldaan. Bij een ongeval op zee zal blijken of de ISM-code voor de maatschappij van het schip iets meer is dan alleen maar een oefening op papier. De ISM-code bevat de verplichting om procedures voor noodsituaties op te zetten. In een noodsituatie is het van essentieel belang dat er op ieder moment een goed contact is tussen het schip en de maatschappij enerzijds en de maatschappij en de operationele autoriteiten anderzijds, zodat de kapitein en de autoriteiten aan de wal onder optimale omstandigheden operationele beslissingen kunnen nemen. Het richtlijnvoorstel introduceert deze verplichting tot communicatie tussen de betrokken partijen alsmede vervolgmaatregelen indien blijkt dat het beheerssysteem van de maatschappij bij een ongeval op zee niet heeft gewerkt. De vervolgmaatregelen bestaan ten eerste uit informatie van de staat (of staten) die het ISM-certificaat heeft (hebben) afgegeven opdat hij (of zij) de nodige maatregelen kan (kunnen) nemen. Als het ook nog gaat om een schip waarvan het certificaat door een lidstaat is afgegeven en het systeem ernstig heeft gefaald, moet de lidstaat die het certificaat heeft afgegeven dit opschorten totdat er een grondig onderzoek is ingesteld naar de werking van het veiligheidsbeheerssysteem van de maatschappij

Verdere ontwikkeling van het Europese monitoring-, controle- en informatiesysteem voor het zeeverkeer

22. Het uiteindelijke doel van het Europese informatie- en monitoringsysteem voor het zeeverkeer is niet steeds meer meldverplichtingen te scheppen, maar de procedures juist te vereenvoudigen en meer te harmoniseren, en daarbij de verzamelde informatie een zo groot mogelijke toegevoegde waarde te geven.

Het voorliggende voorstel is slechts een eerste stap in de totstandkoming van dit systeem. Het zal nodig zijn geleidelijk de geografische dekking van het zeeverkeersmanagement aan te vullen en uitwisseling van informatie tot stand te brengen tussen de diverse autoriteiten en partijen. De Commissie en de lidstaten zullen nauw moeten samenwerken bij de definiëring en tenuitvoerlegging van deze doelstellingen.

23. De voornaamste doelstellingen van de Commissie voor de tweede fase zijn als volgt:

Een toegevoegde waarde geven aan de informatie over scheepsbewegingen die wordt verzameld door middel van geschikte telematicaverbindingen tussen de kustwachtcentra (voornamelijk VTS) en de havenautoriteiten in de lidstaten. Diverse organisaties of overheden beschikken over informatie waarvan de uitwisseling iedereen ten goede kan komen. Een goed voorbeeld is hier de nauwkeurigheid van de ETA (Estimated Time of Arrival: verwachte tijd van aankomst), een essentieel aspect van het beheer van de havendiensten: hoe nauwkeuriger deze informatie is hoe beter de organisatie van de aanloophaven van het schip, in het bijzonder de planning van de verschillende havendiensten: loodsen, aanmeren, onderhoud en reparatie, administratieve diensten, enz. De genoemde gegevens zijn nu vaak onnauwkeurig (of ontbreken zelfs), ondanks de eis van de plaatselijke autoriteiten om de aankomt van tevoren aan te melden. Door middel van een computerverbinding tussen de haven van bestemming en een verkeersbegeleidingsdienst langs de door het schip gevolgde route krijgt het schip de mogelijkheid tot een update van de ETA en kan het aanleggen optimaal worden georganiseerd (het verkeersbegeleidingscentrum krijgt op zijn beurt nauwkeuriger voorspellingen wanneer een schip zijn dekkingsgebied passeert, omdat de precieze vertrektijd vanuit de haven bekend is). Deze verbindingen zijn soms al lokaal aanwezig, maar moeten algemeen worden gemaakt om de veiligheid van het verkeer en het havenmanagement te verhogen. Volgens dezelfde redenering zouden er in het kader van het Trans-Europees vervoersnetwerk ook computerverbindingen moeten komen tussen de kustautoriteiten om de door de schepen gerapporteerde informatie door te geven aan de centra langs de scheepvaartroutes die door deze schepen worden gevolgd. Dergelijke projecten zouden, indien zij aan de criteria voldoen, kunnen worden gefinancierd uit de middelen die beschikbaar zijn voor het Trans-Europees vervoersnet.

Aanvulling van de geografische dekking van de Europese keten van verplichte meldingssystemen. Momenteel worden de belangrijkste scheepvaartroutes voor schepen met bestemming Europa of op doorvaart gedekt door meldingssystemen van schepen en VTS in het gedeelte Kanaal-Atlantische Oceaan. Er zijn evenwel nog een paar gebieden met onvoldoende dekking: het Middellandse-Zeegebied (met name de oostelijke toegang tot de Middellandse Zee), de noordelijke toegang tot de Noordzee en de Oostzee voor schepen uit oeverstaten die geen EU-lid zijn. De Commissie en de betrokken lidstaten dienen zich snel over dit vraagstuk te buigen en een aanvang te maken met de voorbereiding van maatregelen voor de dekking van de op doorvaart zijnde schepen in deze gebieden, zodat de IMO zo spoedig mogelijk kan worden geïnformeerd.

Schepping van een permanent kader voor uitbreiding van het bij deze richtlijn ingevoerde informatiesysteem en bevordering van het beheer van de informatie over het zeeverkeer. Het voorstel voor Verordening 2000/../EG tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de zeevaart noemt met name als een van de taken van zo'n organisatie de uitvoering van taken met betrekking tot toezicht op de scheepvaart en het zeeverkeer krachtens de communautaire wetgeving teneinde

de samenwerking tussen de lidstaten en de Commissie op dit gebied te bevorderen. Bij de verwezenlijking van deze doelstelling zou het agentschap gesteund kunnen worden door een of meer Europese centra voor het beheer van maritieme informatie. Uit het plan om in Jobourg, Frankrijk, een centraal informatiesysteem voor het zeeverkeer te installeren, dat de hele Atlantische kust van Gibraltar tot aan de ingang van de Noordzee bestrijkt, en uit het voorbeeld van EQUASIS blijkt dat het concept van systemen waarin bepaalde gegevens centraal bijeengebracht zijn en toegankelijk worden gemaakt voor alle betrokken gebruikers veel voordelen heeft (met name schaalvoordelen) boven een gedecentraliseerd systeem met permanente uitwisseling van gegevens tussen de betrokken autoriteiten. De rol van deze centra die zouden kunnen functioneren binnen het kader van reeds bestaande centra (VTS, MRCC, enz.) in de voornaamste zeegebieden van Europa (Middellandse Zee, Kanaal, Atlantische Oceaan, Noordzee, Oostzee) zou zijn bepaalde informatie van gemeenschappelijk belang (bijgewerkte lijst van bevoegde instanties, lijst van schepen die een bijzonder risico opleveren, enz.) te verzamelen en beschikbaar te maken door middel van een open databank. Er zou een kader voor samenwerking tussen de lidstaten moeten worden opgericht voor een nauwkeuriger definiëring van de taken en verantwoordelijkheden die dit centrum zou kunnen krijgen.

BIJZONDERE OVERWEGINGEN

Artikel 1

In dit artikel staat dat het voorstel voorziet in de oprichting van een Europees monitoring-en informatiesysteem voor het zeeverkeer, met als doelstellingen verhoging van de veiligheid op zee en het efficiënt verloop van het verkeer en voorkoming van verontreiniging als gevolg van ongevallen met of activiteiten van schepen.

Artikel 2

In dit artikel is het toepassingsgebied van het voorstel aangegeven. Het omvat alle al dan niet gevaarlijke goederen vervoerende schepen boven de 300 bruto ton. Er zijn een aantal uitsluitingen voorzien voor oorlogsschepen en schepen die worden gebruikt voor een niet-commerciële openbare dienst (gedefinieerd in voorschrift 1 van Hoofdstuk V van het SOLAS-Verdrag, dat nu wordt gewijzigd), plezierboten (ongeacht hun kenmerken en ongeacht of zij al dan niet voor commerciële doeleinden worden gebruikt) en vissersschepen. De grootste vissersschepen van meer dan 45 meter kunnen gevaren voor de scheepvaart opleveren die een opname in het toepassingsgebied van het voorstel rechtvaardigen. Proviand en scheepsuitrusting zijn uitgesloten (evenals in Richtlijn 93/75/EEG), maar bunkerbrandstof moet krachtens de richtlijn wel worden aangemeld.

Artikel 3

Dit artikel geeft de het kader van de richtlijn van toepassing zijnde definities.

Artikel 4

Dit artikel verplicht alle onder de richtlijn vallende schepen zich te melden voordat zij een haven binnenlopen. De nu al gebruikelijke aankomstmeldingen worden in de Europese Unie dus verplicht gemaakt, waardoor ze ook doeltreffender zouden moeten worden.

Artikel 5

Dit artikel bepaalt dat de schepen die het bevoegdheidgebied binnenvaren van een meldingssysteem gebruikende instantie aan deze instantie de minimumgegevens als vermeld in bijlage I-1 moeten mededelen die nodig zijn voor efficiënte monitoring. In dit artikel wordt rekening gehouden met de stand van het geldend internationaal recht, met name met het SOLAS-verdrag, dat bepaalt dat alleen door de IMO goedgekeurde meldingssystemen verplicht kunnen worden gesteld voor op "zuivere" voorvaart zijnde schepen (die niet op weg zijn naar of vertrokken uit havens in de Gemeenschap).

Artikel 6

Dit artikel beoogt verhoging van de verkeersveiligheid door van de schepen te eisen dat zij zich richten naar de bestaande door de IMO goedgekeurde routeringssystemen die kwetsbare gebieden die een hoge verkeersdichtheid hebben of gevaarlijk zijn voor de scheepvaart bestrijken, en dat zij gebruik maken van VTS (verkeersbegeleiding). De schepen moeten zich houden aan de eventuele instructies die hen om veiligheidsredenen worden gegeven door de met de bediening van deze systemen belaste instanties. De lidstaten moeten ervoor zorgen dat deze instanties de nodige personele en technische middelen hebben om zich van hun taak te kwijten, en met name dat zij zich houden aan de door de IMO goedgekeurde richtlijnen terzake.

Artikel 7

Dit artikel bepaalt dat ieder schip dat op weg is naar of afkomstig uit haar in de Gemeenschap gelegen havens uitgerust moet zijn met transponders (automatische identificatiesystemen), die het mogelijk maken een schip te identificeren en op zijn weg langs de Europese kusten te volgen. Deze verplichting betekent overname, vooruitlopen op en uitbreiding van de voorschriften inzake de apparatuur aan boord van een schip, ingevoerd door het herziene hoofdstuk V van het SOLAS-verdrag (nieuw voorschrift 19-2), omdat de verplichting ook geldt voor binnenlandse reizen makende schepen (tussen 300 en 500 brt), waarop SOLAS-voorschrift 19 niet of pas vanaf 1 juli 2008 van toepassing is. Om met automatische identificatiesystemen uitgeruste schepen in hun wateren te kunnen volgen moeten de lidstaten hun kustwachtstations uitrusten met apparatuur waarmee de gegevens van de transponders kunnen worden ontvangen en verwerkt.

Artikel 8

Om het onderzoek naar de oorzaken van scheepsrampen te vergemakkelijken moeten er reisdatarecorders ("black boxes") op schepen worden geplaatst, die het mogelijk maken essentiële gegevens over de bewegingen van het schip en de werking van de voornaamste installaties aan boord te achterhalen. Artikel 8 geeft een aanvulling op de eisen die reeds zijn ingevoerd door Richtlijn 1999/35/EG betreffende de geregelde diensten van ro-ro-schepen en hogesnelheidspassagiersvaartuigen, door toevoeging van de door het nieuw voorschrift 20 van hoofdstuk V van SOLAS bedoelde categorieën passagiersschepen, maar ook van andere niet onder SOLAS vallende categorieën schepen (bestaande vrachtschepen, op een binnenlandse reis zijnde schepen). Wat het tijdschema betreft, deze verplichting geldt met onmiddellijke ingang voor de vanaf 1 juli 2002 gebouwde nieuwe schepen, terwijl de bestaande passagiersschepen uiterlijk 1 januari 2004 moeten worden aangepast. Voor de overige schepen (vrachtschepen) werd in de voorgestelde wijziging van het SOLAS-verdrag ten tijde van de opstelling alleen voor nieuwe schepen in de plaatsing van black boxes voorzien. De

Commissie stelt nu voor om afhankelijk van de tonnage van het schip bestaande schepen vanaf 2007 of 2008 aan te passen.

Artikel 9

Dit artikel, dat gelijk is aan een bepaling in Richtlijn 93/75/EEG, omschrijft de op de scheepsbevrachter rustende plichten die de garantie vormen dat de kapitein of de exploitant van het schip de juiste informatie over de lading krijgt, en dat deze informatie daadwerkelijk in overeenstemming is met de gevaarlijke of verontreinigende goederen waaruit de scheepslading bestaat.

Artikel 10

Dit artikel gaat over de mededeling van de gegevens over schip en lading aan de bevoegde instanties van de haven van vertrek in de Gemeenschap, of van de haven van bestemming in de Gemeenschap, wanneer het gaat om uit havens buiten de Gemeenschap afkomstige schepen. Het artikel bevat de eisen van artikel 5 van Richtlijn 93/75/EEG met een aantal wijzigingen die in een grotere flexibiliteit en verdergaande harmonisatie voorzien:

- de mededeling behoeft niet meer uitsluitend van de exploitant te komen, maar mag ook rechtstreeks door de agent of de kapitein van het schip worden gedaan, om rekening te houden met de uiteenlopende situaties die in de praktijk voorkomen;

- voor schepen afkomstig uit havens buiten de Gemeenschap is de mededeling geen voorwaarde voor toegang tot de haven meer, maar het achterwege laten daarvan kan worden bestraft met geldelijke sancties (krachtens artikel 22);

- schepen die bij het vertrek uit een haven in de Gemeenschap hun bestemming niet kennen mogen de gevraagde informatie verstrekken zodra ze hun juiste bestemming vernemen;

- ten einde de omvang van de informatiestromen, met name de informatie over lading, te beperken mogen de lidstaten de havenautoriteiten machtigen de door het schip verstrekte informatie te ontvangen en te bewaren, mits de geldende procedures de bevoegde instantie onmiddellijke en permanente toegang tot de gegevens bieden;

- de transmissie moet via een computerverbinding gebeuren en bij gebruik van EDI-formaten moeten deze voldoen aan de in een bijlage bij de richtlijn vermelde EDIFACT-standaards;

- tenslotte wordt bepaald dat de op “zuivere” doorvaart zijnde schepen die geen haven in de Gemeenschap aandoen desondanks informatie over de door hen vervoerde lading moeten geven in het kader van de langs de Europese kusten ingevoerde meldingssystemen voor schepen.

Artikel 11

Dit artikel betreft de uitwisseling van gegevens tussen de lidstaten met het oog op verstrekking van informatie over schip en lading, om die voor veiligheidsdoeleinden te gebruiken. De lidstaten moeten samenwerken om ervoor te zorgen dat de nationale informatiesystemen onderling gekoppeld worden en interoperabel zijn, zodat op ieder gewenst moment langs elektronische weg de vereiste informatie kan worden uitgewisseld. Het tussen een aantal lidstaten gesloten Memorandum van Overeenstemming inzake de uitvoering van de Hazmat-richtlijn voorziet in een samenwerkingskader voor dit doel.

Artikel 12

Dit artikel omschrijft de voorwaarden waaronder een lidstaat voor lijndiensten vrijstelling mag verlenen van de normale mededelingsprocedures. De vrijstellingsregels van Richtlijn 93/75/EEG worden versoepeld. De voorwaarde van de reistijden wordt geschrapt, maar daar staat tegenover dat met het door de maatschappij geïnstalleerde systeem de gevraagde gegevens zonder vertraging moeten kunnen worden doorgegeven, terwijl de lidstaten moeten controleren of het systeem wel naar tevredenheid functioneert.

Artikel 13

Dit artikel wil de lidstaten de mogelijkheid geven om bepaalde maatregelen te nemen, wanneer ter hoogte van hun kust schepen varen die een potentieel gevaar vormen voor de scheepvaart. Het artikel omschrijft eerst welke schepen als risicoschepen mogen worden beschouwd, en voorziet in uitwisseling van informatie tussen de langs de route van het schip gelegen lidstaten. De betrokken lidstaat kan overwegen de maatregelen te nemen die hij passend acht, maar dient zich daarbij in ieder geval te houden aan de regels van het geldend internationaal recht.

Artikel 14

Dit artikel breidt het toepassingsgebied uit van reeds bestaande soortgelijke bepalingen in Richtlijn 93/75/EEG tot andere categorieën schepen (die geen gevaarlijke goederen vervoeren of op doorvaart zijn). Voorts worden de preventieve of andere maatregelen die een lidstaat kan nemen in geval van een incident of ongeval nader omschreven. De kapiteins moeten ieder probleem melden waarbij de veiligheid van het schip, de veiligheid van de scheepvaart of voorkoming van verontreiniging in het geding is. Zij zijn bovendien verplicht om, wanneer zij olievlekken of stukgoederen in zee zien drijven die een gevaar betekenen voor het milieu of de overige schepen, dit aan de kustautoriteiten te melden.

Artikel 15

Artikel 15 bepaalt dat de lidstaten, bij uitzonderlijk slecht weer dat niet alleen voor hun kust, maar ook voor de kust van een naburige lidstaat een ernstige bedreiging vormt, de nodige maatregelen moeten nemen om schepen te verbieden uit te varen.

Artikel 16

Dit artikel eist van de lidstaten dat zij alle nodige en volgens internationaal recht toegestane maatregelen nemen ter bestrijding van het risico van een ongeval of verontreiniging van de zee voor hun kust, en verplicht de betrokken partijen (exploitant, eigenaar van de lading, kapitein) hun volle medewerking te verlenen om de gevolgen van een ongeval tot een minimum te beperken. Wanneer zich een incident of ongeval voordoet, moet de kapitein

contact opnemen met de maatschappij, en moet de maatschappij zich ter beschikking stellen van de bevoegde instanties.

Artikel 17

Dit artikel bepaalt dat de lidstaten rampenplannen moeten opstellen om de besluitvorming betreffende de opvang van in nood verkerende schepen te vergemakkelijken en deze ter beschikking stellen van de betrokken partijen. De Commissie moet ook op de hoogte worden gehouden van de door de lidstaten terzake genomen maatregelen.

Artikel 18

De artikelen 9 en 10 van Richtlijn 93/75/EEG (betreffende het waarschuwen van de scheepvaart en het inlichten van de overige betrokken lidstaten), die oorspronkelijk alleen van toepassing waren op schepen die naar of vanuit havens in de Gemeenschap gevaarlijke of verontreinigende goederen vervoeren, worden door artikel 18 van toepassing verklaard op alle schepen.

Artikel 19

Dit artikel bepaalt dat de lidstaten de bevoegde instanties, de havenautoriteiten en de betreffende kustwachtcentra moeten aanduiden die verantwoordelijk zijn voor de toepassing van deze richtlijn en dat zij op passende wijze de nautische sector en de Commissie moeten informeren.

Artikel 20

Dit artikel gaat over de schepping van een kader voor samenwerking tussen de Commissie en de lidstaten met het oog op de toekomstige ontwikkeling van het Europees monitoring-, controle- en informatiesysteem voor het zeeverkeer. Het voorziet in de ontwikkeling van telematicaverbindingen tussen de kustwachtcentra en de havenautoriteiten en tussen kustwachtcentra onderling met het oog op een optimaal beheer van de informatie over scheepsbewegingen in de Europese wateren. Het herinnert er eveneens aan dat de dekking van het systeem, die nog niet volledig is, moet worden uitgebreid, om een completer identificatie en monitoring van ieder schip dat de Europese wateren binnenvaart mogelijk te maken. Om dat te bereiken zullen de betrokken lidstaten moeten samenwerken bij de indiening van passende voorstellen bij de IMO. Tenslotte moet worden gestreefd naar verbetering van het van de maritieme gegevensbeheer, wat een van de taken van het Europees voor de veiligheid van de zeevaart is, teneinde de gegevens van gemeenschappelijk belang gemakkelijker toegankelijk te maken voor de lidstaten in het betreffende gebied en de nodige instrumenten te ontwikkelen voor een beter management van het verkeer in het betrokken gebied.

Artikel 21

Dit artikel herinnert eraan dat de verzameling en het gebruik van de uit hoofde van deze richtlijn verstrekte informatie volgens het beginsel van vertrouwelijkheid van commerciële activiteiten moet gebeuren, en dat de informatie moet worden gebruikt ten behoeve van de veiligheid op zee en de bescherming van het milieu.

Artikel 22

Dit artikel beschrijft de maatregelen die nodig zijn voor een bevredigende uitvoering van de richtlijn. Zo zijn de lidstaten verplicht om de werking van de in het kader van de richtlijn

ingevoerde informatiesystemen regelmatig te controleren, en moeten zij in hun nationale wetgeving geldelijke sancties opnemen als ontradingsmiddel tegen het niet voldoen aan de door de richtlijn opgelegde mededelings- en uitrustingsplichten. Speciale nadruk wordt ook gelegd op controle, in geval van een incident op zee, of het veiligheidsbeheerssysteem van de maatschappij conform de voorschriften van de ISM-code is. Indien er een ernstig gebrek aan conformiteit wordt geconstateerd, moet dit leiden tot de onmiddellijk intrekking van de ISM-certificatie.

Artikelen 23 en 24

Deze artikelen voorzien in de oprichting van een regelgevend comité in het kader van de richtlijn en omschrijven het toepassingsgebied.

Artikel 25

Geen commentaar.

Artikel 26

Dit artikel bepaalt dat Richtlijn 93/75/EEG, waarvan een aantal bepalingen in deze richtlijn zijn overgenomen, 24 maanden na de aanname van deze richtlijn wordt afgeschaft.

BIJLAGEN

Bijlage I

In het eerste deel van bijlage I worden de operationele gegevens vermeld die aan het bevoegde kustwachtstation moeten worden doorgegeven. Deze gegevens betreffen, overeenkomstig de bepalingen van IMO-resolutie A.851(20), de identificatie van het schip, de scheepsbewegingen, de lading en het aantal opvarenden. De harmonisatie is minimaal, aangezien de lidstaten het recht hebben om veiligheidsredenen of voor de bescherming van het milieu aanvullende informatie te eisen. Men wil de hoeveelheid informatie die aan de kapitein wordt gevraagd echter zoveel mogelijk beperken, aangezien de operationele centra voor een hele reeks gegevens terecht kunnen bij de databank EQUASIS;

Het tweede deel van bijlage I vermeldt de gegevens die overeenkomstig het nieuwe SOLAS-voorschrift 19 door de automatische identificatiesystemen verstuurd kunnen worden.

Tenslotte wordt eraan herinnerd dat alle wijzigingen van de verstrekte informatie, met name wijzigingen van het vaarplan van het schip aan de kustautoriteit moeten worden medegedeeld.

Bijlage II

Bijlage II geeft het tijdschema volgens welk schepen met automatische identificatiesystemen (AIS) en reisdatarecorders (VDR) aan boord zullen moeten worden uitgerust. Dit tijdschema, dat is gebaseerd op de bepalingen van hoofdstuk V van SOLAS dat nu gewijzigd wordt, wordt uitgebreid tot andere categorieën schepen of reizen die niet onder de desbetreffende SOLAS-voorschriften vallen.

Bijlage III

Bijlage III bevat een lijst met de gegevens die door de exploitant, de agent of de kapitein van eens schip met bestemming een haven in de Gemeenschap verstrekt moeten worden. De lijst

komt overeen met die van bijlage I van Richtlijn 93/75/EEG, met uitzondering van enkele punten die geschrapt zijn:

- omdat het hier hoofdzakelijk gaat om het beheer van informatie over de lading, zijn gegevens als de nationaliteit van het schip, de lengte en diepgang niet nodig. Dit zijn bovendien gegevens die uit EQUASIS gehaald kunnen worden;

- ook de informatie in verband met de navigatie (geplande vaarroute) worden reeds voor alle schepen gevraagd uit hoofde van titel I. Ze zijn niet van belang voor een informatiebeheers-systeem voor lading en er wordt bovendien geen rekening mee gehouden in de formaten van de EDIFACT-berichten die voor de mededelingen aan de havens worden gebruikt;

- de vermelding van het aantal bemanningsleden wordt om dezelfde redenen geschrapt, ook al omdat er geen enkele reden is om die informatie alleen voor gevaarlijke of verontreinigende goederen vervoerende schepen te eisen. Deze verplichting ligt nu besloten in de mededelingsverplichtingen van titel I van de richtlijn betreffende het aantal opvarenden;

- de aard van de vereiste mededelingen over tijden van aankomst en vertrek van de schepen is verduidelijkt. Richtlijn 93/75/EEG gaf reden tot verwarring, omdat de gevraagde vermoedelijke afvaarttijd in punt 6 van bijlage I van Richtlijn 93/75/EEG nu eens werd geïnterpreteerd als de tijd van afvaart vanuit de haven van afvaart in de Gemeenschap en dan weer als de tijd van afvaart vanuit de haven van afvaart buiten de Gemeenschap. De door een bevoegde instantie benodigde informatie is de tijd van afvaart vanuit een haven in de Gemeenschap en de vermoedelijke tijd van aankomst en de vermoedelijke tijd van afvaart (waarmee de geplande verblijfstijd kan worden bepaald) voor schepen met bestemming havens in de Gemeenschap en afkomstig uit havens buiten de Gemeenschap.

Bijlage IV

Bijlage IV bevat de lijst van elektronische EDIFACT-berichten die bij de transmissie van gegevens moeten worden gebruikt, wanneer deze transmissie gebeurt op basis van EDI-protocollen.

Bijlage V

Bijlage V bevat een (niet-limitatieve) opsomming van de maatregelen die een lidstaat kan nemen op grond van zijn beoordeling van de situatie op het terrein en overeenkomstig het internationale recht om ongevallen te voorkomen of de risico's dan wel de gevolgen van een incident op zee te beperken. Het betreft hier evenals bij Richtlijn 93/75/EEG maatregelen die het schip in zijn bewegingen moeten beperken of die het verplichten een bepaalde route te volgen. De kapitein kan echter ook worden gedwongen maatregelen te nemen om de risico's weg te nemen, om een vluchthaven op te zoeken of toe te laten dat zijn schip geloodst of gesleept wordt, of dat er een evaluatieteam aan boord wordt gebracht, indien de middelen waarover het schip beschikt naar alle waarschijnlijkheid niet toereikend zullen zijn om de situatie te verhelpen.

Voorstel voor een

RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

betreffende de invoering van een communautair monitoring-, controle- en informatiesysteem voor het zeeverkeer[…]

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, met name op artikel 80, lid 2,

Gezien het voorstel van de Commissie[3],

Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité[4],

Gezien het advies van het Comité van de Regio's[5],

Volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag[6],

Overwegende hetgeen volgt:

(1) In haar mededeling van 24 februari 1993 betreffende een gemeenschappelijk beleid inzake de veiligheid op zee wordt als een van de doelstellingen die op communautair niveau moet worden bereikt genoemd de invoering van een systeem van verplichte informatie, waardoor de lidstaten snel toegang krijgen tot alle belangrijke informatie over de verplaatsingen van schepen die gevaarlijke en verontreinigende stoffen vervoeren en over de juiste aard van die ladingen.

(2) Bij Richtlijn 93/75/EEG(4) van 13 september 1993 is een systeem ingevoerd dat de bevoegde instanties moet informeren over de schepen die gevaarlijke of verontreinigende goederen vervoeren naar of vanuit havens in de Gemeenschap, alsmede over incidenten op zee. Volgens artikel 13 van deze richtlijn zal de Commissie met nieuwe voorstellen komen voor de invoering van uitgebreider meldingssystemen voor de Gemeenschap die ook op langs de kusten van de lidstaten varende schepen gericht kunnen zijn.

(3) In de resolutie van de Raad van 8 juni 1993(5) betreffende een gemeenschappelijk beleid inzake de veiligheid op zee wordt erkend dat de invoering van een vollediger informatiesysteem een van de voornaamste doelstellingen van het Gemeenschapsbeleid is.

---

3 PB C […] van […], blz. […].
4 PB C […] van […], blz. […].
5 PB C […] van […], blz. […].
6 PB C […] van […], blz. […].
(4) PB L 247 van 5.10.1993, blz. 19.
(5) PB C 271 van 7.10.1993, blz. 1.

(4) De invoering van een communautair monitoring-, controle- en informatiesysteem voor het zeeverkeer zal bijdragen tot voorkoming van ongevallen en verontreiniging van de zee en tot beperking van de gevolgen daarvan voor het milieu, de economie en de gezondheid van de plaatselijke bevolking. Het efficiënt verloop van het zeeverkeer, en met name een efficiënte afhandeling van de schepen in de havens, hangt ook af van een tijdige aankondiging van de aankomst van die schepen.

(5) Er zijn een aantal systemen van verplichte melding van schepen geïnstalleerd langs de Europese kusten, overeenkomstig de door de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) goedgekeurde desbetreffende voorschriften. Men dient zich ervan te vergewissen dat de op doorvaart zijnde schepen zich houden aan de in het kader van deze systemen geldende meldplicht. De meldingen van deze schepen aan de kustautoriteiten moeten ten minste bepaalde gegevens omvatten, zoals het aantal opvarenden, de lading en de bunkerbrandstof, die boven een bepaalde hoeveelheid een ernstig verontreinigingsrisico kan betekenen.

(6) Er zijn ook zeeverkeersbegeleidings- en routeringssystemen opgezet die een belangrijke rol spelen bij de voorkoming van ongevallen en verontreiniging in bepaalde zeegebieden, die overvol zijn of gevaarlijk voor de scheepvaart. Het is noodzakelijk dat de schepen gebruik maken van de zeeverkeersbegeleidingsdiensten en zich houden aan de regels die gelden voor de door de IMO goedgekeurde routeringssystemen.

(7) Er is grote technologische vooruitgang geboekt op het gebied van boordapparatuur die automatische identificatie van schepen (AIS-systemen) met het oog op een betere monitoring mogelijk maakt, alsmede de registratie van reisgegevens (VDR-systemen of “black boxes”) om het onderzoek na ongevallen te vergemakkelijken. In verband met het belang daarvan in het kader van de ontwikkeling van een beleid ter voorkoming van ongevallen op zee moet de aanwezigheid van deze apparatuur aan boord van schepen, die op nationale en internationale reizen havens in de Gemeenschap aandoen, verplicht worden gesteld.

(8) Nauwkeurige kennis van de gevaarlijke of verontreinigende goederen die zich aan boord van schepen bevinden is van essentieel belang voor de voorbereiding en doeltreffendheid van acties in geval van vervuiling of kans op vervuiling van de zee. De schepen die op weg zijn naar of afkomstig zijn uit de lidstaten moeten deze informatie verstrekken aan de bevoegde instanties of de havenautoriteiten in die lidstaten. Schepen die geen haven in de Gemeenschap aandoen moeten informatie over de hoeveelheid en het soort gevaarlijke goederen die zij vervoeren toesturen aan de meldingssystemen die door de kustautoriteiten van de lidstaten worden gebruikt.

(9) Om de soms grote hoeveelheden informatie met betrekking tot de lading gemakkelijker te kunnen versturen en benutten moet zij in elektronische vorm aan de bevoegde instantie of de betrokken havenautoriteit worden verstrekt. Wanneer de EDI-protocollen worden gebruikt, dienen alleen maar de in de richtlijn vermelde formaten te worden gebruikt, om ongewenste verspreiding van incompatibele standaards te voorkomen. Om dezelfde redenen moet de informatie-uitwisseling tussen de bevoegde instanties van de lidstaten in elektronische vorm gebeuren.

(10) De lijndiensten tussen havens van een lidstaat of van meerdere lidstaten moeten kunnen worden vrijgesteld van de verplichting van melding bij iedere reis, wanneer de betrokken maatschappijen naar tevredenheid van de lidstaten interne procedures

hebben ingevoerd waardoor het zonder vertraging doorgeven van de door de richtlijn voorgeschreven informatie gewaarborgd is.

(11) Wanneer een lidstaat van oordeel is dat uitzonderlijk slecht weer en ruwe zee een ernstig risico betekenen voor het milieu, schort hij het vertrek van schepen die gevaarlijke of verontreinigende goederen vervoeren op totdat de toestand weer normaal is. In het kader van zijn beoordelingsbevoegdheid moet de lidstaat ervan uitgaan dat er sprake is van uitzonderlijk slecht weer en ruwe zee, wanneer in het beschouwde gebied windkracht 10 op de schaal van Beaufort met bijbehorende toestand van de zee zijn vastgesteld.

(12) Bepaalde schepen vormen door hun gedrag of de staat waarin zij verkeren een potentieel gevaar voor de veiligheid van de scheepvaart en het milieu. De lidstaten moeten deze schepen bijzonder scherp in het oog houden, passende maatregelen nemen overeenkomstig het internationaal recht om een verdere verhoging van die risico's te voorkomen, en de relevante informatie die zij over schepen hebben doorsturen naar de overige betrokken lidstaten.

(13) De lidstaten moeten zich wapenen tegen de risico’s voor de veiligheid op zee, de plaatselijke bevolking en het milieu die ontstaan door bepaalde situaties op zee en de aanwezigheid van in zee drijvende vlekken verontreinigende stoffen of stukgoederen. Daarom moeten de kapiteins van schepen de kustautoriteiten deze voorvallen melden en daarbij alle passende informatie verstrekken.

(14) Bij een incident of ongeval op zee, draagt een volledige samenwerking tussen de bij het transport betrokken partijen aanzienlijk bij tot de doeltreffendheid van het optreden van de bevoegde instanties.

(15) Indien er bij een ongeval op zee geen vluchthavens beschikbaar zijn, kan dit ernstige gevolgen hebben. Derhalve moeten de lidstaten plannen opstellen om in nood verkerende schepen onder zo goed mogelijke omstandigheden in hun havens te ontvangen, indien de situatie dit vereist.

(16) De doeltreffendheid van de richtlijn is sterk afhankelijk van een strenge controle door de lidstaten op de uitvoering daarvan. Daarom moeten de lidstaten zich door middel van passende controles vergewissen van de bevredigende werking van de in het kader van de richtlijn tot stand gebracht communicatieverbindingen. Er moeten ook sancties met een afschrikwekkend effect worden ingesteld om ervoor te zorgen dat aan de in de richtlijn voorziene plicht om zich te melden of om bepaalde apparatuur aan boord te hebben door de betrokken partijen wordt voldaan.

(17) Er moet een kader worden geschapen voor samenwerking tussen de lidstaten en de Commissie om de tenuitvoerlegging van het monitoring-, controle- en informatiesysteem voor het zeeverkeer te verbeteren, middels ontwikkeling van goede communicatieverbindingen tussen de autoriteiten en de havens van de lidstaten. Voorts moet de dekking van het systeem voor identificatie en monitoring van schepen worden aangevuld in die zeegebieden van de Gemeenschap waar die nog onvoldoende is. Bovendien moeten informatiebeheercentra worden opgericht in de zeegebieden van de Gemeenschap om de uitwisseling of het delen van relevante gegevens met betrekking tot de monitoring van het verkeer en de uitvoering van de richtlijn te vergemakkelijken. De verwezenlijking van het Europees Agentschap voor de

veiligheid van de zeevaart als voorzien in Verordening ../../EG zal bijdragen tot de realisering van deze doelstellingen.

(18) Met het oog op de doeltreffende toepassing van deze richtlijn is ondersteuning van de Commissie door een comité bestaande uit vertegenwoordigers van de lidstaten noodzakelijk. Aangezien de voor de tenuitvoerlegging van deze richtlijn benodigde maatregelen van algemene strekking zijn in de zin van artikel 2 van Besluit 1999/468/EG van de Raad van 28 juni 1999 tot vaststelling van de voorwaarden voor de uitoefening van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden[7], dienen deze maatregelen te worden vastgesteld volgens de regelgevingsprocedure van artikel 5 van genoemd besluit.

(19) Bepaalde bepalingen van deze richtlijn kunnen volgens deze procedure worden gewijzigd om rekening te kunnen houden met de ontwikkeling van de internationale instrumenten en de bij de tenuitvoerlegging van deze richtlijn opgedane ervaring.

(20) De bepalingen van Richtlijn 93/75/EEG zijn in deze richtlijn aanmerkelijk aangescherpt, uitgebreid en gewijzigd. Derhalve dient Richtlijn 93/75/EEG te worden afgeschaft.

(21) Gezien het subsidiariteitsbeginsel is een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad het geschikte rechtsmiddel, omdat dit een kader schept voor de verplichte en uniforme toepassing door de lidstaten van in deze richtlijn voorziene plichten en procedures en tegelijkertijd iedere lidstaat vrijlaat in de keuze van de wijze van toepassing die het best past bij zijn nationaal stelsel,

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Doelstelling

Doelstelling van deze richtlijn is de instelling in de Gemeenschap van een monitoring-, controle- en informatiesysteem ter verhoging van de veiligheid en efficiency van het zeeverkeer en ter verbetering van de voorkoming van verontreiniging door schepen.

Artikel 2

Toepassingsgebied

Deze richtlijn is van toepassing op schepen van 300 bruto ton of meer, met uitzondering van:

a) oorlogschepen, hulpoorlogsschepen of andere schepen die aan een lidstaat toebehoren of door hen worden geëxploiteerd en gebruikt voor een niet-commerciële openbare dienst;

b) vissersschepen met een lengte van minder dan 45 meter en plezierboten;

c) scheepsvoorraden en scheepsuitrusting.

---

[7] PB L 184 van 17.1999, blz. 23.

Artikel 3
Definities

In deze richtlijn wordt verstaan onder:

a) “exploitanten”, de reders of beheerders van het schip;

b) “agent”, iedere persoon die opdracht of toestemming heeft om de informatie namens de exploitant van het schip te verstrekken;

c) “scheepsbevrachter”, iedere persoon door wie, namens wie of ten behoeve van wie een overeenkomst voor het vervoer van goederen over zee is gesloten met een vervoerder;

d) “maatschappij”, de maatschappij als bedoeld in voorschrift 1, paragraaf 2, van hoofdstuk IX van het SOLAS-verdrag ;

e) “schip”, ieder zeegaand schip of vaartuig;

f) “gevaarlijke goederen”:

– goederen als omschreven in de IMDG-code,

– vloeistoffen als omschreven in hoofdstuk 17 van de IBC-code,

– vloeibaar gas als omschreven in hoofdstuk 19 van de IGC-code,

– vaste stoffen als bedoeld in aanhangsel B van de BC-code.

Inbegrepen zijn ook de goederen voor het vervoer waarvan passende voorwaarden zijn voorgeschreven overeenkomstig paragraaf 1.1.3 van de IBC-code of paragraaf 1.1.6 van de IGC-code.

g) “verontreinigende goederen”:

– koolwaterstoffen als omschreven in bijlage I van het MARPOL-verdrag,

– schadelijke vloeistoffen als omschreven in bijlage 2 van het MARPOL-verdrag,

– schadelijke stoffen als omschreven in bijlage 3 van het MARPOL-verdrag;

h) “vervoermiddelen”: een voertuig voor goederenvervoer over de weg, een wagon voor goederenvervoer per spoor, een container, een tankwagen, een tankwagon of een mobiele tank.

i) “relevante internationale instrumenten”: de volgende instrumenten, zoals die gelden op de datum van aanneming van deze richtlijn :

– “MARPOL”: het internationaal verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen van 1973 en het bijbehorende protocol van 1978;

– “ SOLAS”: het internationaal verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, met bijbehorende protocollen en wijzigingen;

– het internationaal verdrag van 1969 inzake het meten van schepen;

– het internationaal verdrag van 1969 inzake het optreden in volle zee bij ongevallen die leiden of kunnen leiden tot verontreiniging met koolwaterstoffen, en het protocol inzake het optreden in volle zee in gevallen van verontreiniging door andere stoffen dan olie;

– “ISM-code”: de International Safety Management Code;

– “IMDG-code”: de internationale code voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over zee;

– “IBC-code”: de internationale IMO-code voor de bouw en de uitrusting van schepen die gevaarlijke chemicaliën in bulk vervoeren;

– “IGC-code”: de internationale IMO-code voor de bouw en de uitrusting van schepen die vloeibaar gas in bulk vervoeren;

– “BC-code”: de IMO-code met praktische voorschriften voor de veiligheid van het vervoer van lading;

– “INF-code”: de IMO-code met veiligheidsvoorschriften voor het vervoer van bestraalde spijtstof, plutonium en hoogradioactief afval in vaten aan boord van schepen;

– "Resolutie A 851 (20) van de IMO», Resolutie 851 (20) van de Internationale Maritieme Organisatie, getiteld: General principles for ship reporting systems and ship reporting requirements, including guidelines for reporting incidents involving dangerous goods, harmful substances and/or marine pollutants »;

j) « adres »: naam en communicatieverbindingen via welke indien nodig contact kan worden gelegd met de exploitant, de agent, de havenautoriteit, de bevoegde instantie of iedere andere gemachtigde persoon of organisatie die beschikt over gedetailleerde gegevens betreffende de lading van het schip.

k) « bevoegde instanties », de instanties en organisaties die door de lidstaten gemachtigd zijn tot ontvangst en terbeschikkingstelling van de uit hoofde van deze richtlijn medegedeelde informatie ;

l) « havenautoriteiten », de havenautoriteiten die door de lidstaten gemachtigd zijn tot ontvangst en terbeschikkingstelling van de uit hoofde van deze richtlijn medegedeelde informatie;

m) « kustwachtcentrum» : de zeeverkeersbegeleidingsdienst, de voor een door de IMO goedgekeurd systeem van verplichte melding verantwoordelijke walinstallatie, of de met de coördinatie van zoek- of reddingsoperaties of bestrijding van verontreiniging

van de zee belaste organisatie die door de lidstaten uit hoofde van deze richtlijn is aangewezen.

TITEL I – SIGNALERING EN MONITORING VAN SCHEPEN IN DE EUROPESE WATEREN

Artikel 4
Melding voorafgaande aan het binnenlopen van een haven in de Gemeenschap

De lidstaten nemen de nodige maatregelen, opdat de aankomst van ieder schip met een in de Gemeenschap gelegen haven als bestemming bij de havenautoriteit wordt aangekondigd

a) minstens 48 uur voor aankomst, indien de aanleghaven bekend is, of

b) zodra de aanleghaven bekend is, indien deze informatie minder dan 48 uur voor aankomst beschikbaar is, of

c) uiterlijk wanneer het schip de vorige haven verlaat, indien de trajectduur minder dan 48 uur bedraagt.

Artikel 5
Deelname aan systemen van verplichte melding

1. Schepen die het bevoegdheidsgebied binnenvaren van een kustwachtcentrum dat een door de Internationale Maritieme Organisatie goedgekeurd systeem van verplichte melding hanteert moeten overeenkomstig de geldende regels en procedures aan het systeem deelnemen.

2. De meldingen van schepen omvatten minstens de in bijlage I-1 bedoelde gegevens, onverminderd de overeenkomstig IMO-resolutie A.851(20) door de lidstaat verlangde aanvullende informatie.

Artikel 6
Routering van het zeeverkeer in gebieden die een hoge verkeersdichtheid hebben of gevaarlijk zijn voor de scheepvaart

1. Schepen die het bevoegdheidsgebied van een verkeersbegeleidingssysteem of een door de IMO goedgekeurd routeringssysteem, dat onder de verantwoordelijkheid van een lidstaat valt, binnenvaren, moeten, overeenkomstig de geldende regels en procedures, gebruik maken van de verleende diensten, indien deze bestaan, zich houden aan de in het gebied geldende regels, en eventuele instructies opvolgen. Onder vlaggen van derde landen varende schepen kunnen alleen verplicht worden tot deelname aan een verkeersbegeleidingssysteem in zeegebieden binnen de territoriale wateren van de betrokken lidstaat.

2. De lidstaten zorgen ervoor dat de verkeersbegeleiding en de onder hun verantwoordelijkheid geplaatste routeringssystemen de beschikking hebben over voldoende en behoorlijk opgeleid personeel en geschikte communicatiemiddelen en monitoringsystemen, en gebruikt worden overeenkomstig de desbetreffende IMO-richtlijnen.

Artikel 7

Automatische identificatiesystemen

1. Schepen die een haven in de Gemeenschap aandoen moeten, volgens het in bijlage II-1aangegeven tijdschema, worden uitgerust met een automatisch identificatiesysteem dat voldoet aan de door de IMO ontwikkelde prestatienormen en in staat is tot verzending van de in bijlage I-2 bedoelde gegevens.

2. De lidstaten zien erop toe dat ze, binnen termijnen die in overeenstemming zijn met het van bijlage II-1 bedoelde tijdschema, de beschikking krijgen over apparatuur en walinstallaties waarmee de in lid 1 bedoelde gegevens kunnen worden ontvangen en gebruikt.

Artikel 8

Reisdatarecorders (black boxes)

Schepen die een in de Gemeenschap gelegen haven binnenlopen moeten van een reisdatarecorder (black box) voorzien worden overeenkomstig de bepalingen van bijlage II-2. De eventueel aan ro-ro-schepen of hogesnelheidspassagiersvaartuigen op grond van artikel 4, onder d) van Richtlijn 1999/35/EG van de Raad[8] verleende ontheffingen eindigen bij de inwerkingtreding van deze richtlijn.

Met een reisdatarecorder moeten de relevante gegevens over positie, bewegingen, fysieke toestand, besturing en regeling van het betreffende schip veilig kunnen worden bewaard en gebruikt, en bij een onderzoek naar een ongeval op zee ter beschikking worden gesteld van de betrokken lidstaat.

TITEL II – MEDEDELING WELKE GEVAARLIJKE OF VERONTREINIGENDE GOEDEREN ZICH AAN BOORD VAN SCHEPEN BEVINDEN(HAZMAT)

Artikel 9

Plichten van de scheepsbevrachter

Gevaarlijke of verontreinigende goederen mogen slechts worden aangeboden voor vervoer of aan boord worden genomen van een schip in een haven van een lidstaat, wanneer aan de kapitein of de exploitant een aangifte is verstrekt met de correcte technische benamingen van de gevaarlijke of verontreinigende goederen, eventueel van de VN-nummers, de gevarenklasse en de hoeveelheden van die goederen en wanneer zij in andere containers dan tanks worden vervoerd de identificatienummers daarvan.

De scheepsbevrachter dient de bij deze richtlijn voorgeschreven aangifte te verstrekken aan de kapitein of de exploitant en ervoor te zorgen dat de voor vervoer aangeboden vracht werkelijk die is welke overeenkomstig de eerste alinea is aangegeven.

---

8 PB L 138 van 1.6.1999, blz. 1.

Artikel 10

Mededeling door de schepen die gevaarlijke of verontreinigende goederen vervoeren

1. De agent of de kapitein van een gevaarlijke of verontreinigende goederen vervoerend schip dat een in een lidstaat gelegen haven verlaat deelt ten laatste op het moment van afvaart van het schip de in bijlage III bedoelde gegevens mee aan de door die lidstaat aangewezen bevoegde instantie.

2 De exploitant, agent of kapitein van een gevaarlijke of verontreinigende goederen vervoerend schip dat van een buiten de Gemeenschap gelegen haven komt en op weg is naar een in de Gemeenschap gelegen haven of naar een ankerplaats in de territoriale wateren van een lidstaat deelt uiterlijk bij de afvaart uit de haven van bevrachting of zodra de haven van bestemming bekend is, indien deze informatie op het moment van de afvaart nog niet beschikbaar is, de in bijlage III bedoelde gegevens mede aan de bevoegde instantie van de lidstaat waar de eerste haven van bestemming of ankerplaats is gelegen.

3. De lidstaten mogen een procedure invoeren volgens welke de exploitant, de agent of de kapitein van het schip als bedoeld in de voorgaande leden de in bijlage III genoemde gegevens mag mededelen aan de havenautoriteit van de haven van vertrek of bestemming in de Gemeenschap, naar gelang van het geval.

   Door invoering van deze procedure moet worden gewaarborgd dat de bevoegde instantie op ieder gewenst moment toegang heeft tot de in bijlage III bedoelde gegevens. Daarom bewaart de bevoegde havenautoriteit de gegevens als bedoeld in bijlage III gedurende voldoende lange tijd, zodat ze in geval van een ongeval of incident op zee gebruikt kunnen worden. De havenautoriteit neemt de nodige maatregelen om 24 uur per dag genoemde gegevens zonder vertraging in elektronische vorm aan de bevoegde instantie te kunnen verstrekken, indien deze dit vraagt.

4. De exploitant, de agent of de kapitein van het schip moet de in punt 5 van bijlage III bedoelde gegevens met betrekking tot de lading in elektronische vorm aan de havenautoriteit of de bevoegde instantie verstrekken. Wanneer voor de datatransmissie EDI-berichten worden gebruikt, moeten de in bijlage IV bedoelde formaten van EDIFACT-berichten worden gebruikt.

5. De gevaarlijke of verontreinigende goederen vervoerende schepen die op doorvaart zijn in de territoriale wateren of de exclusieve economische zone van de lidstaten, en die niet op weg zijn naar of komen van een haven in de Gemeenschap, delen aan de kustwachtcentra die een verplicht meldingsysteem als bedoeld in artikel 5, lid 1, gebruiken de hoeveelheid en de IMO-klasse mede van de vervoerde gevaarlijke goederen.

Artikel 11

Geïnformatiseerde gegevensuitwisseling tussen de lidstaten

De lidstaten werken samen, ten einde te zorgen voor onderlinge koppeling en interoperabiliteit van de nationale systemen die worden gebruikt voor het beheer van de in bijlage III bedoelde informatie.

De voor de toepassing van de vorige alinea ingevoerde communicatiesystemen moeten de volgende eigenschappen hebben:

– De uitwisseling van gegevens moet in elektronische vorm gebeuren en de ontvangst en verwerking van de overeenkomstig artikel 10 verstuurde berichten mogelijk maken;

– Met het systeem moet 24 uur per dag informatie kunnen worden verstuurd;

– Iedere lidstaat moet in staat zijn om onverwijld de informatie over het schip en zijn gevaarlijke of verontreinigende lading kunnen verstrekken aan de bevoegde instantie van een andere lidstaat, wanneer die daarom vraagt.

Artikel 12
Vrijstellingen

1. De lidstaten mogen de nationale lijndiensten tussen op hun grondgebied gelegen havens vrijstellen van de verplichting van artikel 10, indien aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:

– De maatschappij die de hierboven bedoelde lijndiensten onderhoudt stelt een lijst op van de betrokken schepen en houdt deze bij en geeft deze door aan de betrokken bevoegde instantie.

– Iedere keer dat het traject wordt afgelegd worden de in bijlage III vermelde gegevens ter beschikking gehouden van de bevoegde instantie, indien deze dit vraagt. De maatschappij moet een intern systeem opzetten dat ervoor zorgt dat genoemde gegevens 24 uur per dag in elektronische vorm overeenkomstig artikel 10, lid 2, onmiddellijk nadat hierom is gevraagd aan de bevoegde instantie kunnen worden toegestuurd.

2. De lidstaten controleren regelmatig of aan de voorwaarden van lid 1 wordt voldaan. Wanneer aan minstens een van deze voorwaarden niet meer wordt voldaan, trekken de lidstaten de vrijstelling voor de betrokken maatschappij in.

3. De lidstaten delen aan de Commissie de lijst van maatschappijen en schepen mede die zijn vrijgesteld op grond van dit artikel, alsmede elke bijwerking van deze lijst.

4. Wanneer twee of meer lidstaten betrokken zijn bij een internationale lijndienst die door eenzelfde maatschappij wordt onderhouden, kunnen zij samenwerken bij de verlening van vrijstelling aan de betrokken maatschappij overeenkomstig de eisen van dit artikel.

TITEL III – MONITORING VAN RISICOSCHEPEN EN OPTREDEN BIJ INCIDENTEN EN ONGEVALLEN OP ZEE

Artikel 13

Schepen die een potentieel gevaar vormen voor de scheepvaart

1. Als een potentieel gevaar voor de scheepvaart of een bedreiging voor het milieu in de zin van deze richtlijn worden beschouwd de schepen waarop onderstaande criteria van toepassing zijn :

   – schepen die het slachtoffer zijn van ongevallen of incidenten op zee als bedoeld in artikel 14;

   – schepen die in gebreke zijn gebleven ten aanzien van de door deze richtlijn voorgeschreven verplichte mededelingen;

   – schepen die de regels van de routeringsystemen en de onder de verantwoordelijkheid van een lidstaat vallende verkeersbegeleidingsystemen hebben overtreden;

   – schepen waartegen bewijzen of sterke vermoedens bestaan van moedwillige lozing van olie of andere inbreuken op het Marpol-verdrag in de wateren onder de jurisdictie van een lidstaat;

   – schepen waaraan de toegang tot de havens van de Gemeenschap is geweigerd of waarover een rapport is uitgebracht of een melding van een lidstaat is verricht overeenkomstig bijlage I-1 van Richtlijn 95/21/EG.

2. Kustwachtcentra die beschikken over relevante informatie met betrekking tot de in lid 1 bedoelde schepen delen deze mede aan de betrokken kustwachtcentra van de overige lidstaten langs de door het schip te volgen route.

3. Onverminderd artikel 15, nemen de lidstaten, in overeenstemming met het internationaal recht, passende maatregelen tegen de in lid 1 bedoelde schepen die zij geïdentificeerd hebben of gesignaleerd zijn door andere lidstaten, ter voorkoming of beperking van gevaar voor de veiligheid of het milieu op zee. Zij verrichten, onder met Richtlijn 95/21/EG verenigbare voorwaarden, iedere controle of ondernemen iedere actie die zij passend achten om vast te stellen of er sprake is van schendingen van de bepalingen van deze richtlijn of de desbetreffende regels van de geldende internationale verdragen. Eventueel informeren zij de lidstaat die hen informatie krachtens lid 2 heeft verstrekt van de resultaten van de ondernomen actie.

Artikel 14

Signalering van incidenten en ongevallen op zee

1. Om voorkoming of beperking van ieder groot risico voor de veiligheid op zee en de veiligheid van personen of milieu mogelijk te maken is de kapitein van ieder schip dat vaart in de territoriale wateren, de exclusieve economische zone of in volle zee voor de kust van een lidstaat verplicht tot onmiddellijke melding aan het geografisch bevoegde kustwachtcentrum van :

– ieder incident of ongeval dat afbreuk doet aan de veiligheid van het schip, zoals een aanvaring, stranding, averij, een defect of storing, binnenstromend water of schuivende lading, alle gebreken aan de romp of verzwakkingen van de constructie,

– ieder incident of ongeval dat de veiligheid van de scheepvaart in gevaar brengt, zoals gebreken die de manoeuvreerbaarheid of zeewaardigheid van het schip kunnen aantasten, alle gebreken aan het voortstuwingssysteem of de stuurinrichting, de stroomopwekkingsinstallatie, de navigatie– of communicatieapparatuur,

– elke situatie die tot verontreiniging van de wateren en de kust van een lidstaat kan leiden, zoals lozing of de kans op lozing van verontreinigende stoffen in zee, alsmede iedere vlek van verontreinigende stoffen, in zee drijvende containers of stukgoederen die worden waargenomen.

2. Bij de melding krachtens lid 1 moeten ten minste de volgende gegevens worden verstrekt: identiteit van het schip, positie, haven van vertrek, haven van bestemming, eventueel het adres waar informatie over de lading kan worden verkregen, aantal opvarenden, bijzonderheden over het incident en alle relevante informatie als bedoeld in IMO-resolutie A.851(20).

Artikel 15

Maatregelen in geval van uitzonderlijk slecht weer

Wanneer een lidstaat in geval van uitzonderlijk slecht weer en ruwe zee van mening is dat er groot gevaar bestaat voor verontreiniging van haar zee- of kustgebieden of die van andere lidstaten, moet hij met iedere passende administratieve maatregel verbieden dat schepen die dat gevaar kunnen opleveren de havens in het betreffende gebied verlaten.

Het verbod om uit te varen wordt opgeheven, zodra vaststaat het schip de haven kan verlaten zonder dat dit groot gevaar als bedoeld in de eerste alinea met zich meebrengt.

Artikel 16

Maatregelen met betrekking tot incidenten of ongevallen op zee

1. In geval van incidenten of ongevallen op zee als bedoeld in artikel 14, nemen de lidstaten, in overeenstemming met het internationaal recht, alle passende maatregelen om de veiligheid op zee, de veiligheid van personen of de bescherming van het mariene milieu te verzekeren.

   Bijlage V geeft een niet-limitatieve opsomming van de maatregelen die de lidstaten kunnen nemen krachtens dit artikel.

2. De exploitant, de kapitein van het schip en, eventueel, de eigenaar van de lading zijn verplicht om aan de bevoegde nationale instanties, die dit vragen, hun volle medewerking te geven, teneinde de gevolgen van een incident of een ongeval op zee tot een minimum te beperken.

3. De kapitein van een schip waarop de bepalingen van de International Safety Management Code (ISM-Code) van toepassing zijn licht de maatschappij in over

ieder ongeval of incident dat zich op zee heeft voorgedaan. Zodra de maatschappij van een dergelijke situatie op de hoogte is gesteld, moet zij contact opnemen met en zich ter beschikking houden van het bevoegde kustwachtcentrum, voorzover dat nodig is.

Artikel 17
Vluchthavens

De lidstaten treffen de nodige regelingen om ervoor te zorgen dat er op hun grondgebied havens beschikbaar zijn die schepen in nood kunnen opvangen. Voor dat doel stellen zij in overleg met de betrokken partijen plannen op die voor iedere betrokken haven bijzonderheden bevatten over de kenmerken van het gebied, de beschikbare installaties, de operationele en milieubeperkingen en de te volgen procedures bij eventueel gebruik van zo'n plan voor de opvang van schepen in nood verbonden procedures.

De plannen voor opvang van schepen in nood worden op aanvraag ter beschikking gesteld. De lidstaten informeren de Commissie over de maatregelen die zij krachtens voorgaande alinea genomen hebben.

Artikel 18
Informering van de betrokken partijen

1. Indien nodig signaleert de bevoegde kustautoriteit van de betrokken lidstaat per radio in de betrokken sectoren ieder overeenkomstig artikel 14, lid 1, gemeld incident en geeft informatie over de aanwezigheid van ieder schip dat een bedreiging vormt voor de scheepvaart.

2 De bevoegde instanties die over de overeenkomstig de artikelen 10 en 14 medegedeelde informatie beschikken nemen passende maatregelen om genoemde informatie te allen tijde te kunnen verstrekken, wanneer de bevoegde instantie van een andere lidstaat daarom om veiligheidsredenen vraagt.

3. Een lidstaat waarvan de bevoegde instanties op grond van deze richtlijn of op een andere wijze in kennis worden gesteld van feiten die een risico of een verhoogd risico voor bepaalde zee- en kustgebieden van een andere lidstaat betekenen, neemt passende maatregelen om iedere betrokken lidstaat hiervan zo spoedig mogelijk in kennis te stellen en hem te raadplegen over de te ondernemen acties. Eventueel werken de lidstaten samen bij de planning van een gemeenschappelijke actie.

   Iedere lidstaat neemt de nodige maatregelen om de meldingen waartoe de schepen op grond van artikel 14 verplicht zijn ten volle te benutten.

TITEL IV – BEGELEIDENDE MAATREGELEN

Artikel 19

Aanwijzing en bekendmaking van de lijst van bevoegde instanties

1. Iedere lidstaat wijst de bevoegde instanties, de havenautoriteiten en de kustwacht-centra aan waaraan de door deze richtlijn voorgeschreven meldingen moeten worden gericht.

2. Iedere lidstaat zorgt dat de maritieme sector op passende wijze, met name door middel van nautische publicaties, wordt geïnformeerd over de op grond van lid 1 aangewezen instanties en centra, eventueel met vermelding van hun geografisch bevoegdheidsgebied, en over de procedures die voor het meedelen van de door de richtlijn voorgeschreven informatie zijn vastgesteld, en werkt deze informatie regelmatig bij.

3. De lidstaten stellen de Commissie in kennis van de lijst van krachtens lid 1 aangewezen instanties en van de bijwerkingen.

Artikel 20

Samenwerking tussen de lidstaten en de Commissie

1. De lidstaten en de Commissie werken samen bij de verwezenlijking van de volgende doelstellingen:

a) Optimalisering van het gebruik van de uit hoofde van deze richtlijn meegedeelde informatie, met inbegrip van de ontwikkeling van passende telematicaverbindingen tussen de kustwachtcentra en de havenautoriteiten voor de uitwisseling van gegevens met betrekking tot de bewegingen van schepen en hun verwachte aankomst in de havens, alsmede over hun lading.

b) Ontwikkeling van en verhoging van de doeltreffendheid van de telematicaverbindingen tussen de kustwachtcentra van de lidstaten om een beter beeld van het verkeer te krijgen, de schepen op doorvaart langs de Europese kusten beter te kunnen volgen, en om de van de onderweg zijnde schepen geëiste meldingen zoveel mogelijk te harmoniseren en te vereenvoudigen.

c) Uitbreiding van de dekking van het Europese monitoring- controle- en informatiesysteem voor het zeeverkeer, teneinde de identificatie en monitoring van de in Europese wateren varende schepen te verbeteren. Met het oog daarop werken de lidstaten en de Commissie samen bij de invoering van systemen van verplichte melding, verplichte verkeersbegeleiding en, eventueel, passende routeringsystemen voor het verkeer, die ze ter goedkeuring aan de IMO willen voorleggen.

2. Het bij Verordening ../../EG opgerichte Europees Agentschap voor de veiligheid van de zeevaart draagt bij tot verwezenlijking van de volgende doelstellingen:

– vergemakkelijking van de samenwerking tussen de lidstaten en de Commissie met het oog op de verwezenlijking van de in lid 1 vermelde doelstellingen;

– bevordering van de samenwerking tussen de aan de betrokken zeegebieden grenzende kuststaten op de onder deze richtlijn vallende gebieden;

– verbetering van de voorlichting van de zeevaartsector over de eisen en procedures waarin deze richtlijn voorziet;

– verzamelen en ter beschikking van belangstellenden stellen van de lijst van bevoegde instanties die krachtens artikel 19 zijn aangewezen, relevante gegevens over ondernemingen die krachtens artikel 12 zijn vrijgesteld, schepen die een potentieel gevaar voor de scheepvaart vormen als bedoeld in artikel 13, alsmede alle dienstige informatie met het oog op de tenuitvoerlegging van deze richtlijn;

– ontwikkeling en gebruik van elk informatiesysteem dat nodig is om onder de bovenstaande streepjes vermelde doelstellingen te bereiken;

– oprichting van regionale centra voor het beheer van de krachtens deze richtlijn verzamelde en gebruikte informatie, met name om ervoor te zorgen dat de verkeersomstandigheden in gebieden met een hoge verkeersdichtheid of gebieden die gevaarlijk zijn voor de scheepvaart, optimaal zijn.

Artikel 21

Vertrouwelijkheid van informatie

De lidstaten treffen de nodige maatregelen om de vertrouwelijkheid te waarborgen van de informatie die hun krachtens deze richtlijn wordt toegezonden; zij gebruiken deze informatie uitsluitend ten behoeve van de veiligheid op zee en de voorkoming van verontreiniging door schepen.

Artikel 22

Controle op de tenuitvoerlegging van de richtlijn en sancties

1. De lidstaten voeren regelmatige controles en onaangekondigde controles uit om de werking van de ten behoeve van de richtlijn geïnstalleerde telematicasystemen te controleren en met name te controleren of zij geschikt zijn om zonder vertraging 24 uur per dag de krachtens de artikelen 10 en 12 meegedeelde informatie te ontvangen of te verzenden.

2. De lidstaten nemen in hun interne recht geldelijke sancties op tegen exploitanten, agenten, bevrachters, eigenaars van lading en kapiteins van schepen voor het geval de bepalingen van deze richtlijn worden overtreden.

   De in de vorige alinea bedoelde geldelijke sancties worden vastgesteld op een niveau dat hoog genoeg is om een ieder ervan te weerhouden een overtreding te begaan dan wel hierin te volharden.

3. Onverminderd andere maatregelen die nodig zijn voor de toepassing van de richtlijn, moet het stelsel van geldelijke sancties dat door de lidstaten wordt ingesteld, met name van toepassing zijn op de volgende inbreuken op de richtlijn:

   – achterwege laten van de voorafgaande melding bij het binnenlopen in een haven als bedoeld in artikel 4;

   – achterwege laten van een melding aan een systeem van verplichte melding als bedoeld in artikel 5;

   – overtreding van de regels van een routeringssysteem of niet opvolging van de instructies van een door een lidstaat aangewezen verkeersbegeleidingssysteem , als bedoeld in artikel 6;

   – ontbreken of slecht functioneren van een automatisch identificatiesysteem aan boord van het schip of van de reisdatarecorder, als bedoeld in artikel 7 en artikel 8;

   – ontbreken van de verklaring, of een onjuiste verklaring, van de bevrachter, als bedoeld in artikel 9;

   – overtreding van de meldingsverplichtingen als bedoeld in de artikelen 10 en 12;

   – achterwege laten van de melding van een incident, ongeval of andere situatie op zee als bedoeld in artikel 14;

   – uitvaren uit een haven in strijd met artikel 15;

   – nalaten samen te werken met de nationale instanties om de gevolgen van een ongeval op zee te minimaliseren, overeenkomstig artikel 16.

4. De lidstaten stellen de vlaggenstaat en elke andere betrokken staat onverwijld in kennis van de maatregelen die zij krachtens de artikelen 13 en 16 en krachtens lid 2 van dit artikel treffen tegen schepen die niet onder hun vlag varen.

5. Wanneer een lidstaat bij een ongeval of een incident op zee als bedoeld in artikel 16 vaststelt dat de maatschappij niet in staat is geweest contact met het schip of de bevoegde operationele instanties op te nemen of te onderhouden, stelt hij de staat die het ISM-certificaat heeft afgegeven of in naam waarvan het ISM-certificaat is afgegeven, daarvan in kennis.

   Wanneer de tekortkoming zo ernstig is dat er sprake is van een ernstig gebrek aan conformiteit wat de werking van het veiligheidsbeheersysteem van de maatschappij betreft, trekt de lidstaat die de conformiteitsverklaring of het veiligheidsbeheerscertificaat aan het schip heeft afgegeven, de ISM-certificatie van de betrokken maatschappij onmiddellijk in.

SLOTBEPALINGEN

Artikel 23

Wijzigingsprocedure

De procedure van artikel 24 kan worden gevolgd om:

– in het kader van deze richtlijn wijzigingen toe te passen die van kracht worden in het kader van de relevante nationale instrumenten als vermeld in artikel 2, onder i);

– de in de bijlagen beschreven verplichtingen en procedures te wijzigen op grond van de met deze richtlijn opgedane ervaring.

Artikel 24

Regelgevend comité

1. De Commissie wordt bijgestaan door een comité, bestaande uit vertegenwoordigers van de lidstaten en voorgezeten door de vertegenwoordiger van de Commissie.

2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, is de regelgevingsprocedure van artikel 5 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van artikel 8 van dat besluit.

3. De in artikel 5, lid 6, van Besluit 1999/468/EG bedoelde termijn bedraagt drie maanden.

Artikel 25

De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk op 1 juli 2002 aan deze richtlijn te voldoen. Zij stellen de Commissie daarvan onverwijld in kennis.

Wanneer de lidstaten deze bepalingen aannemen, wordt in die bepalingen naar deze richtlijn verwezen of wordt hiernaar verwezen bij de officiële bekendmaking van de bepalingen. De regels voor deze verwijzing worden vastgesteld door de lidstaten.

Artikel 26

Richtlijn 93/75/EEG van de Raad wordt vierentwintig maanden na de vaststelling van deze richtlijn ingetrokken.

Artikel 27

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

Artikel 28

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel, op [...]

Voor het Europees Parlement	*Voor de Raad*
De voorzitter	*De voorzitter*
[…]	*[…]*

BIJLAGE I

Door de in titel I bedoelde schepen meegedeelde informatie

1. Informatie krachtens artikel 5

- A – Identificatie van het schip (naam, roepnaam, IMO-identificatienummer of MMSI-nummer)
- C of D: Positie
- G – Haven van vertrek
- I – Haven van bestemming en verwachte aankomsttijd
- P – Lading en, als er gevaarlijke goederen aan boord zijn, hoeveelheid en IMO-klasse
- W – Totaal aantal opvarenden
- X - Diversen:
  - Adres voor het doorgeven van gegevens over de lading
  - Kenmerken (zwaar, licht) en geschat volume van de bunkerbrandstof voor schepen die meer dan 5.000 ton bunkerbrandstof meevoeren.

2. Informatie krachtens artikel 7

- Identificatie van het schip (naam, roepnaam, IMO-identificatienummer of MMSI-nummer)
- Scheepstype
- Positie, koers, snelheid en navigatieomstandigheden
- Haven van vertrek, haven van bestemming en verwachte aankomsttijd
- Aanwezigheid van gevaarlijke goederen aan boord: ja/neen
- Zo ja, adres voor het doorgeven van gegevens over de lading.

3. Wanneer veranderingen optreden in de krachtens deze bijlage meegedeelde informatie, stelt de kapitein van het schip de betrokken kustautoriteit daarvan onmiddellijk in kennis.

BIJLAGE II

Voorschriften voor de boorduitrusting

I – Automatische identificatiesystemen (AIS)

1. Schepen gebouwd vóór of na 1 juli 2002

Passagiersschepen, ongeacht hun omvang, en alle op of na 1 juli 2002 gebouwde schepen van 300 bruto ton of meer, die een haven in de Gemeenschap aandoen, moeten aan de uitrustingsplicht als bedoeld in artikel 7 voldoen.

2. Schepen gebouwd vóór 1 juli 2002

Vóór 1 juli 2002 gebouwde schepen, die een haven in de Gemeenschap aandoen, moeten aan de uitrustingsplicht als bedoeld in artikel 7 voldoen volgens onderstaand tijdschema:

- passagiersschepen: uiterlijk 1 juli 2003 ;
- tankschepen: uiterlijk bij de eerste inspectie van de veiligheidsuitrusting na 1 juli 2003;
- andere schepen dan passagiersschepen en tankschepen van 50.000 bruto ton of meer: uiterlijk 1 juli 2004;
- andere schepen dan passagiersschepen en tankschepen van 10.000 bruto ton of meer, maar minder dan 50.000 bruto ton: uiterlijk 1 juli 2005;
- andere schepen dan passagiersschepen en tankschepen van 3.000 bruto ton en meer, maar minder dan 10.000 bruto ton: uiterlijk 1 juli 2006;
- andere schepen dan passagiersschepen en tankschepen van 300 bruto ton of meer, maar minder dan 3.000 bruto ton: uiterlijk 1 juli 2007.

II – Reisdatarecorder (“black box”)

Schepen van de onderstaande categorieën moeten wanneer zij een haven in de Gemeenschap aandoen, zijn uitgerust met een reisdatarecorder (**black box**) die voldoet aan de prestatienormen van IMO-resolutie A 861(20) en aan de testnormen die zijn neergelegd in norm nr. 61996 van de Internationale Elektrotechnische Commissie (IEC):

– Passagiersschepen die zijn gebouwd op of na 1 juli 2002, uiterlijk op de datum van inwerkingtreding van de richtlijn.

– Andere schepen dan passagiersschepen van 3.000 bruto ton of meer die zijn gebouwd op of na 1 juli 2002, uiterlijk op de datum van inwerkingtreding van de richtlijn.

– Passagiersschepen die zijn gebouwd vóór 1 juli 2002, uiterlijk op 1 januari 2004.,

– Vrachtschepen van 20.000 bruto ton of meer uiterlijk op 1 januari 2007.

– Vrachtschepen tussen 3.000 en 20.000 bruto ton uiterlijk op 1 januari 2008.

BIJLAGE III

Krachtens artikel 10 mee te delen informatie

1 Identificatie van het schip (naam, roepnaam en indien van toepassing IMO-identificatienummer).

2 Haven van bestemming.

3 Tijd van afvaart van een schip dat een haven in een lidstaat verlaat (artikel 10, lid 1).

4 Vermoedelijke aankomsttijd in de haven van bestemming of bij het loodsstation, overeenkomstig de voorschriften van de bevoegde instantie, en vermoedelijke tijd van afvaart uit die haven (artikel 10, lid 2).

5 Nauwkeurige technische aanduiding van de gevaarlijke of verontreinigende goederen, nummers van de Verenigde Naties (VN) indien van toepassing, IMO-risicoklassen overeenkomstig de IMDG-, IBC- en IGC-code en in voorkomend geval de categorie van het schip volgens de INF-code, de hoeveelheden van de betrokken goederen en hun plaats aan boord en, indien zij worden vervoerd in andere transportmiddelen dan tanks, de identificatienummers daarvan.

6 De bevestiging dat aan boord een lijst, manifest of laadplan aanwezig is waarin de gevaarlijke of verontreinigende goederen aan boord van het schip, alsmede hun plaats, gedetailleerd zijn aangegeven.

7 Adres waar uitgebreide informatie over de lading kan worden verkregen.

BIJLAGE IV
Elektronische EDIFACT-berichten

De in artikel 10, lid 4, bedoelde EDIFACT-berichten zijn:

- MOTREQ (“Vessel Data Request”): boodschap die wordt verzonden wanneer informatie vereist is over een bepaald schip en de gevaarlijke of verontreinigende goederen aan boord;

- APERAK (“Application Acknowledgement”): boodschap die aangeeft dat gegevens over het betrokken schip beschikbaar zijn en zullen worden verzonden dan wel niet beschikbaar zijn;

- VESDEP (“Vessel Movement Data”): boodschap waarin nadere informatie wordt verstrekt over de reis van het betrokken schip;

- IFTDGN (“Hazardous Cargo Data”): boodschap waarin nadere gegevens worden verstrekt over de aard van de gevaarlijke of verontreinigende lading die wordt vervoerd;

- BAPLIE (“Bayplan”): boodschap die informatie bevat over de plaats van de goederen aan boord van het schip.

BIJLAGE V

Maatregelen die de lidstaten kunnen nemen in geval van risico voor de veiligheid op zee en het milieu
(ingevolge artikel 16, lid 1)

Wanneer de bevoegde autoriteit van de betrokken lidstaat naar aanleiding van een incident of omstandigheden als beschreven in artikel 14, die gevolgen hebben voor een schip dat tot het toepassingsgebied van deze richtlijn behoort, in het kader van het internationale recht van mening is dat het noodzakelijk is een ernstige en onmiddellijke bedreiging van zijn kust of de daaraan verbonden belangen, de veiligheid van andere schepen en hun bemanningen en passagiers of van personen aan de wal af te wenden, te verminderen of weg te nemen, of om het zeemilieu te beschermen, kan die autoriteit onder andere:

– de bewegingen van het schip beperken of het schip gelasten een bepaalde koers te volgen. Deze eis laat de verantwoordelijkheid van de kapitein voor de veiligheid bij de besturing van het schip onverlet,

– de kapitein van het schip gelasten een einde te maken aan de bedreiging van het milieu of de veiligheid op zee,

– een evaluatieteam op het schip plaatsen om de omvang van het risico vast te stellen, de kapitein bij te staan bij het zoeken naar een oplossing voor de situatie en het bevoegde kustwachtstation daarvan op de hoogte te houden,

– de kapitein gelasten een vluchthaven aan de kust binnen te lopen in geval van onmiddellijk gevaar, of

– gelasten dat het schip wordt geloodst of gesleept.

FINANCIEEL MEMORANDUM

1. BENAMING VAN DE MAATREGEL

Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad inzake de invoering van een communautair monitoring-, controle- en informatiesysteem voor het zeeverkeer.

2. BEGROTINGSPLAATS(EN)

Deel A (zie punt 10)

Deel B (zie punt 7) - artikel B2-702: Voorbereidings-, evaluatie- en bevorderingsactiviteiten voor de verkeersveiligheid.

3. RECHTSGRONDSLAG

Veiligheid van de zeevaart: artikel 80, lid 2, van het verdrag.

4. OMSCHRIJVING VAN DE MAATREGEL

4.1 Algemene doelstelling

Invoering van een monitoring-, controle- en informatiesysteem voor het zeeverkeer om preventie en interventie in geval van ongevallen en het gevaar van vervuiling van de kusten van de lidstaten te verbeteren.

4.2 Looptijd en verlenging

Onbepaald

5. INDELING VAN DE UITGAVEN/ONTVANGSTEN

5.1 Niet-verplichte uitgaven

5.2 Gesplitste kredieten

5.3 Aard van de ontvangsten: geen

6. AARD VAN DE UITGAVEN/ONTVANGSTEN

Beleids- en huishoudelijke uitgaven voor het volgen en controleren van de toepassing van de richtlijn.

De voorgestelde maatregel zal weinig gevolgen hebben voor de begroting van de Gemeenschap, aangezien het hoofdzakelijk gaat om het organiseren van vergaderingen met de deskundigen op het gebied van de zeevaart van de lidstaten. Bovendien is het de bedoeling dat het Europees Agentschap voor de veiligheid van de zeevaart overeenkomstig de doelstellingen van artikel 20, lid 2, een aantal taken uitvoert in verband met de

tenuitvoerlegging van de richtlijn en bijgevolg de daaraan verbonden lasten draagt. Derhalve wordt verwezen naar het financieel memorandum bij het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot oprichting van een Europese agentschap voor de veiligheid van de zeevaart, waar de financiële gevolgen van de invoering daarvan vermeld zijn. In dit verband zal het grootste deel van de uitgaven via de begroting van het Europese agentschap voor de veiligheid van de zeevaart lopen.

Bovendien kunnen aan de vergaderingen met de deskundigen uit de betrokken sector bepaalde beleidsuitgaven verbonden zijn. De geplande kredieten voor deze beleidsuitgaven zijn vermeld in tabel 7.2 en vallen onder begrotingslijn B2-702.

7. FINANCIËLE GEVOLGEN

7.1 Wijze van berekening van de totale kosten van de maatregel (verhouding individuele/totale kosten)

De totale kosten van de maatregelen zijn berekend door de afzonderlijke jaarlijkse kosten bij elkaar op te tellen, te beginnen met het jaar en, waarin de voorgestelde verordening in werking treedt (zie tabel 7.2).

Deze afzonderlijke kosten omvatten een jaarlijkse bedrag van 5.000 euro voor de organisatie van een vergadering van één dag van deskundigen uit de betrokken sector, gemiddeld eenmaal per jaar. Tevens is rekening gehouden met de kosten van het publiceren van informatie en het promoten van het Europese systeem, met name om de zeevaartsector op de hoogte te brengen van de verplichtingen en procedures in verband met de tenuitvoerlegging van de richtlijn. Daarvoor zouden in het eerste jaar 10.000 euro kunnen worden vastgelegd. Na vijf jaar zou een herziening (5.000 euro) kunnen worden gepland.

7.2 Beleidsuitgaven voor studies, deskundigen, enz. die zijn opgenomen in deel B van de begroting

EG in miljoen euro (lopende prijzen)

	Jaar n	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 en volgende jaren	Totaal
– Vergaderingen van deskundigen[9]		0,005	0,005	0,005	0,005	0,005	0,025
– Informatie en publicaties		0,010				0,005	0, 015
Totaal		0,015	0,005	0,005	0,005	0,010	0,040

[9] Kosten volgens de criteria van de mededeling van de Commissie van 22.4.1992 (SEC(92)769).

7.3 Tijschema voor de vastleggingskredieten/betalingskredieten

miljoen euro

	Jaar n	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 en volgende jaren	Totaal
Vastleggingskredieten		0,015	0,005	0,005	0,005	0,010	0,40
Betalingskredieten							
Jaar n n+1 n+2 n+3 n+4 n+5 en volgende jaren		0,015	0,005	0,005	0,005	0,005	0,015 0,005 0,005 0,005 0,010
Totaal		0,015	0,005	0,005	0,005	0,005	0,040

8. MAATREGELEN TER BESTRIJDING VAN FRAUDE

– Controle op de inachtneming aan de procedures voor het uitnodigen van deskundigen uit de lidstaten op de vergaderingen van het Comité.

9. GEGEVENS KOSTEN-BATENANALYSE

9.1 Specifieke en kwantificeerbare doelstellingen; doelgroep

– Specifieke doelstellingen: verband met de algemene doelstelling

Invoering van een kader voor samenwerking tussen de lidstaten en de Commissie, waartoe vergaderingen met zeevaartdeskundigen worden georganiseerd, om onder andere de uitbreiding van de dekking van het Europese monitoring- en informatiesysteem voor de zeevaart voor te bereiden.

– Doelgroep: eventueel per doelstelling; de uiteindelijke begunstigden van de financiële steun van de Gemeenschap aangeven alsmede de instanties via welke de steun wordt betaald.

Niet van toepassing.

9.2 Motivering van de maatregel

– Reden waarom financiële steun van de Gemeenschap noodzakelijk is, inzonderheid gelet op het subsidiariteitsbeginsel.

Het voorstel voorziet niet in financiële steun van de Gemeenschap. Het is echter mogelijk dat sommige lidstaten met het oog op de doelstellingen van de richtlijn projecten voor infrastructuur of uitrusting voor zeeverkeersbeheer indienen voor financiële steun van de Gemeenschap. Er zij aan herinnerd dat verschillende van dergelijke projecten al financiële steun van de Gemeenschap

hebben ontvangen uit de fondsen die zijn ingevoerd voor de realisatie van de Trans-Europese verkeersnetten, het Cohesiefonds of het EFRO.

– Wijze van steunverlening

* voordelen ten opzichte van alternatieve maatregelen (comparatieve voordelen)

Niet van toepassing.

* analyse van vergelijkbare maatregelen die eventueel op communautair of op nationaal vlak ten uitvoer worden gelegd.

Niet van toepassing.

* verwacht afgeleide effecten en multiplicatoreffecten

Niet van toepassing.

– Voornaamste factoren van onzekerheid die de specifieke resultaten van de maatregel kunnen beïnvloeden.

Geen belangrijke onzekere factoren.

9.3 Follow-up en evaluatie van de maatregel

– Prestatie-indicatoren

* output-indicatoren (ontplooide activiteiten)

De belangrijkste vereiste middelen zullen worden verschaft door de Commissie en het Europese agentschap voor veiligheid van de zeevaart.

* impactindicatoren (naar gelang van de nagestreefde doelstellingen)

De belangrijkste impactindicatoren zijn de voorstellen die gezamenlijk door de Commissie en de lidstaten zijn opgesteld ter aanvulling en uitbreiding van het informatie- en monitoringsysteem. Overeenkomstig de geldende internationale regels moeten deze voorstellen ter goedkeuring worden voorgelegd aan de Internationale maritieme organisatie.

Een van de taken van het Europees agentschap voor de veiligheid van de zeevaart zal worden gevormd door het volgen en evalueren van de doeltreffendheid van de tenuitvoerlegging van de richtlijn.

– Evaluatiemethoden en periodiciteit van de evaluatie

De regelmaat waarmee een evaluatie moet plaatsvinden, is afhankelijk van de activiteiten van het Europese agentschap voor de veiligheid van de zeevaart.

– Beoordeling van de bereikte resultaten (bij voortzetting of verlenging van de bestaande maatregel).

De informatie die voortvloeit uit de contacten tussen de Commissie en de deskundigen van de lidstaten en de informatie die is vermeld in de verslagen betreffende de werkzaamheden van het agentschap zullen worden gebruikt om te beoordelen of het nodig is de richtlijn te updaten en te wijzigen.

10. ADMINISTRATIEVE UITGAVEN (DEEL A VAN AFDELING III VAN DE ALGEMENE BEGROTING)

10.1 Gevolgen voor het aantal posten

De gevolgen van dit voorstel voor deel A van de begroting zijn over het algemeen beperkt. Het zal nodig zijn de tenuitvoerlegging van de richtlijn regelmatig te volgen, met inbegrip van de voorbereiding van en deelname aan vergaderingen en diverse coördinatieactiviteiten met de lidstaten. Voor het overige moet een groot deel van de beheerstaken worden uitgevoerd door het Europese agentschap voor de veiligheid op zee.

Aard van de posten		Personeel voor het beheer van de maatregel		uit		periode
		Permanent	Tijdelijk	Bestaande middelen van betrokken DG of dienst	extra middelen	
Ambtenaren of tijdelijke functionarissen	A B C	0,5 - -	0,5 - -	1,0 - -	- - -	onbepaald - -
Overige middelen		-	-	-	-	-
Totaal		0,5	0,5	1,0	-	onbepaald

10.3 Stijging van andere huishoudelijke uitgaven in verband met de maatregel, met name de kosten van vergaderingen, van comités en groepen deskundigen

euro

Begrotingsplaats (nr. en benaming)	Bedragen	Berekeningsmethode
A 7031 (verplichte comités)	9.750 euro	Het voor deze richtlijn opgerichte regelgevend comité moet gemiddeld eenmaal per jaar één dag bijeenkomen om specifieke kwesties in verband met de tenuitvoerlegging van de bepalingen van de richtlijn te behandelen. De vergoeding voor de reiskosten van de regeringsdeskundigen in verband met de deelname aan deze vergadering wordt geraamd op gemiddeld 650 euro/deskundige (te vermenigvuldigen met 15).
Totaal	9.750 euro	

De bovenstaande bedragen onder titel A7 van de begroting worden gedekt door kredieten uit de totale toewijzing voor DG TREN.

2000/0326 (COD)

Voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

tot instelling van een Fonds voor vergoeding van schade door verontreiniging door olie in de Europese wateren en daarmee samenhangende maatregelen

TOELICHTING

INLEIDING

1 Huidige situatie en problemen

De schadeloosstelling van slachtoffers van incidenteel olieverlies uit olietankers is een belangrijk aspect van het algemene regelgevingskader inzake mariene verontreiniging door olie, en wordt door de Europese Commissie dan ook als een belangrijk thema beschouwd. In haar mededeling over de veiligheid van het vervoer van olie over zee, van 21 maart 2000 (COM(2000)142 def.), heeft de Commissie er reeds op gewezen dat de huidige internationale regeling inzake wettelijke aansprakelijkheid en compensatie, die de afgelopen decennia betrekkelijk goed heeft gefunctioneerd, toch een aantal tekortkomingen in zich draagt. De ernstigste daarvan betreffen de huidige beperkingen van de wettelijke aansprakelijkheid en de geldende maximumbedragen voor de schadevergoedingen, die niet meer toereikend zijn. Bij een aantal recente ongevallen, met name bij de ramp met de *Erika* in december 1999 en het daarbij optredende olieverlies, is duidelijk gebleken dat de huidige schadevergoedings-plafonds niet meer voldoen, wat kan leiden tot te lage schadevergoedingen voor de slachtoffers van olierampen en tot aanzienlijke vertragingen bij de betaling van schadevergoedingen. Om deze reden heeft de Commissie besloten om met extra spoed te werken aan een regeling om de maximumbedragen van schadevergoedingen te verhogen, zodat de schade van toekomstige olierampen in Europa voldoende kan worden vergoed. De overige gebreken moeten eveneens worden gecorrigeerd, maar volgens de Commissie kan hiervoor meer tijd worden uitgetrokken. Naast de kwestie van de aansprakelijkheid en de schadevergoeding, stelt de Commissie de invoering van strafrechtelijke sancties voor in het geval van grove nalatigheid van personen die betrokken zijn bij het maritiem vervoer van olie.

2 Achtergrond

Het vervoer van olie over zee is een intrinsiek riskante activiteit, die aanzienlijke risico's met zich meebrengt voor het mariene milieu. In maart 1967 werden de risico's voor het milieu van de snelle groei van het tankerverkeer en de steeds grotere schepen in hun volle omvang duidelijk: de *Torrey Canyon*, een onder Liberiaanse vlag varende olietanker met een draagvermogen van 120.000 ton liep vast op het rif van Seven Stones, voor de kust van Land's End (Verenigd Koninkrijk). Het gevolg was dat 119.000 ton ruwe olie in zee terecht kwam, en dat de kust van Zuidwest-Engeland en Noord-Frankrijk ernstig werd vervuild.

Naar aanleiding van deze ramp heeft de Internationale gemeenschap, via de Internationale Maritieme Organisatie, een aantal instrumenten ontwikkeld om zowel de veiligheid van olietankers als de bescherming van het mariene milieu te verbeteren, waaronder twee overeenkomsten waarin gedetailleerde regels zijn vastgesteld met betrekking tot de aansprakelijkheid en schadevergoeding voor schade door verontreiniging door olietankers.

Het Internationaal Verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie (CLC) van 1969, en het Internationaal Verdrag ter oprichting van een Internationaal fonds voor vergoeding van schade door verontreiniging door olie (Fondsverdrag) traden in 1975 respectievelijk 1978 in werking. Deze twee verdragen voorzien in een aansprakelijkheidssysteem met twee niveaus, dat gebaseerd is op een objectieve maar beperkte aansprakelijkheid voor de scheepseigenaar, en op een fonds dat wordt gefinancierd uit bijdragen van olieafnemende bedrijven, waaruit aanvullende schadevergoeding kan

worden uitgekeerd aan slachtoffers van schade door verontreiniging door olie, als deze niet volledig door de scheepseigenaar kan worden vergoed.

Deze regeling is slechts eenmaal, in het begin van de jaren tachtig, substantieel gewijzigd. Dit resulteerde in de protocollen van 1984 bij de twee verdragen, die nooit in werking zijn getreden omdat er onvoldoende olieafnemende landen tot ratificatie wensten over te gaan. In het begin van de jaren negentig werd opnieuw getracht de wijzigingen in werking te laten treden. In de protocollen van 1992 werd inhoudelijk vastgehouden aan de amendementen van 1984, maar de bepalingen inzake de inwerkingtreding werden gewijzigd. De protocollen bij het CLC-verdrag en het Fondsverdrag zijn in 1996 in werking getreden. Alle EU-landen met een kustlijn zijn nu partij bij de twee protocollen van 1992, behalve Portugal, dat nog steeds doende is de ratificatieprocedures af te ronden.

De VS neemt niet deel aan de internationale aansprakelijkheids- en schadevergoedings-regeling. Na de ramp met de *Exxon Valdez* in Alaska in 1989 werden de besprekingen over een mogelijke toetreding van de VS tot de regeling beëindigd. Wel heeft de VS besloten om in het kader van de Oil Pollution Act van 1990 een afzonderlijke federale aansprakelijkheids-regeling uit te werken, met de mogelijkheid voor individuele staten om stringentere wetgeving in te voeren.

3 Overzicht van de internationale regeling inzake aansprakelijkheid en schadevergoeding van 1992

De regeling van 1992 heeft betrekking op schade door verontreiniging ten gevolge van het verlies van persistente olie uit tankers in kustwateren (tot 200 mijl uit de kust) van de deelnemende staten. Tot de verliezen en schade die onder de regeling vallen, behoren eigendom, en tot op zekere hoogte, economische verliezen en de kosten van milieuherstellende en preventieve maatregelen, met inbegrip van de kosten voor het opruimen van de verontreiniging.

Op het eerste niveau speelt de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar, die onder de toepassing van het CLC-verdrag valt. Het gaat hier om een objectieve aansprakelijkheid, en er hoeft dus geen sprake te zijn van een fout of nalatigheid van de scheepseigenaar. De eigenaar kan normaal zijn aansprakelijkheid beperken tot een bedrag dat gekoppeld is aan de tonnage van het schip; momenteel bedraagt dit maximaal 90 miljoen euro voor de grootste schepen, maar in het geval van de *Erika* betrof het slechts een bedrag van circa 13 miljoen euro. De scheepseigenaar verliest het recht om zijn aansprakelijkheid te beperken alleen indien wordt bewezen dat de door verontreiniging veroorzaakte schade het gevolg is van een persoonlijke handeling of nalatigheid die is begaan met het doel schade te veroorzaken, dan wel op roekeloze wijze en in het besef dat een dergelijke schade daardoor waarschijnlijk zal worden veroorzaakt. Krachtens het CLC-verdrag moeten scheepseigenaren een aansprakelijkheidsverzekering afsluiten en hebben eisers het recht de verzekeraar rechtstreeks aan te spreken. Doordat de aansprakelijkheid uitsluitend bij de scheepseigenaar berust, zijn de andere partijen, met name de beheerder, de exploitant en de bevrachter, uitdrukkelijk gevrijwaard van aansprakelijkheidsclaims, tenzij zij zich schuldig maken aan een nalatigheid die gelijkgesteld kan worden aan een nalatigheid waarbij de scheepseigenaar het recht verliest zijn aansprakelijkheid te beperken (zie hierboven).

Als aanvulling op de CLC-regeling is in het kader van het Fondsverdrag het Internationaal fonds voor vergoeding van schade door verontreiniging door olie (IOPC-fonds) in het leven geroepen; daaruit worden slachtoffers vergoed wanneer de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar ontoereikend is om de schade te dekken. Er kan in drie gevallen een beroep

worden gedaan op het fonds. Het meest voorkomende geval is dat waarin de schade de maximum-aansprakelijkheid van de scheepseigenaar overschrijdt. Het tweede geval is wanneer de scheepseigenaar zich kan beroepen op een van de ontsnappingsclausules van het CLC-verdrag[10]. Het laatste geval is wanneer de scheepseigenaar (en zijn verzekeringsmaatschappij) niet in staat is aan zijn financiële verplichtingen te voldoen. De maximale schadevergoeding uit het IOPC-fonds bedraagt circa 200 miljoen euro. Het IOPC-fonds wordt gefinancierd uit de bijdragen van maatschappijen of andere organisaties die olie afnemen die over zee wordt vervoerd. Bij olieverliezen zullen alle afnemers van olie over de gehele wereld, die in landen zijn gevestigd welke partij zijn bij het Fondsverdrag, een bijdrage leveren aan de vergoedingen uit, en de administratiekosten van het fonds, ongeacht de plaats waar de schade door verontreiniging is opgetreden. Het IOPC-fonds betaalt geen schadevergoeding als de verontreiniging wordt veroorzaakt door een oorlogsdaad of door olieverlies uit een oorlogsschip. Ook moet worden aangetoond dat de olie afkomstig is van een tanker.

Slachtoffers van olielozingen kunnen hun claims rechtstreeks bij het IOPC-fonds indienen en, voor zover deze gerechtvaardigd zijn en aan de desbetreffende criteria voldoen, keurt het fonds meteen een schadevergoeding uit. Indien het totaalbedrag van alle gehonoreerde claims het voor het fonds geldende maximum overschrijdt, worden alle schadevergoedingsbedragen proportioneel verlaagd. Eisers kunnen ook een rechtsvordering tot schadevergoeding instellen in de staat waar de schade is opgetreden. Sinds de oprichting in 1978, heeft het fonds ongeveer 100 gevallen behandeld; in de meeste daarvan werden de maximumbedragen voor schadevergoedingen niet overschreden en kon de schade volledig worden gecompenseerd, voor zover het fonds de claims gegrond achtte.

4 Beoordeling van de internationale aansprakelijkheids- en schadevergoedingsregeling

4.1 Beoordelingscriteria

In haar mededeling over de veiligheid van het vervoer van olie over zee heeft de Commissie drie criteria geformuleerd, aan de hand waarvan moet worden beoordeeld of een schadevergoedingssysteem goed functioneert.

(1) De schadevergoeding moet vlot worden uitgekeerd zonder dat daar uitgebreide en langdurige gerechtelijke procedures aan te pas moeten komen.

(2) De maximale schadevergoeding dient voldoende hoog te worden vastgesteld om in aanmerking komende claims voor elke mogelijke schade als gevolg van een ongeval met een olietankschip te kunnen honoreren.

(3) De regeling moet het voor tankerexploitanten en bevrachters onaantrekkelijk maken om olie in ander schepen dan in perfecte staat verkerende tankers te vervoeren.

---

[10] Volgens artikel III, lid 2, van het CLC-verdrag vervalt de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar indien hij kan aantonen dat de schade:
(a) het gevolg is van een daad van oorlog, vijandigheden, burgeroorlog, opstand of een natuurverschijnsel van uitzonderlijke, onvermijdelijke en onbedwingbare aard, of
(b) geheel werd veroorzaakt door een daad of nalatigheid met de intentie schade te veroorzaken door een derde partij, of
(c) werd veroorzaakt door de nalatigheid of een andere onrechtmatige daad van een regering of andere instantie die verantwoordelijk is voor het onderhoud van lichten en andere navigatiehulpmiddelen, in de uitoefening van die functie.

Na het incident met de *Erika*, moest de Commissie de bestaande internationale regeling, waarin het CLC-verdrag en het Fondsverdrag voorzagen, in het licht van deze criteria onderzoeken. Naar het oordeel van de Commissie voldoet het systeem op een aantal van deze punten, maar niet op alle.

4.2 Schadevergoedingsprocedures

Wat betreft de vlotte uitkering van schadevergoedingen en de algehele werking van het systeem erkent de Commissie dat het huidige internationale systeem voor aansprakelijkheid en schadevergoeding bij verontreiniging door olie een aantal belangrijke voordelen heeft, die het mede mogelijk maken dat bij incidenten waarbij onder verschillende jurisdicties vallende partijen betrokken zijn, toch snel schadevergoedingen kunnen worden uitgekeerd. Het systeem is zo opgezet dat eisers in het algemeen gemakkelijk kunnen vaststellen welke partij aansprakelijk is en dat zij geen fouten of nalatigheid van de scheepseigenaar behoeven aan te tonen om schadevergoeding te ontvangen. Problemen in verband met de nationaliteit van het schip of de eigenaar en de financiële situatie van de eigenaar staan eveneens los van de vraag of schadevergoeding kan worden verleend binnen de geldende limieten, dankzij de voorschriften inzake een verplichte aansprakelijkheidsverzekering en het recht van de eisers om de verzekeraar rechtstreeks aan te spreken. Dergelijke regels dragen bij tot een snellere afhandeling van claims en vergemakkelijken de algemene administratie van het systeem.

Wat de financiering van het fonds betreft, is eveneens een betrekkelijk simpel mechanisme voor de bijdrage van bevrachters ingesteld. De uitgaven van het IOPC-fonds worden collectief verdeeld over de belangrijkste afnemers van ruwe olie en/of zware stookolie in de deelnemende landen, al naar gelang de hoeveelheden die de betrokken ondernemingen hebben afgenomen. De afgenomen hoeveelheden olie worden door de regeringen van de landen die partij zijn bij het IOPC-fonds gemeld; het fonds vraagt de olieafnemers rechtstreeks om een bijdrage, op basis van de ramingen van de uitgaven voor het komende jaar. De regeringen zijn dus niet verantwoordelijk voor deze betalingen, tenzij ze die verantwoordelijkheid op vrijwillige basis hebben aanvaard. In het algemeen heeft dit systeem bevredigend gewerkt en werden de vereiste middelen langs de normale weg en binnen redelijke tijd bijeengekregen. Wel doet zich het probleem voor dat bepaalde landen de afgenomen hoeveelheden olie niet aanmelden, waardoor het voor het OPC-fonds moeilijker wordt om de bijdragen van de olieafnemers in die staten te innen.

Dankzij de grote inventiviteit waarmee de internationale aansprakelijkheids- en schadevergoedingsregeling bij vervuiling door olie is opgezet, kan worden gesteld dat het systeem in het algemeen doelmatig is gebleken. Het overgrote deel van de door het IOPC-fonds behandelde gevallen waarin vergoeding van schade door olieverlies werd geëist, is op bevredigende wijze opgelost, in die zin dat de procedures voor de beoordeling en de uitbetaling van de vergoedingen betrekkelijk probleemloos zijn verlopen. De eisers kozen in de meeste gevallen om hun claims rechtstreeks in te dienen bij het fonds, buiten de rechtzaal om, wat erop wijst dat de beoordeling van claims door het IOPC-fonds in het algemeen wordt aanvaard.

Toch konden niet alle gevallen even snel en probleemloos worden geregeld. In de meeste, zo niet in alle gevallen van olieverlies, waarin het maximumbedrag van de schadevergoeding dreigde te worden overschreven, trad aanzienlijke vertraging op bij de betaling van de schadevergoeding, vanwege de onzekerheid over de vraag wie uiteindelijk de kosten van het olieverlies zou dragen. Als blijkt dat het totaalbedrag van de erkende claims het maximumbedrag van de beschikbare schadevergoeding overschrijdt, resulteert dat in een evenredige verdeling van de geclaimde bedragen, wat betekent dat de eisers slechts een

bepaald percentage van hun schadevergoeding ontvangen, totdat alle mogelijke claims naar aanleiding van het incident zijn ingediend en beoordeeld, wat normaliter verscheidene jaren duurt. Bovendien wordt de rol van de nationale rechter bij de afwikkeling van de claims, door de omvang van de olieverliezen en de daardoor veroorzaakte ontevredenheid over de compensatieprocedures, steeds belangrijker, wat vaak verdere complicaties en vertragingen tot gevolg heeft. De schadevergoedingsprocedures bij grote olierampen waren gewoonlijk dan ook ingewikkeld en traag. Een aantal olierampen in Europese wateren die in de jaren negentig sterk de aandacht trokken, zoals de *Aegean Sea* (Spanje, 1992), *Braer* (UK 1993), *Sea Empress* (UK, 1996) heeft tot dergelijke problemen geleid, en de eisers die schade van deze olierampen hebben geleden, weten nog steeds niet of en wanneer ze volledig schadeloos zullen worden gesteld. Niets wijst erop dat het in het geval van de *Erika* anders zal verlopen.

De Commissie acht een dergelijk lang uitstel van de betaling van schadevergoeding onaanvaardbaar. Zij erkent evenwel de sterke correlatie tussen de lengte van de procedures en het risico dat het maximumbedrag voor de schadevergoeding wordt overschreden. Gezien de consequenties die het heeft wanneer het maximumbedrag wordt benaderd, is de Commissie van mening dat de onaanvaardbaar lange wachttijden bij de betaling van schadevergoeding in de eerste plaats te wijten zijn aan de te lage plafonds, en niet zozeer aan onvolkomenheden in de schadevergoedingsprocedures als zodanig. Een aantal andere elementen in het systeem die de uitkering van schadevergoedingen eveneens kunnen vertragen of de vergoeding van slachtoffers op andere wijze kunnen compliceren, wordt momenteel onderzocht door een werkgroep binnen het IOPC-fonds[11]. De Commissie neemt aan deze werkzaamheden deel en hoopt dat ze zullen uitmonden in enkele aanvullende maatregelen waardoor de vooruitzichten van slachtoffers op een eerlijke en snelle vergoeding worden verbeterd. De Commissie concludeert dan ook dat de bestaande internationale schadevergoedingsregeling, ondanks een aantal belangrijke uitzonderingen, voldoet aan het eerste criterium met betrekking tot de doelmatigheid van de procedures voor uitkering van schadevergoedingen aan slachtoffers van olieverliezen.

4.3 Voldoende hoge plafonds

De te lage plafonds voor schadevergoedingen vormen volgens de Commissie de belangrijkste tekortkoming van de internationale regeling. Te lage maximumbedragen hebben tot gevolg dat slachtoffers van een duur olieverontreinigingsincident niet volledig schadeloos worden gesteld, zelfs wanneer is vastgesteld dat hun claims terecht zijn. Principieel gezien is dit moeilijk aanvaardbaar. Zoals hierboven reeds werd uitgelegd, leiden te lage limieten bijna onvermijdelijk tot onzekerheid en uitstel bij de regeling van de claims. Daardoor hebben onvoldoende hoge plafonds tot gevolg dat een slachtoffer van een grote olieramp waarschijnlijk later en minder schadevergoeding ontvangt dan een persoon die soortgelijke schade heeft geleden als gevolg van een kleinere verontreiniging. De Commissie vindt dat dit moeilijk kan worden gerechtvaardigd.

Van de circa 100 gevallen van olieverontreiniging die tot dusver door het IOPC-fonds zijn behandeld, zijn er in een tiental gevallen ernstige twijfels gerezen over de toereikendheid van de maximumbedragen en/of de snelheid waarmee claims werden afgehandeld. Dit lijkt een klein aantal, met name wanneer men bedenkt dat bij een groot deel van de gevallen van olieverontreiniging door tankschepen wereldwijd geen beroep wordt gedaan op het

[11] Tot de onderwerpen die in dit verband worden besproken, behoren de prioritaire behandeling van bepaalde claims en een meer algemene evaluatie van de procedures voor indiening en behandeling van claims.

IOPC-fonds, omdat er een regeling kan worden getroffen met de scheepseigenaar in het kader van het CLC-verdrag als de totale claims de aansprakelijkheidslimiet van de scheepseigenaar niet overschrijden. Verder is het zo dat de meeste problematische gevallen zich hebben voorgedaan onder het "oude" systeem, voor de inwerkingtreding van de protocollen van 1992, waarbij de maximumbedragen voor schadevergoedingen meer dan verdubbeld zijn.

Dergelijke statistische gegevens zijn eigenlijk nauwelijks relevant, wanneer men met de Commissie van mening is dat in gevallen van olieverontreiniging snel een toereikende schadevergoeding moet worden betaald. Het is niet aanvaardbaar dat burgers en andere slachtoffers die hebben geleden onder de soms dramatische gevolgen van een olieramp, onvoldoende schadevergoeding ontvangen. De maximumbedragen moeten dan ook zo hoog zijn dat bij iedere te voorziene ramp voldoende compensatie kan worden gegeven. De discrepantie tussen die doelstelling en de huidige situatie blijkt duidelijk uit het feit dat bij de grote olierampen (*Nakhodka*, Japan, 1997 en *Erika*, Frankrijk, 1999), die plaats hadden na de inwerkingtreding van het systeem uit 1992, ernstige twijfels zijn gerezen over de vraag of de nieuwe plafonds wel hoog genoeg zijn, en dit ondanks de vrij beperkte hoeveelheden olie die bij deze gelegenheden in zee terecht kwam[12]. In het geval van de *Erika* zullen de claims waarschijnlijk aanzienlijk boven het maximumbedrag uitkomen, wat betekent dat de slachtoffers afhankelijk zijn geworden van toezeggingen op basis van vrijwilligheid van de regering en de betrokken oliemaatschappij, zelfs om de meest elementaire schade vergoed te krijgen. De Commissie meent dat dergelijke schadevergoedingsplafonds nauwelijks nog als bevredigend kunnen worden beschouwd.

Het is op zichzelf niet verrassend dat de huidige plafonds te laag zijn, als men bedenkt dat ze in het begin van de jaren tachtig zijn vastgesteld en vervolgens zo'n 12 à 20 jaar later in Europa in werking zijn getreden, afhankelijk van het moment waarop de lidstaten tot ratificatie zijn overgegaan. Na de ramp met de *Erika* werd al een begin gemaakt met de werkzaamheden voor de verhoging van de bestaande limieten van het CLC-verdrag en het Fondsverdrag, volgens een bepaalde vereenvoudigde wijzigingsprocedure waarin deze verdragen voorzien. De maximale verhoging die in het kader van deze procedure mogelijk is, is afhankelijk van diverse factoren en zal, zoals de zaken er nu voorstaan, niet tot gevolg hebben dat de huidige plafonds met meer dan circa 50% worden verhoogd. In oktober 2000 zijn de eerste besluiten genomen om deze verhoging goed te keuren, en de wijzigingen zullen, wanneer ze uiteindelijk worden goedgekeurd, op zijn vroegst op 1 november 2003 kunnen worden toegepast.

De Commissie is van mening dat een verhoging met 50% van de bestaande plafonds, waardoor het totale bedrag op ongeveer 300 miljoen euro komt, en die pas over drie jaar in werking treedt, onvoldoende is om slachtoffers van een eventuele olieramp in Europa voldoende bescherming te bieden. Zoals zij reeds heeft gesteld, is zij van oordeel dat iedere te voorziene verontreinigingsramp moet kunnen worden vergoed door de schadevergoedings-regeling, niet alleen vandaag maar ook de komende jaren. De voorgestelde verhoging zou waarschijnlijk niet eens voldoende zijn om het totaalbedrag van de schadeclaims voor het *Erika-incident* te dekken.

De toereikendheid van het plafond moet ook worden beoordeeld tegen de achtergrond van het type schade dat door de regeling wordt gedekt. Als de soorten te dekken schade moeten worden uitgebreid, dienen de bedragen uiteraard dienovereenkomstig te worden verhoogd.

---

[12] Bij het ongeval met de *Nakhodka* kwam ongeveer 6.200 ton middelzware stookolie vrij, en bij die met de *Erika* ongeveer 19.000 ton zware stookolie.

Daar de Commissie van oordeel is dat de vergoeding van milieuschade moet worden uitgebreid, is een forse verhoging van de plafonds des te meer gerechtvaardigd.

Een totaal plafond van 1.000 miljoen euro zou waarschijnlijk voldoende zijn om de schade van elke te voorziene ramp te vergoeden. Een dergelijk plafond ligt dichter in de buurt van het plafond van het Oil Spill Liability Trust Fund dat in de Verenigde Staten op federaal niveau is vastgesteld, en komt ook beter overeen met de huidige verzekeringspraktijken met betrekking tot de dekking van de wettelijke aansprakelijkheid in het geval van olieverontreiniging, die een rol kan gaan spelen als de beperking in het kader van het CLC-verdrag niet van toepassing is.

Geconcludeerd kan worden dat de bestaande plafonds van het CLC-verdrag en het Fondsverdrag, verre van toereikend zijn. Om bij olierampen te zorgen voor een passende schadevergoeding voor Europese burgers, en om de plafonds beter af te stemmen op die van het US Oil Spill Liability Trust Fund, moet het maximumbedrag worden vastgesteld op 1.000 miljard euro. Het argument dat dergelijke ongevallen zelden plaatsvinden, mag volgens de Commissie geen reden zijn om plafonds vast te stellen die lager liggen dan de kosten van niet denkbeeldige gevallen van olieverontreiniging, of om het risico te nemen dat slachtoffers onvoldoende schadevergoeding ontvangen.

4.4 Verantwoordelijkheid en aansprakelijkheid

4.4.1 Algemeen

Wil een aansprakelijkheids- en schadevergoedingssysteem als toereikend worden beschouwd, dan dient het niet alleen te voorzien in adequate vergoedingen, maar dient het ook een eerlijk evenwicht te waarborgen tussen de verantwoordelijkheid van de betrokken spelers en het risico dat zij lopen om aansprakelijk te worden gesteld. Bovendien moet een aansprakelijkheidsregeling er maximaal toe bijdragen dat de betrokken partijen worden ontmoedigd om willens en wetens risico's te nemen die rampzalige gevolgen kunnen hebben voor de bescherming van mensenlevens en het milieu.

De Commissie meent dat de internationale regeling voor aanprakelijkheid en schadevergoeding bij schade door olieverontreiniging in dit opzicht een aantal gebreken vertoont. Door de opzet van het aansprakelijkheidssysteem worden de direct betrokkenen nauwelijks gestimuleerd om ervoor te zorgen dat olie alleen wordt vervoerd in tankers die in perfecte staat verkeren. Voor het vervoer van olie in Europa en elders worden nog steeds schepen gebruikt die in zeer slechte staat verkeren, hetgeen aantoont dat vervoerders en bevrachters nog steeds niet voldoende worden aangezet om de onaanvaardbare praktijk van het bewust gebruik van laagwaardig tonnage voor het vervoer van olie over zee, op te geven.

Meer in het bijzonder moeten de volgende tekortkomingen worden genoemd, die alle in strijd zijn met de recentere ontwikkelingen, zowel internationaal als binnen de Gemeenschap, op het gebied van de milieuaansprakelijkheid:

4.4.2 Omstandigheden waarin de eigenaar het recht op aansprakelijkheidsbeperking verliest

Aan het recht van scheepseigenaars om hun aansprakelijkheid te beperken kan in de praktijk vrijwel niet worden getornd. Opgemerkt werd reeds dat de eigenaar van een schip dit recht niet kan verliezen, tenzij wordt bewezen dat de schade "het gevolg is van een persoonlijke

handeling of nalatigheid die is begaan met het doel schade te veroorzaken, dan wel op roekeloze wijze en in het besef dat een dergelijke schade daardoor waarschijnlijk zal worden veroorzaakt". Nalatigheid of zelfs grove nalatigheid van de eigenaar beantwoordt niet aan deze criteria, en het is dan ook duidelijk dat aan deze beperkende bepaling bijzonder moeilijk kan worden getornd. Hoewel de geciteerde zin equivalenten heeft in een aantal andere overeenkomsten inzake aansprakelijkheid in het zeevervoer, ziet de Commissie geen reden om een dergelijk onwrikbaar criterium inzake het verlies van het recht op aansprakelijkheidsbeperking zonder meer op te nemen in een regeling betreffende de aansprakelijkheid bij olieverontreiniging. Zij meent dat de buitengewone gevaren die verbonden zijn aan het vervoer van olie over zee, gevolgen moeten hebben in de vorm van een groter risico voor de scheepseigenaar op onbeperkte aansprakelijkheid.

Het probleem van de vrijwel onwrikbare rechten van scheepseigenaars wordt nog verergerd door de methodes waarmee de omvang van de aansprakelijkheid wordt vastgesteld. Daarbij wordt namelijk uitsluitend uitgegaan van de omvang van het schip, terwijl factoren zoals de aard van de vervoerde lading en de hoeveelheid verloren olie niet in aanmerking worden genomen. De eigenaar van de *Erika* had daardoor het recht zijn aansprakelijkheid tot circa 13 miljoen euro te beperken, en de kans dat hij dit recht zou verliezen vanwege bepaalde daden vóór of tijdens het incident, was vrijwel nihil.

In veel milieuaansprakelijkheidsregelingen die in de jaren negentig tot stand zijn gekomen, neigde men ertoe de aansprakelijkheidsbeperking af te schaffen. Dit geldt ook voor het communautaire milieuaansprakelijkheidsstelsel dat momenteel tot stand wordt gebracht, zoals omschreven in het Witboek over milieuaansprakelijkheid van de Commissie (COM(2000)66 def.). normaliter is een dergelijke onbeperkte aansprakelijkheid evenwel niet gekoppeld aan een verplichte verzekering. Dit behoeft geen probleem te zijn in het geval van terrestrische bronnen van verontreiniging, aangezien zich hierbij normaliter geen problemen zullen voordoen in verband met de identificatie van en de rechtsmacht over de aansprakelijke persoon. Bij verontreiniging op zee ligt de situatie anders, aangezien de vervuiler elke nationaliteit kan hebben of moeilijk kan worden opgespoord. Een verplichte verzekering en het recht om rechtstreeks claims in te dienen bij de verzekeraar vormen derhalve twee randvoorwaarden voor de bescherming van de belangen van de slachtoffers. Een potentieel onbeperkte aansprakelijkheid betekent echter nog niet dat de gehele aansprakelijkheid door de verzekering moet worden gedekt. Men kan zich heel goed een systeem voorstellen waarin de verplichte verzekering beperkt blijft tot de beperking van de objectieve aansprakelijkheid, terwijl de onbeperkte aansprakelijkheid, waaraan een fout ten grondslag ligt, door de eigenaar zelf moet worden gedragen. In dit verband moet worden gewezen op het onlangs goedgekeurde aansprakelijkheidsprotocol bij het verdrag inzake de beheersing van de grensoverschrijdende overbrenging van gevaarlijke afvalstoffen en de verwijdering ervan (Verdrag van Bazel)[13]. Verder moet erop worden gewezen dat zelfs binnen het internationale systeem voor schadevergoeding bij olieverontreiniging tot 1996 in het kader van het CLC-verdrag van 1969 een beduidend lager drempel voor het verlies van het recht op

---

13 Het protocol van 1999 bij het Verdrag van Bazel inzake de aansprakelijkheid en schadevergoeding in geval van schade als gevolg van grensoverschrijdende overbrengingen van gevaarlijke afvalstoffen, voorziet in een objectieve aansprakelijkheid tot bepaalde minimumbedragen, die door de verzekering moet worden gedekt. In artikel 5 van het protocol is bepaald dat, zonder afbreuk te doen aan de objectieve verantwoordelijkheid, iedere persoon aansprakelijk is voor schade die hij veroorzaakt of waaraan hij bijdraagt door een gebrekkige naleving van de bepalingen waarbij het verdrag ten uitvoer wordt gelegd, of door onrechtmatige, bewuste, roekeloze of nalatige daden dan wel nalatigheid. In artikel 12, lid 2, is verder bepaald dat er geen financiële grens geldt voor de aansprakelijkheid krachtens artikel 5.

aansprakelijkheidsbeperking werd gehanteerd, op basis van een feitelijke fout of betrokkenheid ("actual fault or privity") van de eigenaar. Voor zover bekend zijn er in de 25 jaar waarin deze regel werd toegepast, op dit punt geen wezenlijke problemen ontstaan in het internationale systeem voor aansprakelijkheid bij olieverontreiniging.

De Commissie is dan ook van oordeel dat de huidige drempel voor het verlies van de aansprakelijkheidsbeperking moet worden verlaagd en in overeenstemming moet worden gebracht met vergelijkbare regelingen. Bewezen grove nalatigheid van de scheepseigenaar moet automatisch leiden tot onbeperkte aansprakelijkheid. Een dergelijke maatregel zou het aansprakelijkheidsrisico relateren aan het gedrag van de scheepseigenaar, en daardoor zowel een preventieve als een sanctionerende werking hebben.

4.4.3 Bescherming van andere partijen dan de scheepseigenaar

De aansprakelijkheid voor schade door olieverontreiniging berust nu uitsluitend bij de scheepseigenaar. Dit heeft bepaalde voordelen omdat duidelijk is welke persoon aansprakelijk is en bij welke persoon de schadeclaims kunnen worden ingediend. Hierdoor wordt ook de betrokkenheid van meerdere verzekeringen voorkomen, hetgeen bijdraagt tot een verhoging van de theoretische niveaus van de te verzekeren aansprakelijkheid. Het kanaliseren van de aansprakelijkheid in het kader van het CLC-verdrag gaat evenwel nog verder, doordat het indienen van schadeclaims bij een aantal andere spelers (waaronder exploitanten, managers, bevrachters) expliciet wordt verboden, hoewel deze partijen evenveel invloed op het transport kunnen hebben als de eigenaar van het schip. De genoemde personen zijn gevrijwaard van schadeclaims tenzij de schade het gevolg is van een persoonlijke handeling of nalatigheid die is begaan met het doel schade te veroorzaken, dan wel op roekeloze wijze en in het besef dat een dergelijke schade daardoor waarschijnlijk zou worden veroorzaakt (hetzelfde criterium dat geldt voor het verlies van het recht op aansprakelijkheidsbeperking). Deze bescherming van een aantal belangrijke betrokkenen, impliceert dat deze personen er vrijwel zeker van kunnen zijn dat tegen hen geen schadeclaims zullen worden ingediend naar aanleiding van een olieramp.

De Commissie is van mening dat een dergelijke bescherming van een aantal belangrijke partijen contraproductief is in het licht van haar pogingen om in alle sectoren van de maritieme industrie een groter verantwoordelijkheidsgevoel te stimuleren. Zij acht het dan ook wenselijk dat het verbod op het indienen van schadeclaims bij een aantal belangrijke partijen die betrokken zijn bij het vervoer van olie over zee, uit het CLC-verdrag moet worden gehaald en dat, voor zover de bescherming van bepaalde spelers noodzakelijk wordt geacht voor de goede werking van het systeem, de aansprakelijkheidsbeperking in ieder geval moeten worden verlaagd naar het niveau dat ook voor de scheepseigenaar geldt, zoals in het voorafgaande werd bepleit. Wat de praktische kanten van een dergelijke maatregel betreft, kan worden opgemerkt dat in het systeem dat tot 1996 – toen de protocollen van 1992 in werking traden – werd gehanteerd, de aansprakelijkheid veel minder strikt was gekanaliseerd, doordat alleen het personeel of gemachtigde personen van de scheepseigenaar werden vrijgesteld, en dat alleen nog voor zover de schade niet was te wijten aan hun persoonlijke fouten of nalatigheid.

4.4.4 Milieuschade

Het type schade dat door het huidige CLC/IOPC-systeem wordt gedekt, betreft hoofdzakelijk schade aan of verlies van eigendom en economische verliezen. Wat de milieuschade betreft, worden preventieve maatregelen gedekt, zoals de reinigingskosten en de kosten van redelijke herstelmaatregelen die zijn of zullen worden genomen. Voor schade aan het milieu als

zodanig geldt dus geen schadevergoeding; de belangrijkste reden daarvoor is dat dit type schade moeilijk kan worden beoordeeld en gekwantificeerd.

De Commissie onderkent de problemen die zich kunnen voordoen in verband met de dekking van milieuschade als zodanig, en is van oordeel dat de beoordeling van dergelijke schade kwantificeerbaar, controleerbaar en voorspelbaar moet zijn, zodat wordt vermeden dat de diverse partijen bij het systeem allerlei uiteenlopende interpretaties hanteren. Uiteraard is ook de samenhang met door andere verontreinigingsbronnen veroorzaakte milieuschade van belang. Vanuit communautair perspectief kan niet worden gerechtvaardigd dat vergoedingen voor milieuschade onderling verschillen, afhankelijk van de vraag of de verontreiniging afkomstig was van een olietanker, een ander schip of een fabriek aan de wal[14]. Tegen de achtergrond van het binnenkort te verwachten voorstel voor een richtlijn inzake milieuaansprakelijkheid, voert de Commissie momenteel een studie uit naar de evaluatie van milieuschade, die een nuttige basis kan vormen voor de beoordeling van schade in het kader van de toekomstige richtlijn. Zonder vooruit te lopen op voorstellen die zullen worden gemaakt in het kader van een algemeen milieuaansprakelijkheidssysteem voor de gehele Gemeenschap, meent de Commissie dat de huidige dekking van de herstelkosten kan worden uitgebreid met, in ieder geval, de kosten van de beoordeling van de milieuschade ten gevolge van het incident alsmede de kosten van de introductie van gelijkwaardige vervangende milieucomponenten, als alternatieve oplossing in gevallen waarin het herstel van het verontreinigde milieu niet mogelijk wordt geacht[15]. De Commissie zal haar standpunt opnieuw bezien in het licht van het toekomstige voorstel betreffende een milieuaansprakelijkheidsstelsel voor de gehele Gemeenschap.

4.5 Conclusie

Op grond van de voorgaande beoordeling concludeert de Commissie dat het internationale aansprakelijkheids- en schadevergoedingssysteem voldoet aan het eerste beoordelingscriterium, maar belangrijke tekortkomingen vertoont in het licht van de twee andere criteria. Deze tekortkomingen worden nog verergerd door het feit dat het in het internationale systeem expliciet verboden is om aanvullende schadeclaims in te dienen buiten het systeem om. Dit betekent dat het voor de Gemeenschap erg moeilijk zou zijn om aan scheepseigenaars of een van de andere beschermde partijen een extra individuele aansprakelijkheid op te leggen, zonder in conflict te komen met de internationale verdragen. Wanneer een dergelijke individuele aansprakelijkheid in de Gemeenschap zou worden ingevoerd, zouden de lidstaten die verdragen eerst moeten opzeggen voordat ze de communautaire regels kunnen toepassen.

De Commissie erkent dat een internationaal aansprakelijkheids- en schadevergoedingssysteem belangrijke voordelen biedt wat de uniformiteit, de snelheid en de verdeling van de kosten in verband met olieverontreiniging – ongeacht waar die plaatsvindt – tussen alle

---

14 In haar Witboek betreffende milieuaansprakelijkheid heeft de Commissie erop gewezen dat zij "schade aan de biodiversiteit" in een toekomstig instrument wil opnemen. Hierbij gaat het om aanzienlijke schade in beschermde natuurgebieden van het "Natura 2000-netwerk". In dit kader wordt een systeem voor de evaluatie van de waarde van natuurlijke rijkdommen noodzakelijk geacht (punt 4.5.1 van COM (2000)66 def.).

15 In artikel 2, lid 8, van het Verdrag van de Raad van Europa inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade voor activiteiten die gevaarlijk zijn voor het milieu, zijn "herstelmaatregelen" gedefinieerd als alle redelijke maatregelen die ten doel hebben beschadigde of vernietigde componenten van het milieu in de vroegere toestand terug te brengen of te herstellen, of om, voor zover mogelijk, het equivalent van deze componenten in het milieu te introduceren. In de binnenlandse wetgeving kan worden aangegeven wie dergelijke maatregelen mag nemen.

olieafnemers wereldwijd betreft. Zij concludeert dan ook dat de invoering van maatregelen die de lidstaten zouden nopen het internationale systeem vaarwel te zeggen, op dit moment contraproductief zou zijn. Zoals zij ook al heeft aangegeven in haar verslag voor de Europese Raad van Biarritz (COM(2000)603 def.), is de Commissie van mening dat krachtig moet worden gestreefd naar wijziging van de verdragen overeenkomstig de hierboven geschetste uitgangspunten, en dat tegelijkertijd op communautair niveau de allerhoogste prioriteit moet worden gegeven aan het probleem van de op dit moment ontoereikende maximumbedragen.

5. Voorgestelde maatregelen

Er dient een reeks maatregelen te worden genomen om het huidige aansprakelijkheids- en schadevergoedingssysteem te verbeteren. In een aantal gevallen zijn communautaire maatregelen vereist, terwijl in andere gevallen actie op internationaal niveau gewenst is.

5.1 Instelling van een fonds voor aanvullende schadevergoeding in Europa

Het optrekken van de schadevergoedingsplafonds van het huidige systeem is het meest urgent, omdat dit direct van invloed is op een eerlijke schadevergoeding voor slachtoffers van olieverontreiniging. Met het oog daarop stelt de Commissie voor om de twee niveaus in de bestaande internationale regeling aan te vullen met een aanvullend Europees fonds (het derde niveau) waaruit schadevergoedingen kunnen worden betaald bij erkende internationale claims naar aanleiding van olierampen in Europese wateren, die de maximumbedragen van het IOPC-fonds overschrijden.

Dit fonds voor vergoeding van schade door verontreiniging door olie in de Europese wateren (IOPC-fonds) vormt dus een aanvulling op de financiële middelen van het IOPC-fonds, wanneer bij claims die volgens het IOPC-systeem geldig zijn niet voldoende schadevergoeding kan worden uitgekeerd omdat er onvoldoende middelen beschikbaar zijn. Vergoedingen uit het IOPC-fonds zijn dus gebaseerd op dezelfde uitgangspunten en regels als die uit het huidige IOPC-fonds, maar voor het COPE-fonds zou een plafond gelden dat toereikend wordt geacht voor elke te voorziene ramp; hierbij kan worden geacht aan 1 miljard euro.

Het COPE-fonds zal worden gefinancierd door Europese olieafnemers, volgens soortgelijke procedures als die gelen voor de bijdragen aan het IOPC-fonds. De gecombineerde financiële middelen uit de bijdrage van Europese olieafnemers kunnen zodoende worden gebruikt om schade door olieverontreiniging in alle lidstaten te dekken. Het COPE-fonds is bedoeld om de Europese burgers de garantie te geven dat ze voldoende schadevergoeding zullen ontvangen, in afwachting van de verhoging van de plafonds van het internationale systeem tot een voldoende hoog niveau. Naast het feit dat de voor schadevergoedingen beschikbare bedragen door het COPE-fonds worden vervijfvoudigd, kan het fonds ook worden gebruikt om de slachtoffers van olieverontreiniging in Europa sneller volledig schadeloos te stellen. Dankzij dit instrument kunnen claims volledig worden gehonoreerd zodra zij zijn erkend, zodat niet behoeft te worden gewacht op het resultaat van de tijdrovende procedure voor de vaststelling van de definitieve kosten van het ongeval en het probleem van de proportionele verdeling in het kader van het internationale stelsel, zoals omschreven in punt 4.2. De slachtoffers ontvangen zodoende eerder een volledige vergoeding, terwijl de uiteindelijke financiële regeling van de zaak, zodra de totale kosten bekend zijn, bilateraal kan worden afgehandeld tussen het IOPC-fonds en het COPE-fonds. Het COPE-fonds kan uiteraard alleen worden

aangesproken bij gevallen van olieverontreiniging in EU-wateren, waarbij de internationale schadevergoedingsplafonds worden overschreven of dreigen te worden overschreden.

5.2 Het oplossen van andere tekortkomingen in het internationale systeem in het kader van de IMO

Teneinde een sterker verband te leggen tussen de aansprakelijkheid en het gedrag van de diverse betrokken partijen, acht te Commissie het noodzakelijk dat tevens het bestaande systeem grondig wordt herzien.

Naar het oordeel van de Commissie moet de internationale gemeenschap maatregelen nemen om de in deel 4 beschreven tekortkomingen te corrigeren; de eerste stappen in die richting zijn inmiddels al gezet. Volgens de Commissie moeten deze werkzaamheden uiteindelijk resulteren in wijzigingen van de bestaande wettelijke instrumenten, waarbij aanzienlijk hogere plafonds worden vastgesteld, en in verbeteringen met betrekking tot de in deel 4.4 genoemde tekortkomingen, terwijl tegelijkertijd de "gebruiksvriendelijkheid" van het systeem behouden moet blijven ten behoeve van indieners van schadeclaims.

De Commissie verzoekt de Raad dan ook om in dit dossier zo spoedig mogelijk verdere stappen te nemen, met het oog op een grondige doorlichting van het internationale aansprakelijkheids- en schadevergoedingssysteem. Zij zal bij de Internationale Maritieme Organisatie of, in voorkomend geval, bij het IOPC-fonds een verzoek indienen om het verdrag op het punt van de aansprakelijkheid als volgt te wijzigen:

- De aansprakelijkheid van de scheepseigenaar is onbeperkt als wordt bewezen dat de schade die door de verontreiniging is veroorzaakt, te wijten is aan grove nalatigheid van zijn kant;

- Het verbod op het indienen van schadeclaims tegen de bevrachter, de beheerder of de exploitant van het schip, moet uit artikel III, lid 4, onder c), van het verdrag over de aansprakelijkheid worden geschrapt;

- De vergoeding van schade die aan het milieu wordt toegebracht, moet worden herzien en uitgebreid in het licht van vergelijkbare schadevergoedingssystemen in het kader van het Gemeenschapsrecht.

Naast maatregelen ter verbetering van het bestaande internationale systeem inzake de aansprakelijkheid bij schade door olieverontreiniging, moet ook vooruitgang worden geboekt met betrekking tot een aansprakelijkheids- en schadevergoedingssysteem in het geval van verontreiniging door gevaarlijke en schadelijke stoffen. In 1996 werd hierover een internationale overeenkomst goedgekeurd, die evenwel nog door geen enkele lidstaat is geratificeerd, en ook nog niet in werking is getreden[16]. De ramp met de chemicaliëntanker *Ievoli Sun* bij de Kanaaleilanden op 31 oktober 2000, was het meest recente incident waarbij de zeer onbevredigende situatie op het gebied van de wetgeving betreffende aansprakelijkheid en schadevergoeding bij rampen met andere gevaarlijke stoffen dan olie, onder de aandacht

[16] De volgende landen hebben de Internationale overeenkomt inzake de aansprakelijkheid en schadevergoeding bij schade in verband met het vervoer van gevaarlijke en schadelijke stoffen over zee, van 1996, ondertekend: Canada, Denemarken, Finland, Duitsland, Nederland, Noorwegen, Zweden en het Verenigd Koninkrijk. Alleen de Russische federatie heeft de overeenkomst geratificeerd.

werd gebracht. Dit probleem moet op internationaal en Europees niveau met prioriteit worden behandeld.

Als de inspanningen om de nodige verbeteringen aan te brengen in de internationale regels inzake aansprakelijkheid en schadevergoeding mochten falen, dan zal de Commissie een voorstel indienen om te komen tot een communautair aansprakelijkheids- en schadevergoedingssysteem bij mariene verontreiniging.

5.3 Opneming van sancties wegens grove nalatigheid in de wetgeving van de lidstaten

De Commissie erkent dat aansprakelijkheidsregels als zodanig beperkingen hebben wat betreft het effect op de individuele verantwoordelijkheid van de partijen die betrokken zijn bij gevallen van olieverontreiniging. Dit geldt met name als de aanprakelijkheid kan worden verzekerd, wat normaliter het geval is.

Teneinde de bovenomschreven maatregelen inzake aansprakelijkheid en schadevergoeding aan te vullen, stelt de Commissie dan ook voor, zoals zij reeds had aangekondigd in punt 5.b.iv) van haar mededeling over de veiligheid van het vervoer van olie over zee (COM(2000) 142def.), om in deze verordening een artikel op te nemen over boetes en sancties in geval van grove nalatigheid van iedere persoon die bij het vervoer van olie over zee betrokken is. Deze maatregel heeft een strafrechtelijk karakter en is derhalve niet gerelateerd aan schadevergoeding. Hij is bedoeld om ervoor te zorgen dat in de gehele Gemeenschap een afschrikwekkende sanctie wordt ingevoerd die in het bovengenoemde geval zo nodig kan worden toegepast.

MOTIVERING VAN DE KEUZE VOOR EEN VERORDENING

Het Verdrag voorziet in de totstandbrenging van een gemeenschappelijk vervoerbeleid en de maatregelen waarbij dat ten uitvoer wordt gelegd omvatten maatregelen ter verbetering van de veiligheid en de milieubescherming in het zeevervoer. Een juiste schadevergoeding voor slachtoffers van olieverliezen op zee en de invoering van sancties in het geval van grove nalatigheid bij het vervoer van olie over zee vormen een integraal onderdeel van dergelijke maatregelen.

Hoewel de aansprakelijkheid en de schadevergoeding bij olieverontreiniging op zee zijn geregeld in internationale overeenkomsten, waarbij alle relevante lidstaten partij zijn of in de nabije toekomst zullen zijn, blijkt uit recente ongelukken, met name bij de ramp met de *Erika* in 1999, dat de bestaande mechanismen niet toereikend zijn om ervoor te zorgen dat de slachtoffers een eerlijke schadevergoeding ontvangen.

De verordening behelst de instelling van een fonds voor vergoeding van schade door verontreiniging door olie in de Europese wateren (het COPE-fonds). Alleen lidstaten die aan zee grenzen en havens hebben, hebben rechtstreeks met het fonds te maken. Oostenrijk en Luxemburg zijn de enige landen die indirect en op afstand bij dit deel van het voorstel betrokken zijn.

Gezien het feit dat er al een betrekkelijk goed functionerend internationaal systeem voor vergoeding van schade door olierampen bestaat, kunnen de maximumbedragen van de schadevergoedingen het best worden verhoogd door voort te bouwen op het internationale systeem, en dit zodanig aan te vullen dat doublures en administratieve rompslomp worden voorkomen. Het COPE-fonds is dan ook grotendeels gebaseerd op de procedures en de beoordelingen die in het kader van het internationale systeem worden uitgevoerd. Uiteraard is het voor het doelmatig functioneren van het systeem noodzakelijk dat er van geval tot geval of continu informatie wordt uitgewisseld tussen het voorgestelde Europese fonds en het internationaal fonds voor vergoeding van schade door verontreiniging van olie.

Een olieramp kan rampzalige gevolgen hebben. Bij ongelukken waarbij de internationale schadevergoedingsplafonds worden overschreden, zullen de slachtoffers niet volledig schadeloos worden gesteld door de bestaande internationale regeling. Door communautaire actie op dit gebied zullen de mogelijkheden om de slachtoffers van olierampen in Europa volledig schadeloos te stellen, sterk worden verbeterd dankzij de instelling van een fonds waaraan alle olieafnemers in de betrokken lidstaten een bijdrage leveren. Het maximumbedrag van de schadevergoeding zal van de huidige 200 miljoen euro worden opgetrokken tot 1 miljard euro. Bovendien worden de kosten van olierampen in Europese wateren verdeeld over alle kuststaten in de EU.

De concrete meerwaarde van de voorgestelde maatregelen bestaat dus in een vijfvoudige verhoging van het momenteel geldende maximumbedrag voor schadevergoedingen, een veel betere garantie dat er inderdaad voldoende geld voor schadevergoeding beschikbaar is en een spreiding van de risico's van olierampen over alle kuststaten van de Europese Unie. Een ander voordeel is dat de aanvullende financiering kan worden gebruikt om aan slachtoffers van olierampen in Europa sneller schadevergoedingen uit te keren in het kader van het internationaal fonds voor vergoeding van schade door verontreiniging door olie, door middel van vooruitbetalingen zodra de claims zijn beoordeeld en erkend door het IOPC-fonds.

Voor de instelling van een schadevergoedingsfonds voor olierampen is een wetgevende maatregel noodzakelijk. Het is niet waarschijnlijk dat de partijen die het fonds moeten

financieren, namelijk de Europese olieafnemers, bereid zijn om in potentie zeer hoge bedragen te betalen wanneer zij daar wettelijk niet toe worden verplicht. Bovendien kunnen de voorschriften betreffende de financiering van het fonds en de uitkering van schadevergoedingen alleen op uniforme en geharmoniseerde wijze worden uitgevoerd, als ze voor alle lidstaten en alle betrokken partijen hetzelfde zijn. Voor de uniforme uitvoering van de verplichtingen zijn dan ook geharmoniseerde regels vereist. Het is derhalve noodzakelijk de uniforme toepassing van deze bepalingen te garanderen door middel van een verordening.

INHOUD VAN DE VERORDENING

De voorgestelde verordening vult het bestaande internationale, twee-niveaus omvattende systeem inzake aansprakelijkheid en schadevergoeding bij olieverontreiniging door tankschepen, waarin het CLC-verdrag en het Fonds-verdrag voorzien, aan met een aanvullend Europees fonds, het COPE-fonds, teneinde slachtoffers van olierampen in Europese wateren schadeloos te stellen. Uit het COPE-fonds worden alleen schadevergoedingen betaald aan slachtoffers waarvan de claims zijn erkend, maar die nog niet volledig schadeloos zijn gesteld door het internationale systeem, als gevolg van de ontoereikende schadevergoedingsplafonds.

De schadevergoedingen uit het COPE-fonds zijn dus gebaseerd op dezelfde uitgangspunten en regels als die van het huidige internationale systeem, maar er geldt een maximumbedrag dat voldoende wordt geacht voor elke denkbeeldige ramp, namelijk 1 miljard euro.

Het COPE-fonds zal worden gefinancierd door de Europese olieafnemers. Een persoon in een lidstaat die meer dan 150.000 ton ruwe olie en/of zware stookolie per jaar afneemt, moet een bijdrage aan het COPE-fonds betalen, afhankelijk van de hoeveelheid afgenomen olie. Zodoende zullen niet de belastingbetalers, maar de olie-industrie en wellicht ook de gebruikers van olieproducten de kosten dragen van dure olierampen in Europa.

Op het COPE-fonds kan alleen een beroep worden gedaan als zich in EU-wateren een ramp heeft voorgedaan, waarvan de kosten de schadevergoedingsplafonds van het IOPC-fonds overschrijden of dreigen te overschrijden. Als dergelijke ongelukken zich niet voordoen, behoeven er geen bijdragen in het COPE-fonds te worden gestort.

De Commissie zal het COPE-fonds vertegenwoordigen. Alle belangrijke besluiten met betrekking tot het functioneren van het COPE-fonds zullen worden genomen door de Commissie, die daarin wordt bijgestaan door een comité van het COPE-fonds, dat een beheercomité overeenkomstig artikel 4 van Besluit 1999/468/EG van de Raad is.

Verder bevat de voorgestelde verordening een artikel waarbij boetes voor grove nalatigheid van elke bij het vervoer van olie over zee betrokken persoon worden ingesteld.

BIJZONDERE OVERWEGINGEN

Artikel 1

Doel van de verordening is ervoor te zorgen dat de schade door olieverontreiniging ten gevolge van incidenten met olietankers in EU-wateren op adequate wijze kan worden vergoed. Het belangrijkste deel van de verordening heeft dan ook betrekking op wat volgens de Commissie het meest urgente punt van zorg is in het huidige internationale aansprakelijkheids- en schadevergoedingssysteem bij olieverontreiniging, namelijk de te lage schadevergoedingsplafonds. Andere gebreken van het systeem zullen - althans in eerste instantie - met andere middelen worden verholpen binnen het internationale kader. Een apart doel van de verordening is de instelling van een boete bij incidenten die verontreiniging door olie tot gevolg hebben en te wijten zijn aan opzettelijke handelingen of grove nalatigheid, zoals omschreven in artikel 10.

Artikel 2

In dit artikel wordt het geografische toepassingsgebied van de verordening omschreven. De verordening heeft betrekking op schade door verontreiniging in een gebied tot 200 zeemijl uit de kust. Dit komt overeen met het toepassingsgebied dat geldt in het internationale systeem, wat van essentieel belang is vanwege de hechte relatie tussen de verordening en dat systeem.

Artikel 3

In artikel 3 worden de belangrijkste begrippen uit de verordening gedefinieerd, waarbij de meest relevante definities uit het Internationaal verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging, van 1992, en uit het Internationaal verdrag betreffende de instelling van een internationaal fonds voor vergoeding van schade door verontreiniging door olie, van 1971, als gewijzigd door het Protocol van 1992, zijn gevolgd.

Een aantal van deze definities is misschien overbodig, aangezien de hechte relatie tussen de voorgestelde maatregelen en het internationale schadevergoedingssysteem elders in de verordening is vastgelegd. Omwille van de juridische duidelijkheid zijn de internationale definities in verband met de verantwoordelijkheden van de belangrijkste betrokken partijen overgenomen in artikel 3.

Artikel 4

Artikel 4 behelst de oprichting van het COPE-fonds en de omschrijving van de belangrijkste taken van het fonds.

Artikel 5

In artikel is vastgelegd onder welke omstandigheden en op welke wijze het COPE-fonds schadevergoeding kan uitkeren; dit is één van de belangrijkste artikelen van de verordening.

In de leden 1 en 2 wordt de hechte relatie aangegeven met het Fonds van het Internationaal verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie (IOPC). In feite betekent dit dat het COPE-fonds alleen kan worden aangesproken wanneer de claims van slachtoffers van olielozingen door tankschepen in Europese wateren door het IOPC-fonds zijn erkend maar geen volledige schadevergoeding kan worden uitgekeerd omdat

het totale bedrag van de erkende claims het schadevergoedingsplafond van het Fonds-verdrag overschrijdt.

Lid 3 bepaalt dat besluiten om schadevergoeding uit het COPE-fonds te betalen, moeten worden goedgekeurd door de Commissie, die wordt bijgestaan door het Comité van het COPE-fonds. In het geval van claims die de Commissie niet kan erkennen, wordt geen schadevergoeding betaald.

Normaliter zal het echter zo zijn dat eisers die voldoen aan de criteria van de leden 1 en 2, schadevergoeding uit het COPE-fonds ontvangen. De belangrijkste uitzondering daarop is omschreven in lid 4, dat de Commissie een zekere beoordelingsruimte geeft ten aanzien van de mate waarin de kosten die zijn gemaakt door de personen die het meest direct bij het incident betrokken zijn, worden vergoed. Dit mechanisme zorgt voor een relatie tussen het feitelijke gedrag van de betrokkenen en hun recht op schadevergoeding. Anderzijds moet de mogelijkheid blijven bestaan om claims te erkennen van de personen die het meest bij het incident zijn betrokken. Als dit niet zou gebeuren zouden scheepseigenaars, bevrachters en andere hoofdrolspelers, die bij een incident normaliter snel kunnen ingrijpen, worden ontmoedigd om de schade te beperken.

In lid 5 is het schadevergoedingsplafond van het COPE-fonds vastgesteld op 1 miljard euro, met inbegrip van het gedeelte dat in het kader van het CLC-verdrag en het Fondsverdrag wordt vergoed. Dit wordt voldoende geacht om de schade van elk voorzienbaar ongeval met een olietanker volledig te vergoeden, en het komt overeen met het huidige maximumbedrag voor schadevergoedingen in het kader van Oil Spill Liability Trust Fund in de VS.

In lid 6 is bepaald dat in de – hoogst onwaarschijnlijke – omstandigheid dat dit maximum van 1 miljoen euro wordt overschreden, de schadevergoeding evenredig zal worden verdeeld. In de praktijk betekent dit dat elke eiser slechts een bepaald percentage van de erkende claims zal ontvangen. Dit percentage zou voor alle eisers hetzelfde zijn.

Artikel 6

Artikel 6 betreft de inkomsten van COPE-fonds. Bijdragen in het COPE-fonds worden alleen geïnd na een incident in EU-wateren dat zo ernstig is dat de schadevergoedingsplafonds van het IOPC-fonds dreigen te worden overschreden.

Overeenkomstig de huidige praktijken inzake de bijdrage aan het IOPC-fonds, die goed blijken te functioneren, wordt in de verordening een symmetrie gecreëerd tussen de personen die aan het IOPC-fonds moeten bijdragen en de personen die aan het COPE-fonds moeten bijdragen. Het gehanteerde systeem is gebaseerd op de hoeveelheid olie die door de betrokkene is afgenomen, en de bijdrage aan het COPE-fonds staat dus in verhouding tot de hoeveelheid afgenomen olie. De bijdragen worden rechtstreeks aan de Commissie overgemaakt door de olieafnemers.

De termijn waarbinnen de bijdragen moeten worden betaald, is vrij kort omdat het belangrijk is dat de nodige financiële middelen zo spoedig mogelijk na het ongeluk en na de beoordeling door het COPE-fonds van de claims naar aanleiding van het incident, beschikbaar zijn.

Om ervoor te zorgen dat het COPE-fonds niet onrechtmatig geld ontvangt, is in lid 9 bepaald dat eventuele overschotten die voor een bepaald incident zijn geheven, maar niet voor de vergoeding van schade als gevolg van dat incident of een rechtstreeks daarmee verband houdend doel zijn gebruikt, moeten worden terugbetaald.

In lid 10 is bepaald dat lidstaten die niet aan hun verplichtingen met betrekking het COPE-fonds voldoen, het fonds schadeloos moeten stellen voor eventuele verliezen die daarvan het gevolg zijn.

Artikel 7

Het subrogatierecht van het COPE-fonds is neergelegd in artikel 7. Deze bepaling voorziet in de mogelijkheid dat het COPE-fonds ten minste een deel van zijn uitgaven terugvordert van diverse partijen die bij een incident betrokken zijn, voorzover een dergelijke maatregel niet in strijd is met de internationale verdragen

Artikel 8

In artikel 8 is bepaald dat de Commissie optreedt als de vertegenwoordiger van het COPE-fonds. In dit verband wordt een aantal specifieke taken van de Commissie genoemd, die noodzakelijk zijn voor het goed functioneren van het fonds.

Artikel 9

Het comité van het COPE-fonds zal de Commissie bijstaan bij het beheer van het Fonds, wat inhoudt dat de belangrijkste besluiten met betrekking tot het beheer van het COPE-fonds door de Commissie zullen worden genomen, volgens de vastgestelde comitéprocedures. Het comité van het COPE-fonds is een beheercomité overeenkomstig artikel 4 van Besluit 1999/468/EG van de Raad[17]. Voorts wordt de periode waarin de Raad een besluit kan nemen vastgesteld op één maand, met het oog op de noodzaak van urgente besluiten door het comité van het COPE-fonds.

Artikel 10

Artikel 10 voorziet in boetes of sancties wegens ernstig nalatig gedrag van een persoon die bij het vervoer van olie overzee betrokken is. Dit is een maatregel van strafrechterlijke aard en staat als zodanig los van de schadevergoeding. Doordat dit artikel betrekking heeft op elk incident waarbij verontreiniging van de zee door olie plaatsvindt, heeft het, in tegenstelling tot de rest van de verordening, betrekking op olieverontreiniging afkomstig van elk schip, ongeacht of het een olietanker of een ander soort schip betreft. De precieze aard van de sancties die hiervoor kunnen toegepast (strafrechterlijke, administratieve, etc.) wordt in het midden gelaten, zodat de lidstaten zelf kunnen beslissen welk type sanctie het meest geschikt is binnen hun rechtsysteem.

Artikel 11

Geen commentaar.

[17] Besluit van de Raad van 28 juni 1999 tot vaststelling van de voorwaarden voor de uitoefening van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden, PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23.

Voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

tot instelling van een Fonds voor vergoeding van schade door verontreiniging door olie in de Europese wateren en daarmee samenhangende maatregelen

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met name op de artikelen 80, lid 2 en 175, lid 1,

Gezien het voorstel van de Commissie[18],

Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité[19],

Gezien het advies van het Comité van de Regio's[20],

Volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag[21],

Overwegende hetgeen volgt:

(1) Er dient zorg voor te worden gedragen dat een toereikende vergoeding beschikbaar is voor personen die schade lijden door verontreiniging als gevolg van het verlies of de lozing van olie uit tankers in de Europese wateren.

(2) De internationale regeling van aansprakelijkheid voor en vergoeding van schade door verontreiniging door olie uit schepen, zoals ingesteld door het Internationaal Verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie, 1992 en het Internationaal Verdrag betreffende de instelling van een Internationaal Fonds voor vergoeding van schade door verontreiniging door olie, 1971, zoals gewijzigd bij het Protocol daarbij, voorzien in een aantal belangrijke waarborgen in dit verband.

(3) De maximumvergoeding op grond van de internationale regeling wordt onvoldoende geacht om volledig de kosten te dekken van te voorziene voorvallen met olietankers in Europa.

(4) Een eerste stap om de bescherming te verbeteren van de slachtoffers in geval van een olieverlies in Europa is het aanzienlijk verhogen van het bij dergelijke verliezen voor schadevergoeding beschikbare maximumbedrag. Dit kan gebeuren door de internationale regeling aan te vullen en een Europees Fonds in te stellen dat de schuldeisers vergoedt die krachtens de internationale schadevergoedingsregeling geen

---

18 PB C […] van […], blz. […].
19 PB C […] van […], blz. […].
20 PB C […] van […], blz. […].
21 PB C […] van […], blz. […].

volledige schadevergoeding kunnen verkrijgen omdat de totaliteit van geldige vorderingen het bedrag van de vergoeding die krachtens het Fondsverdrag beschikbaar is, overschrijdt.

(5) Een Europees Fonds voor de vergoeding van schade door verontreiniging door olie dient op dezelfde regels, beginselen en procedures te zijn gebaseerd als die van het IOPC-fonds (Internationaal Fonds voor vergoeding van schade door verontreiniging door olie) teneinde onzekerheid te vermijden voor de slachtoffers die schadevergoeding eisen en teneinde de ineffectiviteit of het overdoen te voorkomen van de werkzaamheden die in het kader van het IOPC-fonds worden verricht.

(6) Met het oog op het beginsel dat de vervuiler betaalt, moeten de kosten van olieverliezen worden gedragen door de industrie die betrokken is bij het vervoer van olie over zee.

(7) De geharmoniseerde Gemeenschapsmaatregelen om te voorzien in bijkomende vergoeding van de schade door Europese olieverliezen dienen de kosten van dergelijke olieverliezen over alle kustlidstaten te verdelen.

(8) Een Gemeenschapswijd schadevergoedingsfonds (COPE-fonds) dat gebaseerd is op de bestaande internationale regeling is de meest efficiënte weg om deze doelstellingen te bereiken.

(9) De uitgaven uit het COPE-fonds moeten kunnen worden gerecupereerd bij de partijen die betrokken zijn bij de voorvallen van verontreiniging door olie voor zover dit veroorloofd is krachtens het internationale recht.

(10) Aangezien de maatregelen die nodig zijn voor de uitvoering van deze verordening beheersmaatregelen zijn in de zin van artikel 2 van het Besluit 1999/468/EG van de Raad van 28 juni 1999 tot vaststelling van de voorwaarden voor de uitoefening van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden[22], moeten zij worden aangenomen met gebruikmaking van de beheersprocedure waarin artikel 4 van dat besluit voorziet.

(11) Aangezien de toereikende schadevergoeding van slachtoffers van olieverliezen individuele overzeese oliehandelaars niet noodzakelijk voldoende stimuleert om zich toegewijd te gedragen, is een afzonderlijke bepaling nodig die voorziet in geldboetes welke moeten worden opgelegd aan elke persoon die aan een voorval heeft bijgedragen door zijn onrechtmatige opzettelijke of grovelijk nalatige handelingen of verzuimen.

(12) Een verordening van het Europees Parlement en de Raad is, in het licht van het subsidiariteitsbeginsel, het meest passende wettelijke instrument aangezien zij verbindend is in al haar onderdelen en rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat en bijgevolg het risico dat dit instrument in de lidstaten verschillend wordt toegepast tot een minimum wordt beperkt.

(13) Parallel aan het vaststellen van de maatregelen in deze verordening dient de bestaande internationale regeling van aansprakelijkheid voor en vergoeding van schade door verontreiniging door olie te worden herzien om een nauwer verband tot stand te

---

[22] PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23.

brengen tussen de verantwoordelijkheden en handelingen van de deelnemers aan het vervoer van olie over zee en hun blootstelling aan aansprakelijkheid. Meer in het bijzonder dient de aansprakelijkheid van de reder onbegrensd te zijn indien is aangetoond dat de schade door verontreiniging het gevolg is van grove nalatigheid van zijn kant, moet de aansprakelijkheidsregeling niet expliciet een aantal andere centrale deelnemers aan het vervoer van olie over zee beschermen en moet het vergoeden van schade aan het milieu als zodanig opnieuw worden bekeken en verruimd in het licht van vergelijkbare schadevergoedingsregelingen die krachtens het Gemeenschapsrecht zijn ingesteld,

HEBBEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel1
Doelstelling

Het doel van deze verordening is zorg te dragen voor de toereikende vergoeding van schade door verontreiniging in de wateren van de EU die het gevolg is van het vervoer van olie over zee, door de bestaande internationale aansprakelijkheids- en schadevergoedingsregeling op communautair niveau aan te vullen en een geldboete in te voeren die moet worden opgelegd aan elke persoon die aantoonbaar aan een voorval van verontreiniging door olie heeft bijgedragen door zijn onrechtmatige opzettelijke of grovelijk nalatige handelingen of verzuimen.

Artikel 2
Toepassingsgebied

Deze verordening is van toepassing:

1. op schade door verontreiniging veroorzaakt:

   (a) op het grondgebied, de territoriale zee daaronder begrepen, van een lidstaat, en

   (b) binnen de exclusieve economische zone van een lidstaat, ingesteld overeenkomstig het internationale recht, of, indien een lidstaat een zodanige zone niet heeft ingesteld, binnen een gebied buiten en grenzend aan de territoriale zee van die staat, door die staat vastgesteld overeenkomstig het internationale recht, en dat zich niet verder uitstrekt dan 200 zeemijl van de basislijnen, waarvan de breedte van zijn territoriale zee wordt gemeten;

2. op preventieve maatregelen, waar ook genomen, ter voorkoming of ter beperking van zodanige schade.

Artikel 3
Definities

In deze verordening wordt verstaan onder:

1. "Aansprakelijkheidsverdrag": het Internationaal Verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie, 1992.

2. "Fondsverdrag": het Internationaal Verdrag betreffende de instelling van een Internationaal Fonds voor vergoeding van schade door verontreiniging door olie, 1971, zoals gewijzigd bij het Protocol daarbij.

3. “Olie”: persistente uit koolwaterstoffen bestaande minerale olie zoals ruwe olie, stookolie, zware dieselolie en smeerolie, ongeacht of deze aan boord van een schip als lading dan wel in de bunkers van een dergelijk schip wordt vervoerd.

4. "Bijdragende olie": ruwe olie en stookolie zoals gedefinieerd onder (a) en (b):

   (a) "Ruwe olie": elk vloeibaar mengsel van koolwaterstoffen dat in natuurlijke staat in de aarde voorkomt, en dat al dan niet is behandeld om het geschikt te maken voor vervoer. Tevens wordt onder "ruwe olie" begrepen: ruwe olie waaraan bepaalde distillaatfracties zijn onttrokken (soms aangeduid als "afgetopte ruwe olie" of "topped crude") of waaraan bepaalde distillaatfracties zijn toegevoegd (soms aangeduid als "gereconditioneerde ruwe olie" of "spiked crude" of "reconstituted crude").

   (b) "Stookolie": zware distillaten of residuen van ruwe olie of mengsels van zodanige producten, bestemd om als brandstof te worden gebruikt voor de opwekking van warmte of energie, van een kwaliteit welke overeenkomt met de specificatie van de "American Society for Testing and Materials" voor "Number Four Fuel Oil (Designation D 396-69)", of zwaarder.

5. "Ton": met betrekking tot olie, een metrieke ton.

6. "Laad- of losinrichting": een voor opslag in bulk dienende inrichting welke geschikt is tot het ontvangen van over water vervoerde olie, met inbegrip van elke buiten de kust gelegen installatie die met een zodanige inrichting is verbonden.

7. "Voorval": elk feit of elke opeenvolging van feiten met dezelfde oorzaak die schade door verontreiniging veroorzaken of een ernstig en imminent gevaar dat dergelijke schade wordt veroorzaakt doen ontstaan. Voor de vaststelling van de datum van een voorval dat bestaat uit een opeenvolging van feiten wordt dit voorval geacht te hebben plaatsgevonden op de datum van het eerste feit.

8. "Persoon": elk individu of partnerschap of elke publiekrechtelijke of privaatrechtelijke instantie, met of zonder rechtspersoonlijkheid, inclusief een staat of een van zijn samenstellende onderverdelingen.

9. “IOPC-fonds”: het bij het Fondsverdrag ingestelde fonds.

Artikel 4

Instelling van een Fonds voor vergoeding van schade door verontreiniging door olie in de Europese wateren

Er wordt een Fonds voor vergoeding van schade door verontreiniging door olie in de Europese wateren (hierna "het COPE-fonds") ingesteld met de volgende doelstellingen:

(a) het verschaffen van vergoeding voor schade door verontreiniging voor zover het Aansprakelijkheidsverdrag en het Fondsverdrag onvoldoende bescherming bieden; en

(b) het uitvoeren van de hiermee verband houdende taken waarin deze verordening voorziet.

Artikel 5
Schadevergoeding

1. Het COPE-fonds betaalt schadevergoeding aan iedere persoon die krachtens het Fondsverdrag recht heeft op de vergoeding van de schade door verontreiniging, maar krachtens dat verdrag geen volledige en toereikende schadevergoeding heeft kunnen verkrijgen omdat de totaliteit van geldige vorderingen het bedrag van de schadevergoeding die krachtens het Fondsverdrag beschikbaar is, overschrijdt.

2. De beoordeling of een persoon recht heeft op schadevergoeding krachtens het Fondsverdrag gebeurt onder de voorwaarden van het Fondsverdrag en in overeenstemming met de procedures waarin dit verdrag voorziet.

3. De schadevergoeding wordt door het COPE-fonds pas betaald nadat de in lid 2 bedoelde desbetreffende beoordeling door de Commissie in overeenstemming met artikel 9, lid 2 is goedgekeurd.

4. Onverminderd de leden 1 en 2 kan de Commissie besluiten geen schadevergoeding te betalen aan de reder, beheerder of exploitant van het bij het voorval betrokken schip of aan hun vertegenwoordigers. De Commissie kan eveneens besluiten een persoon die met betrekking tot het vervoer gedurende hetwelk het voorval zich heeft voorgedaan een contractuele relatie had met de vervoerder of elke andere persoon die direct of indirect bij dat vervoer betrokken was niet te vergoeden. De Commissie stelt in overeenstemming met artikel 9, lid 2 vast welke eventuele schuldeisers onder deze categorieën vallen en neemt dienovereenkomstig een besluit.

5. Het totale schadevergoedingsbedrag dat door het COPE-fonds moet worden betaald is per voorval zodanig beperkt dat de som van dit bedrag en het schadevergoedingsbedrag dat krachtens het Aansprakelijkheidsverdrag en het Fondsverdrag voor schade door verontreiniging werkelijk wordt uitbetaald binnen het toepassingsgebied van deze verordening niet meer bedraagt dan EUR 1 miljard.

6. Wanneer het bedrag van erkende vorderingen het totale bedrag dat ingevolge lid 5 aan vergoeding betaald moet worden te boven gaat, wordt het bedrag dat op grond van deze verordening beschikbaar is op basis van de erkende vorderingen naar evenredigheid onder alle schuldeisers verdeeld

Artikel 6
Bijdragen door de ontvangers van olie

1. Elke persoon die jaarlijks meer dan 150.000 ton bijdragende olie ontvangt welke over zee wordt aangevoerd naar havens of laad- en losinstallaties op het grondgebied van een lidstaat en verplicht is om bij te dragen in het IOPC-fonds is verplicht om bij te dragen in het COPE-fonds.

2. De bijdragen worden enkel geïnd nadat zich een onder het toepassingsgebied van deze verordening vallend voorval heeft voorgedaan waarvan de schade de maximumvergoedingsgrenzen van het IOPC-fonds overschrijdt of dreigt te

overschrijden. Met betrekking tot de voor elk dergelijk voorval in totaal te heffen bijdragen wordt door de Commissie in overeenstemming met artikel 9, lid 2 een besluit genomen. Op basis van dat besluit berekent de Commissie voor elke persoon als bedoeld in lid 1 de bijdrage, uitgaande van een vast bedrag per ton door de betrokken persoon ontvangen bijdragende olie.

3. De bedragen bedoeld in lid 2 worden verkregen door het totaal van de verschuldigde bijdragen te delen door de totale hoeveelheid bijdragende olie die in het betrokken jaar in alle lidstaten is ontvangen.

4. De lidstaten dragen er zorg voor dat een persoon die op zijn grondgebied in zodanige hoeveelheden bijdragende olie ontvangt dat hij verplicht is in het COPE-fonds bij te dragen vermeld wordt op een lijst die door de Commissie in overeenstemming met de navolgende bepalingen van dit artikel wordt samengesteld en geactualiseerd.

5. Elke lidstaat doet aan de Commissie mededeling van de naam en het adres van elke persoon die met betrekking tot deze staat ingevolge dit artikel gehouden is bij te dragen in het COPE-fonds alsmede van de gegevens betreffende de ontvangen hoeveelheden bijdragende olie die gedurende het voorafgaande kalenderjaar door een dergelijke persoon zijn ontvangen.

6. Teneinde vast te stellen welke personen op een bepaald tijdstip gehouden zijn bij te dragen in het COPE-fonds en, zo nodig, te bepalen welke hoeveelheden olie in aanmerking moeten worden genomen ten aanzien van elke zodanige persoon bij het vaststellen van de door hem verschuldigde bijdrage, geldt de lijst als bewijs van de daarin vermelde gegevens totdat het tegendeel bewezen is.

7. De bijdragen worden betaald aan de Commissie en de inning dient uiterlijk te zijn voltooid één jaar nadat het besluit om de bijdragen te heffen door de Commissie is genomen.

8. De bijdragen als bedoeld in dit artikel worden alleen gebruikt voor het vergoeden van schade door verontreiniging als bedoeld in artikel 5.

9. Elk potentieel surplus aan bijdragen die voor een bepaald voorval zijn geheven en niet zijn gebruikt voor de vergoeding van schade met betrekking tot dat voorval of elke rechtstreeks daarmee verband houdende doelstelling wordt uiterlijk 6 maanden na de voltooiing van de vergoedingswerkzaamheden betreffende dat voorval terugbetaald aan de persoon die de bijdrage heeft betaald.

10. Wanneer een lidstaat niet voldoet aan zijn verplichtingen in verband met het COPE-fonds en dit leidt tot een financieel verlies voor het COPE-fonds is die lidstaat aansprakelijk voor de vergoeding van een zodanig verlies aan het COPE-fonds.

Artikel 7
Subrogatie

Het COPE-fonds treedt voor elk bedrag dat het aan schadevergoeding in overeenstemming met artikel 5 heeft betaald bij wege van subrogatie in de rechten die de persoon wiens schade aldus is vergoed op grond van het Aansprakelijkheidsverdrag of het Fondsverdrag zou hebben kunnen doen gelden.

Artikel 8

Vertegenwoordiging en beheer van het COPE-fonds

1. De Commissie is de vertegenwoordiger van het COPE-fonds. In dat verband vervult zij de taken waarin deze verordening voorziet of die in andere opzichten nodig zijn voor de goede werking en functionering van het COPE-fonds.

2. De volgende besluiten betreffende de werking van het COPE-fonds worden door de Commissie genomen in overeenstemming met de procedure in artikel 9, lid 2:

   a. besluiten houdende vaststelling van de bijdragen die moeten worden geheven in overeenstemming met artikel 6;

   b. besluiten houdende goedkeuring van de regeling van vorderingen in overeenstemming met artikel 5, lid 3 en besluiten in verband met de verdeling onder de schuldeisers van het voor schadevergoeding beschikbare bedrag in overeenstemming met artikel 5, lid 6;

   c. besluiten in verband met de betaling van schuldeisers als bedoeld in artikel 5, lid 4; en

   d. besluiten houdende vaststelling van de voorwaarden waaronder voorlopige betalingen met betrekking tot vorderingen worden gedaan teneinde ervoor te zorgen dat de slachtoffers zo vlug mogelijk worden vergoed

Artikel 9

Comité

1. De Commissie wordt bijgestaan door een Comité voor het COPE-fonds bestaande uit vertegenwoordigers van de lidstaten en voorgezeten door de vertegenwoordiger van de Commissie.

2. Waar verwezen wordt naar dit lid is, overeenkomstig de artikelen 7 en 8 van het Besluit 1999/468/EG, de beheersprocedure die is vastgesteld in artikel 4 ervan van toepassing

   De termijn als bedoeld in artikel 4, lid 3 bedraagt één maand.

Artikel 10

Boetes

1. De lidstaten stellen een systeem van geldboetes vast die moeten worden opgelegd aan iedere persoon die door een rechtbank schuldig is bevonden aan het door zijn onrechtmatige opzettelijke of grovelijk nalatige handelingen of verzuimen bijdragen aan een voorval dat verontreiniging door olie in een gebied als bedoeld in artikel 2, lid 1 heeft veroorzaakt of gedreigd te veroorzaken.

2. De in overeenstemming met lid 1 opgelegde boetes doen geen afbreuk aan de wettelijke aansprakelijkheid van de betrokken partijen als bedoeld in deze verordening of elders, en houden geen verband met de door het voorval veroorzaakte

schade. Zij zijn voldoende hoog om de persoon te ontraden een overtreding te plegen of daarmee door te gaan.

3. De boetes als bedoeld in lid 1 zijn niet verzekerbaar.

4. De gedaagde heeft het recht in beroep te gaan tegen boetes als bedoeld in lid 1.

Artikel 11
Inwerkingtreding

Deze verordening treedt in werking op de twintigste dag volgende op die van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen*. Zij is van toepassing op [12 maanden na de datum van inwerkingtreding ervan].

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

Gedaan te Brussel, op […]

Voor het Europees Parlement	*Voor de Raad*
De Voorzitster	*De Voorzitter*
[…]	*[…]*

FINANCIEEL MEMORANDUM

1. TITEL VAN DE MAATREGEL

Voorstel voor een Verordening van het Europees Parlement en de Raad tot instelling van een Fonds voor vergoeding van schade door verontreiniging door olie in de Europese wateren en daarmee samenhangende maatregelen.

2. BEGROTINGSLIJN(EN)

B2-702 : Voorbereidings-, evaluatie- en bevorderingsactiviteiten voor de verkeersveiligheid

3. RECHTSGRONDSLAG

Veiligheid van het zeevervoer en milieubescherming: artikel 80, lid 2 en 175, lid 1 van het Verdrag.

4. OMSCHRIJVING VAN DE MAATREGEL

4.1 Algemene doelstelling

Het voorzien in een toereikende vergoeding voor slachtoffers van schade door verontreiniging door olietankers in de Europese wateren en het in het leven roepen van een afschrikkende financiële sanctie voor personen die betrokken zijn bij de levering en het gebruik van schepen die niet aan de normen voldoen.

4.2 Looptijd van de maatregel en regels voor de verlenging ervan

Onbepaald

5. INDELING VAN DE UITGAVEN OF INKOMSTEN

5.1 Niet-verplichte uitgaven

5.2 Gesplitste kredieten

5.3 Categorie van de inkomsten: gereserveerde inkomsten (bijdragen in het COPE-fonds)

6. AARD VAN DE UITGAVEN OF INKOMSTEN

Beleids- en huishoudelijke uitgaven voor de follow-up en controle van de tenuitvoerlegging van de verordening.

Het grootste deel van de beleidsuitgaven (betaling van schadevergoeding aan slachtoffers van Europese olieverliezen) en -inkomsten (bijdragen van de ontvangers van olie) van het COPE-fonds vindt plaats via de begroting als gereserveerde

inkomsten. De werking van het COPE-fonds is zo opgezet dat de inkomsten gelijk zijn aan de uitgaven.

Bovendien kunnen bepaalde uitgaven voortvloeien uit vergaderingen met deskundigen uit de betrokken industrie en het uitvoeren van een studie naar het effect, de implementatie en de ontwikkeling van een potentiële Europese regeling van aansprakelijkheid voor en vergoeding van schade door verontreiniging door olie.

7. FINANCIËLE GEVOLGEN

7.1 Wijze van berekening van de totale kosten van de maatregel (relatie tussen afzonderlijke en totale kosten)

De afzonderlijke kosten bestaan uit een jaarlijks terugkerend bedrag van 5.000 € voor het gemiddeld eenmaal per jaar organiseren van een eendaagse vergadering met deskundigen uit de betrokken industrie. Voorts willen de diensten van de Commissie een contract afsluiten voor het uitvoeren van een studie naar het effect, de implementatie en de ontwikkeling van een potentiële Europese regeling van aansprakelijkheid voor en vergoeding van schade door verontreiniging door olie. De kosten van een dergelijke studie worden geraamd op 100.000 €.

7.2 Beleidsuitgaven aan studies, deskundigen enz. die in deel B van de begroting zijn opgevoerd

Vastleggingskredieten in miljoen EUR (lopende prijzen)

	Jaar n	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 en volg. jaren	Totaal
– Studies		0,1					0,1
– Vergaderingen van deskundigen[23]		0,005	0,005	0,005	0,005	0,005	0,025
– Informatie en publicaties							
Totaal		0,105	0,005	0,005	0,005	0,005	0,125

[23] Kosten die voldoen aan de criteria in de Commissiemededeling van 22.4.1992 (SEC(92) 769).

7.3 Tijdschema voor de vastleggings- en betalingskredieten

miljoen EUR

	jaar n	N+1	n+2	n+3	n+4	n+5 en volg. jaren	Totaal
Vastleggingskredieten		0,105	0,005	0,005	0,005	0,005	0,125
Betalingskredieten							
jaar n n+1 n+2 n+3 n+4 n+5 en volg. jaren		0,105	0,005	0,005	0,005	0,005	0,105 0,005 0,005 0,005 0,005 0,005
Totaal		0,105	0,005	0,005	0,005	0,005	0,125

8. MAATREGELEN TER VOORKOMING VAN FRAUDE

– Controle op de inachtneming aan de procedures voor het uitnodigen van deskundigen uit de lidstaten op de vergaderingen van het Comité voor het COPE-fonds.

9. ELEMENTEN VAN DE KOSTEN-BATENANALYSE

9.1 Specifieke en gekwantificeerde doelstellingen; doelgroep

Instelling van een Fonds voor de vergoeding van schade door verontreiniging door olie in de Europese wateren (het COPE-fonds) om zorg te dragen voor de toereikende schadeloosstelling van slachtoffers van schade door verontreiniging die veroorzaakt is door olietankers in de Europese wateren.

Instelling van een systeem van geldboetes die moeten worden opgelegd aan iedere persoon die door een rechtbank schuldig is bevonden aan het door zijn onrechtmatige opzettelijke of grovelijk nalatige handelingen bijdragen aan een voorval dat verontreiniging door olie in de Europese wateren veroorzaakt of dreigt te veroorzaken.

In dit voorstel wordt in geen communautaire financiële bijdrage voorzien.

Het COPE-fonds wordt gefinancierd door de ontvangers van olie in Europa. De begunstigden van dit Fonds zijn slachtoffers die schade hebben geleden na een Europees olieverlies, maar vanwege ontoereikende vergoedingsgrenzen geen volledige schadevergoeding hebben kunnen verkrijgen op grond van de internationale regeling inzake aansprakelijkheid en schadevergoeding. Voor dit doel geïnde en niet gebruikte bijdragen worden aan de ontvangers van olie terugbetaald.

9.2 Motivering van de maatregel

De winst van de instelling van een Fonds voor de vergoeding van schade door verontreiniging door olie op communautair niveau is een vervijfvoudiging van het voor schadevergoeding beschikbare bedrag ten opzichte van de bestaande bedragen, een stevige garantie dat een toereikende vergoeding werkelijk beschikbaar is en een spreiding van het risico van olieverliezen over alle kustlidstaten.

Het voortbouwen op procedures en werkwijzen van het bestaande internationale schadevergoedingsstelsel is in die zin nuttig dat de instelling van een parallelle organisatie die de werkzaamheden van de internationale instanties overdoet kan worden vermeden.

Als spin-off en multiplicatoreffecten wordt verwacht dat het communautaire kader mogelijk wereldwijd wordt erkend en als aanzet kan fungeren tot het nemen van maatregelen op internationaal niveau om de vergoedingsniveaus op te trekken binnen het internationale stelsel van aansprakelijkheid voor en vergoeding van schade door verontreiniging door olie dat door de Internationale Maritieme Organisatie is ingesteld.

De belangrijkste onzekerheidsfactor is het tempo waarin ongevallen die het COPE-fonds in werking doen treden (te weten ongevallen die schade veroorzaken in de wateren van de EU waarbij de kosten van de totale vorderingen de op grond van het internationale systeem beschikbare maximumvergoeding, d.w.z. EUR 200 miljoen, overschrijden) zullen optreden. Dergelijke ongevallen zullen zich waarschijnlijk niet vaak voordoen, aangezien gedurende de 22 jaar dat het IOPC-fonds werkzaam is zich slechts weinig ongevallen hebben voorgedaan die dreigden de maximumgrenzen te overschrijden. Bovendien werden de maximumgrenzen in 1996 meer dan verdubbeld, toen de Protocollen van 1992 bij de Aansprakelijkheids- en Fondsverdragen in werking traden. Voorts zijn onlangs stappen gezet om de beschikbare internationale maximumvergoeding met nog eens 50% te verhogen, van EUR 200 miljoen tot EUR 300 miljoen. Tot dusver zou slechts één voorval met een tanker, de *Erika*, in december 1999, aanleiding hebben gegeven tot een inwerkingtreding van het COPE-fonds, als dit zou zijn ingesteld. Anderzijds kwamen met de *Erika* geen uitzonderlijke soort en hoeveelheden olie vrij en is de kans dat een dergelijk ongeval zich opnieuw voordoet zeker niet denkbeeldig.

9.3 Het volgen en evalueren van de maatregel

De voornaamste effectindicator wat het COPE-fonds betreft is de frequentie waarmee het in werking wordt gebracht en de mate waarin het toereikende schadevergoeding kan verschaffen aan slachtoffers van olieverliezen. Rapportage door de lidstaten wordt overwogen met het oog op het beoordelen van het functioneren van de lidstaten in verband met het aanwenden van sancties wegens grove nalatigheid ten aanzien van elke persoon die betrokken is bij het vervoer van olie over zee.

De frequentie waarmee evaluaties nodig zijn, hangt af van de activiteiten van het COPE-fonds. Pas nadat een ongeval dat het COPE-fonds in werking doet treden is geregeld, zal evaluatie nodig zijn.

Wat betreft de sancties die worden opgelegd aan personen die betrokken zijn bij ongevallen in de Europese wateren zijn echter vaker evaluaties nodig, die bestaan in regelmatige rapportage door de lidstaten over de tenuitvoerlegging van artikel 10 van de verordening.

10. HUISHOUDELIJKE UITGAVEN (AFDELING III, DEEL A VAN DE BEGROTING)

10.1 Gevolgen voor het aantal posten

Het effect van dit voorstel op Deel A van de begroting is over het algemeen beperkt. Wanneer er zich echter een olieverlies voordoet dat het COPE-fonds in werking doet treden, zal dat zelfs grote gevolgen hebben voor het Commissiepersoneel, in de vorm van het verrichten van diverse taken in verband met het vertegenwoordigen van het Fonds, het voorbereiden van vergaderingen van het Comité voor het COPE-fonds, onderzoek naar de feiten, coördinatie met het IOPC-fonds enz. Gezien het feit dat dergelijke activiteitspieken zich waarschijnlijk niet zo vaak zullen voordoen, blijft het algemene effect op het aantal posten desondanks beperkt.

Soorten posten		Aantal personeelsleden voor het beheer van de maatregel		Bron		Duur
		Vaste posten	Tijdelijke posten	Huidige middelen van het DG of de betrokken dienst	Extra middelen	
Ambtenaren of tijdelijke functionarissen	A B C	0,5 - -	0,5 - -	1,0 - -	- - -	Onbepaald
Overige middelen		-	-	-	-	-
Totaal		0,5	0,5	1,0	-	Onbepaald

10.2 Algemene financiële gevolgen van bijkomend personeel

EUR 108.000 per jaar

10.3 Stijging van andere huishoudelijke uitgaven als gevolg van de maatregel

EUR

Begrotingslijn	Bedragen	Wijze van berekening
A 7031 (verplichte comités)	9.750€	Het voor de toepassing van deze verordening ingestelde beheercomité (het Comité voor het COPE-fonds) zal naar verwachting eenmaal per jaar gedurende 1 dag bijeenkomen om bijzondere problemen in verband met de tenuitvoerlegging van de bepalingen van deze verordening te bespreken. De vergoeding van de reiskosten van overheidsdeskundigen om deze vergadering bij te wonen, wordt geraamd op gemiddeld 650€/deskundige x 15.
Totaal	9.750€	

De bovenstaande uitgaven onder begrotingsonderdeel A 7 zullen worden gedekt door kredieten uit de algemene begroting van DG TREN

NOTITIE OVER DE VERWACHTE EFFECTEN
HET EFFECT VAN HET VOORSTEL OP HET BEDRIJFSLEVEN MET SPECIALE AANDACHT VOOR HET MIDDEN- EN KLEINBEDRIJF (MKB)

TITEL VAN HET VOORSTEL

Voorstel voor een Verordening van het Europees Parlement en de Raad tot instelling van een Fonds voor vergoeding van schade door verontreiniging door olie in de Europese wateren en daarmee samenhangende maatregelen.

REFERENTIENUMMER VAN HET DOCUMENT

COM(….)……def. van

HET VOORSTEL

1. Waarom is, rekening houdend met het subsidiariteitsbeginsel, communautaire wetgeving op dit gebied noodzakelijk en wat zijn de voornaamste doelstellingen?

Het Verdrag voorziet in de vaststelling van een gemeenschappelijk vervoerbeleid en de voorgenomen maatregelen tot implementatie van een dergelijk beleid omvatten maatregelen tot verbetering van de veiligheid en milieubescherming wat betreft het zeevervoer. De toereikende vergoeding van de slachtoffers van maritieme olieverliezen en de invoering van geldboetes wegens grove nalatigheid bij het vervoer van olie over zee maken integrerend deel uit van dergelijke maatregelen.

Hoewel er internationale verdragen zijn die de aansprakelijkheid en schadevergoeding bij olieverliezen reguleren waarbij alle relevante lidstaten partij zijn of dat binnenkort zullen zijn, is bij recente ongevallen, met name het zinken van de *Erika* in 1999, de ontoereikendheid van deze mechanismen om de slachtoffers voldoende schadeloos te stellen naar voren gekomen.

De verordening behelst het opzetten van een Fonds voor de vergoeding van schade door verontreiniging door olie in de Europese wateren (het COPE-fonds). Gegeven het feit dat een relatief goed functionerend internationaal systeem voor de vergoeding van schade door olieverliezen al bestaat, bestaat de meest efficiënte oplossing om de vergoedingsgrenzen te verhogen in het voortbouwen op en aanvullen van het internationale systeem, waardoor het overdoen van werkzaamheden en excessieve administratie worden vermeden. Het COPE-fonds is dan ook voor een groot deel gebaseerd op procedures en beoordelingsvormen die in het kader van het internationale systeem van toepassing zijn.

Een olieverlies kan potentieel enorme schade veroorzaken. Bij ongevallen waar de internationale vergoedingsgrenzen worden overschreden, zullen de slachtoffers op grond van het bestaande internationale stelsel niet volledig worden vergoed. Gemeenschapswijde maatregelen op dit gebied zullen de mogelijkheden om de slachtoffers van een Europees olieverlies volledig te vergoeden sterk verbeteren door de oprichting van een Fonds waarin de ontvangers van olie in alle betrokken lidstaten bijdragen. Het voor schadevergoeding maximaal beschikbare bedrag wordt opgetrokken van de huidige EUR 200 miljoen tot EUR 1 miljard. Bovendien worden de kosten van olieverliezen in de wateren van de Europese Unie over alle kuststaten van de EU gespreid. De concrete toegevoegde waarde van de

voorgestelde maatregel is aldus een vervijfvoudiging van het voor schadevergoeding beschikbare bedrag ten opzichte van de bestaande bedragen, een veel steviger garantie dat een toereikende vergoeding werkelijk beschikbaar is en een spreiding van het risico van olieverliezen over alle kustlidstaten. Een meer indirect voordeel is dat de garantie van beschikbare extra financiering de vergoeding van de schade door Europese olieverliezen in het Internationaal Fonds voor vergoeding van de schade door verontreiniging door olie waarschijnlijk zal versnellen, zelfs wat verliezen betreft die niet de algemene maximumvergoeding bereiken waarin dat fonds voorziet.

De instelling van een vergoedingsfonds voor schade door olieverliezen vereist regulering. De partijen die gehouden zijn om bij te dragen in het fonds, d.w.z. de Europese ontvangers van olie, zullen waarschijnlijk geen potentieel grote bedragen bijdragen tenzij zij daar wettelijk toe verplicht zijn. Bovendien zijn eisen inzake bijdrage in en vergoedingsbetalingen van het fonds niet op een uniforme en geharmoniseerde wijze afdwingbaar tenzij zij identiek zijn voor elke betrokken lidstaat en entiteit. Geharmoniseerde regels zijn dan ook een hulpmiddel om te zorgen voor een uniforme uitvoering van de verplichtingen. Vandaar de noodzaak om toe te zien op een uniforme toepassing van deze bepalingen in de vorm van een verordening.

Tenslotte omvat het voorstel een artikel dat bepaalt dat de lidstaten geldboetes opleggen wegens grovelijk nalatig gedrag aan elke persoon die betrokken is bij het vervoer van olie over zee. Een dergelijke maatregel vereist per definitie regulering en een Gemeenschapswijde bepaling is de beste manier om tot het geharmoniseerde gebruik van dergelijke sancties te komen in de Gemeenschap.

EFFECTEN OP HET BEDRIJFSLEVEN

2. Op welke bedrijven is het voorstel van invloed?
   - In welke sectoren?
   - Welke bedrijfsomvang (met welk aandeel van kleine en middelgrote bedrijven)
   - In welke specifieke geografische gebieden in de Gemeenschap zijn deze bedrijven gevestigd?

De bedrijfssectoren waarop dit voorstel het meest van invloed is, omvatten ondernemingen die in de Gemeenschap zijn gevestigd en meer dan 150.000 ton zware stookolie en/of ruwe olie ontvangen die over zee wordt aangevoerd. Op basis van procedures die al bestaan op internationaal niveau dragen deze ontvangers bij in het COPE-fonds.

Aldus impliceert de aard van de bijdrage in het COPE-fonds dat de effecten geconcentreerd zijn op grote olie-invoerders en –handelaars, terwijl kleine en middelgrote ondernemingen hier enkel mee te maken hebben voor zover zij deze drempels overschrijden. Ook is het voorstel enkel direct van invloed op bedrijven die gevestigd zijn in lidstaten welke over oliehavens en –terminals beschikken.

De andere doelstelling van het voorstel, de instelling van communautaire geldboetes wegens grovelijk nalatig gedrag ten aanzien van elke persoon die betrokken is bij het vervoer van olie over zee, kan op een breder spectrum spelers in de maritieme wereld betrekking hebben. Reders, vrachteigenaren, bevrachters, classificatiebureaus, managers en exploitanten kunnen allemaal gehouden zijn om dergelijke boetes te betalen, maar alleen wanneer zij door een rechtbank schuldig zijn bevonden aan grove nalatigheid.

3. Welke maatregelen moeten de bedrijven nemen om aan de voorgestelde wetgeving te voldoen?

Het voorstel heeft geen gevolgen voor de bedrijven tenzij er zich in de Europese wateren een grote olieramp voordoet of tenzij bedrijven door een rechtbank schuldig worden bevonden aan grovelijk nalatig gedrag.

Als zich een groot olieverlies voordoet, dienen de ontvangers van olie hun bijdrage te betalen in het COPE-fonds. De hoogte van de bijdragen wordt door de Commissie bepaald, daarin bijgestaan door het Comité voor het COPE-fonds, en de ontvangers van olie worden door het COPE-fonds rechtstreeks gefactureerd op basis van door de lidstaten verstrekte informatie over bijdragende olie.

4. Welke economische effecten zijn van de voorgestelde wetgeving te verwachten?

– Voor de werkgelegenheid?

– Voor de investeringen en de oprichting van nieuwe bedrijven?

– Voor het concurrentievermogen van de ondernemingen?

Gegeven het feit dat de bijdragen in het COPE-fonds gebaseerd zijn op de jaarlijkse hoeveelheden ontvangen zware stookolie en/of ruwe olie varieert de gevraagde bijdrage sterk per lidstaat en per individueel bedrijf. De grootste ontvangers betalen de grootste bijdrage terwijl kleinere bedrijven minder betalen overeenkomstig hun aandeel in de totale hoeveelheid ontvangen olie in de betrokken lidstaat.

Een worst case scenario is dat er zich een ongeval met olieverlies in de Europese wateren voordoet dat schade veroorzaakt voor EUR 1 miljard of meer. Als een dergelijk ongeval zich voordoet voordat de huidige maximumgrenzen van het IOPC-fonds van EUR 200 miljoen tot EUR 300 miljoen worden verhoogd, zal door het COPE-fonds het maximumdeel, namelijk EUR 800 miljoen, moeten worden gedragen.

De economische gevolgen van een dergelijk ongeval voor de ontvangers van olie kunnen als volgt worden samengevat. Het totale bedrag dat door het COPE-fonds wordt gevraagd (EUR 800 miljoen) moet worden verdeeld over de invoerders van 623 miljoen ton bijdragende olie (zie onderstaande tabel). Dit zou bijkomende kosten met zich meebrengen van EUR 1,28 per ton ontvangen olie (hetgeen overeenkomt met EUR 0,18 per vat). Wat de olieprijs betreft zou dit een tijdelijke verhoging van 0,5% van de huidige olieprijzen betekenen (wanneer men EUR 35 per vat rekent). Gezien het aantal factoren dat mee de brandstofprijzen bepaalt, zal dit waarschijnlijk geen effect hebben op de brandstofprijs.

De financiële gevolgen voor individuele ontvangers kunnen evenwel belangrijker zijn. Er zijn geen cijfers voorhanden over de door individuele bedrijven ontvangen hoeveelheid olie. Wel geven algemene cijfers over de in de lidstaten van de EU/EER ontvangen bijdragende olie een indicatie van het deel van de totale bijdragen in het COPE-fonds dat moet worden betaald door de in deze lidstaten gevestigde bedrijven. De volgende cijfers voor 1999 zijn ontleend aan de meest recente informatie over de leveranties van bijdragende olie die als basis hebben gediend voor de berekening van de bijdrage in het IOPC-fonds.

Lidstaat (incl. EER)	**Ton bijdragende olie**	**% van het totaal**
Italië	138 miljoen	22,15%

Nederland	101 miljoen	16,21%
Frankrijk	95 miljoen	15,25%
Verenigd Koninkrijk	74 miljoen	11,88%
Spanje	61 miljoen	9,79%
Duitsland	37 miljoen	5,94%
Noorwegen	34 miljoen	5,46%
Zweden	20 miljoen	3,21%
Griekenland	18 miljoen	2,89%
Portugal	17 miljoen	2,73%
Finland	11 miljoen	1,77%
België	7 miljoen	1,12%
Denemarken	5 miljoen	0,80%
Ierland	5 miljoen	0,80%
IJsland	0	0,00%
Totaal	623	100%

De kans op een ongeval volgens het worst case scenario (zie hierboven) is echter, in het licht van de kosten van olieverliezen tot dusver, niet groot. Van zo'n 100 olieverliezen waarmee het IOPC gedurende de 25 jaar dat het werkzaam is te maken kreeg, overschreed er slechts één, de *Erika*, ernstig de huidige maximumvergoedingsgrens van EUR 200 miljoen, en zelfs voor de *Erika* liggen de totale kosten waarschijnlijk onder de EUR 400 miljoen. Bovendien voorziet de verordening in de mogelijkheid dat het COPE-fonds en de bijdragenden ten minste een deel van de uitgekeerde schadevergoeding recupereren.

Het COPE-fonds heeft pas financiële gevolgen voor de ontvangers van olie wanneer er zich in de Europese wateren een olieverlies voordoet dat de internationale vergoedingsgrenzen overschrijdt. Gegeven de beperkte kans op ongevallen die het COPE-fonds in werking doen treden in combinatie met de potentieel zeer kostbare gevolgen van dergelijke ongevallen, is het denkbaar dat de Europese ontvangers van olie besluiten voor hun risico een verzekering af te sluiten. In dat geval zou het voorstel ook bepaalde gevolgen hebben voor de Europese verzekeringssector.

Afgezien van de bovenbeschreven gevolgen zal het voorstel waarschijnlijk geen significante gevolgen hebben voor de werkgelegenheid of de investeringen, aangezien het voorstel voortbouwt op structuren en procedures die al bestaan in het kader van het internationale stelsel voor de vergoeding van schade door verontreiniging door olie.

5. Bevat het voorstel maatregelen teneinde rekening te houden met de specifieke situatie van het midden- en kleinbedrijf (bijvoorbeeld minder strenge of andere eisen)?

Aangezien, zoals hierboven uitgelegd, de bijdrage in het COPE-fonds afhangt van de hoeveelheden ontvangen olie is het automatische gevolg dat grotere ontvangers meer bijdragen terwijl op kleinere ontvangers van olie een beperktere financiële last rust. Bedrijven die minder dan 150.000 ton bijdragende olie per jaar ontvangen, betalen helemaal geen bijdrage.

OVERLEG

6. Som de organisaties op die over het voorstel zijn geraadpleegd en geef een kort overzicht van hun belangrijkste opvattingen.

- Raad van Europese verladers (ESC)
- Federatie van de Europese particuliere havenexploitanten (FEPORT)
- Organisatie van de zeehavens van de Europese Gemeenschap (ESPO)
- Redersverenigingen van de Europese Gemeenschap (ECSA)
- Europese Transportarbeidersfederatie (ETF)
- Europees Verzekeringscomité (CEA)
- Internationale vereniging van classificatiebureaus (IACS)
- International Group of Protection & Indemnity Clubs
- Internationale vereniging van onafhankelijke eigenaars van tankschepen (Intertanko)
- Internationaal scheepvaartforum van oliebedrijven (OCIMF)
- Internationale koopvaardijkamer (ICS)
- Internationale assuradeursvereniging (IUA)
- International Union of Marine Insurers (IUMI)
- International Tanker Owners' Pollution Federation Limited (ITOPF)

De sector- en beroepsorganisaties zijn geraadpleegd over de belangrijkste doelstellingen en beginselen van het voorstel. In het algemeen betwijfelen de sector- en beroepsorganisaties, al zien zij wel de noodzaak in van maatregelen om de vergoeding van slachtoffers van schade door olieverliezen te verbeteren, de noodzaak van een regionale maatregel op dit gebied. De meeste van deze organisaties steunen echter de benadering die erin bestaat voor te bouwen op het bestaande internationale systeem in plaats van een volledig nieuw systeem op te zetten, hetgeen zou inhouden dat Europa de Aansprakelijkheid- en Fondsverdragen opzegt.

Met name de reders (ICS, Intertanko & ECSA), de P&I Clubs en de oliemaatschappijen (OCIMF) hebben een duidelijke voorkeur om het debat betreffende de verbetering van de regeling van aansprakelijkheid voor en vergoeding van schade van slachtoffers van olieverliezen in de IMO te laten voeren. Zij wijzen op de goede staat van dienst van de bestaande regeling en het evenwicht dat daarin gevonden is tussen de belangen van de reders en de eigenaren van vracht en betwijfelen in het licht hiervan de noodzaak van communautaire maatregelen op dit gebied.

De Raad van Europese verladers is het eens met de analyse van de Commissie van de tekortkomingen van het internationale systeem, maar is van oordeel dat het opzetten van een Fonds als derde niveau niet met deze analyse spoort. De Europese Transportarbeidersfederatie steunt de Commissiebenadering.

Met name betreffende de oprichting van het COPE-fonds lijkt men het erover eens dat dit een van de weinige maatregelen is die uitvoerbaar is op EU-niveau waarbij men blijft voortbouwen op het bestaande internationale aansprakelijkheids- en schadevergoedingssysteem en dit verder in stand houdt.

OCIMF en ESC hebben er echter bezwaar tegen dat de volledige last van het “waarborgfonds” enkel bij de ontvangers van olie wordt gelegd, die naar hun mening niet verantwoordelijk zijn voor ongevallen.

2000/0327 (COD)

Voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de zeevaart

(Voor de EER relevante tekst)

TOELICHTING

1. INLEIDING

Het beleid van de EU voor de veiligheid op zee en de preventie van verontreiniging wordt vorm gegeven door een groot aantal wetgevingsmaatregelen die betrekking hebben op de belangrijkste aspecten van de geldende IMO-overeenkomsten. De hoofddoelstelling is te zorgen voor een doeltreffende en uniforme toepassing van de internationale regels binnen de Europese Unie. Het beleid strekt zich uit over een groot aantal gebieden, van classificatiebureaus tot toezicht op de havenstaten, van passagiersschepen tot uitrusting voor zeeschepen en havenontvangstfaciliteiten. Met de invoering van een EU-beleid voor de veiligheid op zee en de preventie van verontreiniging is een aantal nationale bevoegdheden van de lidstaten overgenomen door de Gemeenschap.

Om doeltreffend te zijn moet die wetgeving op een correcte en uniforme wijze worden toegepast in de gehele Gemeenschap. Alleen door een strikte toepassing van de bestaande regels kan de veiligheid op zee en de preventie van verontreiniging in de wateren van de Gemeenschap worden verbeterd. Zodoende worden voor iedereen gelijke voorwaarden gegarandeerd, waarbij de concurrentievervalsing door de economische voordelen voor schepen die de regels niet naleven, wordt beperkt en de ernstige deelnemers aan het scheepvaartverkeer worden beloond.

In de Gemeenschap wordt de taak om een correcte en geharmoniseerde tenuitvoerlegging van de bestaande wetgeving te waarborgen bemoeilijkt doordat de Europese Unie, in tegenstelling tot bepaalde landen zoals de VS, die een eenheidsstructuur hebben en dus in staat zijn uniforme procedures op te leggen en toe te zien op de naleving, moet werken met de verschillende administratieve tradities van de lidstaten. De administratieve structuren die betrokken zijn bij de veiligheid op zee verschillen aanmerkelijk van de ene lidstaat tot de andere: sommige zijn civielrechtelijk, andere zijn militair, en zij vervullen verschillende taken, van scheepsinspectie tot haven- en vlaggenstaatcontrole, bescherming van de visgronden, douane, bestrijding van de drugstrafiek en beheersing van de immigratie.

Om bovenstaande redenen heeft de Commissie zich gebogen over de verschillende mogelijkheden om het huidige systeem te verbeteren. In haar mededeling van 21 maart 2000 over de veiligheid van het vervoer van olie over de zee[24] heeft de Commissie dit probleem al aangekaart en heeft zij voorgesteld een Europees Agentschap voor de veiligheid van de zeevaart (EMSA) op te richten. De Commissie heeft ook uitgelegd dat het naar haar mening weinig realistisch of zeker voorbarig is om te trachten een geïntegreerde Europese operationele structuur of kustwacht op te richten die de rol van de nationale maritieme administraties zou overnemen. Het agentschap moet evenwel de acties van de lidstaten en de Commissie met het oog op de toepassing van de communautaire wetgeving ondersteunen, de tenuitvoerlegging ervan controleren en de doeltreffendheid van de in voege getreden maatregelen evalueren. Het agentschap krijgt echter geen bevoegdheid om beslissingen te nemen, aangezien het aan de lidstaten is, en met name aan de Commissie als uitvoerder en hoedster van de communautaire wetgeving, om voor de nodige follow-up te zorgen.

---

[24] COM(2000) 142 def. van 21.3.2000.

De Commissie heeft dit beginsel opnieuw geformuleerd in haar rapport voor de Europese Raad van Biarritz over de strategie van de Gemeenschap op het gebied van de veiligheid op zee[25]. In dit document wordt gesteld dat de Commissie, om zich te verzekeren van steun bij het toezicht en de controle op de uniforme en doeltreffende toepassing van de bestaande regels binnen de Europese Unie, overweegt om een specifieke structuur op te richten die de vorm kan krijgen van een Europees Agentschap voor de veiligheid op zee.

Via de huidige verordening stelt de Commissie voor een Europees Agentschap voor de veiligheid van de zeevaart op te richten. De tekst van het voorstel is het resultaat van een lange periode van analyse tijdens dewelke de Commissie de gelegenheid had om de toekomstige rol van dit agentschap nader te omschrijven. De Commissie meent dat het agentschap als hoofdopdracht heeft toe te zien op de correcte toepassing van de bestaande wetgeving en dat het daarnaast een grote rol moet spelen bij de organisatie van opleidingsactiviteiten met betrekking tot haven- en vlaggen-staatproblemen. Een harmonisering van de opleiding van de inspecteurs van de lidstaten kan immers bijdragen tot de totstandbrenging van een uniform veiligheidssysteem voor de zeevaart in de EU.

Voorts meent de Commissie dat het agentschap de diensten van de Commissie kan bijstaan bij de uitvoering van het grote aantal tijdverslindende technische taken waarmee zij krachtens de bestaande wetgeving is belast. Dat moet het de Commissiediensten mogelijk te maken zich te concentreren op hun eigenlijke beleidsopdrachten. Een laatste fundamentele taak van het agentschap is de verzameling, opslag en evaluatie van statistische gegevens inzake de veiligheid van de zeevaart en de doelbewuste of accidentele verontreiniging van de zee, de systematische exploitatie van de bestaande databanken en zonodig het opzetten van nieuwe databanken. De door het agentschap te leveren gegevens moeten het de Commissie en de lidstaten mogelijk maken de nodige maatregelen te treffen om de veiligheid op zee te verbeteren en de doeltreffendheid van de getroffen maatregelen te beoordelen.

Naar wordt verwacht zal het agentschap een stevig partnerschap tot stand brengen met en tussen de lidstaten op het gebied van de problemen van algemeen belang, de beste wetenschappelijke capaciteiten van de Unie ten volle benutten en een snellere reactie en besluitvorming van de Gemeenschap mogelijk maken. De structuur van het voorgestelde Agentschap doet geen afbreuk aan de regelgevingsbevoegdheid van de communautaire instellingen; op dit gebied zal het agentschap niet optreden. Ook de prerogatieven van de Commissie op het gebied van de tenuitvoerlegging van de begroting en het initiatiefrecht worden gerespecteerd. In aanvulling op de al verrichte werkzaamheden om de behoefte aan een Europees Agentschap voor de veiligheid van de zeevaart aan te tonen en te besluiten er een op te richten, zal de Commissie, in parallel met de bespreking van het voorstel door de instellingen, verder werken aan een kosten-batenanalyse.

---

25 COM(2000) 603 def. van 27.9.2000.

2. HET EUROPEES AGENTSCHAP VOOR DE VEILIGHEID VAN DE ZEEVAART (EMSA)

2.1. De doelstelling

De doelstelling van deze verordening is een Europees Agentschap voor de veiligheid van de zeevaart op te richten teneinde een hoog, uniform en doeltreffend niveau van bescherming van de veiligheid op zee en preventie van verontreiniging in de Gemeenschap te waarborgen. Om deze doelstellingen te bereiken moet een gespecialiseerd Agentschap worden opgericht: de zeevaartgemeenschap van de EU heeft een efficiënte instantie nodig die de lidstaten en de Commissie de nodige technische en wetenschappelijke ondersteuning kan geven, alsook een hoog niveau van deskundigheid, teneinde de communautaire wetgeving op het gebied van de veiligheid op zee goed toe te passen, de tenuitvoerlegging ervan te controleren en de doeltreffendheid van de genomen maatregelen te beoordelen. De bestaande wetgeving is zeer technisch. Zij moet worden uitgevoerd en bewaakt door personeel dat zeer gekwalificeerd is op het gebied van de veiligheid van de zeevaart, dat over een grote technische kennis beschikt en dat volledig op de hoogte is van de Europese en internationale regelgeving op het gebied van de veiligheid op zee en de preventie van verontreiniging.

2.2. Het agentschap

2.2.1. De taken

Het agentschap wordt opgezet als onderdeel van het communautair systeem. Het wordt de technische instantie die de Gemeenschap de nodige middelen kan bezorgen om doeltreffend op te treden ter verbetering van de normen voor de veiligheid op zee en de preventie van verontreiniging. Het agentschap zal de Commissie bijstaan in het continue proces van actualisering van de communautaire wetgeving op het stuk van de veiligheid van de zeevaart en zal de nodige ondersteuning geven om een uniforme en doeltreffende tenuitvoerlegging van dergelijke wetgeving in de gehele Gemeenschap te waarborgen. Het agentschap zal met name bijdragen tot de versterking van het gehele havenstaatcontrolestelsel van de Gemeenschap en van het toezicht op de door de Gemeenschap erkende classificatiebureaus. Een meer uitgebreide beschrijving van de taken van het agentschap wordt gegeven in het onderstaande hoofstuk "Toelichting bij de artikelen".

2.2.2. Functionering

a) Beheersorganen

Het agentschap kan maar goed functioneren wanneer de uitvoerend directeur ervan een grote onafhankelijkheid en flexibiliteit krijgt voor de organisatie van de interne werking van het agentschap. Daarom wordt het aan de uitvoerend directeur toevertrouwd om alle nodige maatregelen te nemen om de correcte uitvoering van het werkprogramma van het agentschap te waarborgen en met name te beslissen over inspectiebezoeken aan de classificatiebureaus en bezoeken aan de lidstaten. Voorts is de uitvoerend directeur ook verantwoordelijk voor het opstellen en uitvoeren van de begroting en het werkprogramma van het agentschap en voor alle personeelszaken.

Om de uitvoerend directeur de nodige legitimiteit te verschaffen, wordt voorgesteld dat hij op voorstel van de Commissie door de raad van bestuur wordt benoemd.

Een raad van bestuur, bestaande uit door de Commissie, de Raad en het Europees Parlement aangewezen vertegenwoordigers en vertegenwoordigers van de industrie, wordt belast met alle administratieve kwesties. Bij het begin van het begrotingsjaar stelt deze raad het werkprogramma van het agentschap vast, na goedkeuring door de Commissie, alsmede de begroting, waarbij hij zich baseert op de bijdragen en eigen ontvangsten. De raad van bestuur legt ook de procedures vast volgens dewelke de uitvoerend directeur beslissingen mag nemen en tuchtrechtelijk toezicht houdt op de hoge functionarissen van het agentschap. Door de uitvoerend directeur genomen beslissingen die geen betrekking hebben op personeelszaken kunnen door de Commissie worden aangevochten.

b) Personeel

Voor de uitvoering van de bovenbeschreven taken moet het agentschap beschikken over voldoende hoog-gekwalificeerd personeel. Het personeel van het agentschap moet de Commissie bijstaan bij de taak ervoor te zorgen dat de communautaire regelgeving op het gebied van de veiligheid van de zeevaart en de preventie van verontreiniging bij de tijd blijft en op een uniforme en doeltreffende wijze wordt toegepast. Dit geschoolde personeel zal ook bijdragen tot de organisatie van passende opleidingsactiviteiten voor de lidstaten en kandidaat-lidstaten. Het benodigde personeelsbestand van het agentschap wordt geraamd op ongeveer 55 personen.

De regelingen welke van toepassing zijn op de ambtenaren en andere personeelsleden van de Europese Gemeenschappen, zijn van toepassing op het personeel van het Agentschap. Het is de bedoeling dat uitsluitend een klein gedeelte van het personeelsbestand bestaat uit ambtenaren van de Gemeenschap die door de instellingen van de Gemeenschap als tijdelijke medewerkers zijn gedetacheerd. De overige personeelsleden worden aangeworven op basis van ervaring en verdienste. Zonder afbreuk te doen aan de noodzaak om te zorgen voor een gekwalificeerd, voldoende groot en duurzaam personeelsbestand, zullen deze functionarissen worden aangeworven op basis van tijdelijke, verlengbare contracten, zodat steeds kan worden gezorgd voor nieuw personeel dat op de hoogte is van de recentste technologische ontwikkelingen.

c) Begroting

Het agentschap moet kunnen beschikken over voldoende middelen om zijn personeel aan te werven, zijn taken te vervullen en een vlotte en efficiënte werking mogelijk te maken. Voor het eerste jaar kan het benodigde bedrag op ongeveer 2.625.000 € worden begroot, wat zal worden opgevoerd tot circa 7.600.000 € wanneer het agentschap volledig operationeel is geworden.

Het agentschap wordt hoofdzakelijk gefinancierd door subsidies van de Gemeenschap. Het agentschap mag een bepaalde vergoeding vragen voor zijn publicaties en opleidingsactiviteiten. Het totale bedrag van deze vergoedingen zal echter beperkt zijn ten opzichte van de totale begroting van het agentschap.

Het agentschap moet passende regels en controlemechanismen vaststellen. De raad van bestuur is bevoegd om de nodige maatregelen te treffen, maar het agentschap zal in laatste instantie onder de supervisie staan van het Europees Rekenhof.

d) Taalstelsel

Het taalstelsel moet het voor het agentschap mogelijk maken snel en efficiënt te werken. De raad van bestuur van het agentschap moet beslissen over het taalstelsel van het agentschap.

e) Vestigingsplaats

Het agentschap wordt gevestigd op een geschikte plaats die het mogelijk maakt goed samen te werken met de relevante instellingen van de Gemeenschap. Rekening houdend met die eis zal de Commissie, na evaluatie van de ontvangen aanvragen, aan de bevoegde autoriteiten één of meerdere locaties voorstellen. Op basis van dit voorstel zullen de bevoegde autoriteiten uiterlijk zes maanden na vaststelling van deze verordening een definitieve vestigingsplaats vastleggen.

f) Transparantie

Het agentschap zal zijn regels betreffende de transparantie en toegang tot de documenten vaststellen in overeenstemming met de besluiten van het Europees Parlement en de Raad, in de context van artikel 255 van het EG-Verdrag.

3. DE KEUZE VAN DE RECHTSGROND

De rechtsgrond van de voorgestelde verordening is artikel 80, lid 2, dat consistent is met de doelstelling van het voorstel en met alle tot dusverre vastgestelde wetgeving op maritiem gebied, voornamelijk waar het veiligheid en milieubescherming betreft.

4. RECHTVAARDIGING VAN DE VOORGESTELDE MAATREGEL

Wat is het doel van de voorgestelde maatregel in verband met de verplichtingen van de Gemeenschap en wat is de communautaire dimensie van de aangelegenheid (bijvoorbeeld hoeveel lidstaten zijn er bij betrokken en welke oplossing gold tot dusver)?

Het Verdrag voorziet in de vaststelling van een gemeenschappelijk vervoerbeleid. Bij de maatregelen die kunnen worden genomen om een dergelijk beleid ten uitvoer te leggen, behoren maatregelen om de veiligheid van de zeevaart te verbeteren als bedoeld in artikel 80, lid 2.

In dat verband is de hoofddoelstelling van de voorgestelde maatregel de oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de zeevaart. Momenteel heeft de Gemeenschap een groot aantal wetgevingsmaatregelen voor de veiligheid van de zeevaart vastgesteld. Om ervoor te zorgen dat deze wetgeving doeltreffend is en dat de veiligheid van de zeevaart en de preventie van verontreiniging in de gehele Gemeenschap worden versterkt, moet ervoor worden gezorgd dat die wetgeving op een uniforme wijze wordt toegepast. Het agentschap is bedoeld om bij te dragen tot deze doelstelling.

Alle lidstaten, zowel die welke aan de kust zijn gelegen als die welke door land zijn omsloten, hebben belang bij de verbetering van de normen voor de veiligheid van de zeevaart en de preventie van verontreiniging. Striktere normen houden immers niet

alleen schonere zeeën en kusten in, maar ook een veiliger scheepvaart en een vermindering van het risico schepen, lading of mensenlevens te verliezen.

Tot dusver hebben alle lidstaten bij de toepassing van de bestaande communautaire wetgeving onafhankelijk gehandeld en heeft de Commissie toegezien op de goede omzetting van die communautaire wetgeving in nationaal recht. Uit praktisch oogpunt vergt de communautaire dimensie van het probleem een meer uniforme aanpak.

Valt de voorgestelde maatregel onder een exclusieve bevoegdheid van de Gemeenschap of onder een met de lidstaten gedeelde bevoegdheid?

Het agentschap treedt op in zaken die tot de communautaire bevoegdheid behoren aangezien het bijstand levert bij de tenuitvoerlegging van de communautaire wetgeving.

Wat is de meest doeltreffende aanpak, gelet op de mogelijkheden van de Gemeenschap en die van de lidstaten?

Gezien de kenmerken van het communautaire beleid voor de veiligheid van de zeevaart en de noodzaak om te zorgen voor een uniforme uitvoering daarvan, is een communautaire maatregel de enige manier om eenzelfde niveau van veiligheid en preventie van verontreiniging in de gehele Unie te waarborgen.

Welke concrete meerwaarde vloeit voort uit het optreden van de Gemeenschap en wat zijn de kosten van niet-optreden van de Gemeenschap?

Het agentschap zal aanmerkelijk bijdragen tot de goede toepassing van de communautaire wetgeving in de gehele Unie, de ontwikkeling en verspreiding van "beste praktijken" in de lidstaten en de versterking van het algemene communautaire systeem voor de veiligheid van de zeevaart en de preventie van verontreiniging. Dit zal op zijn beurt het risico van scheepsongevallen, verontreiniging van het mariene milieu en verlies van mensenlevens op zee verminderen.

Voorts zorgt een behoorlijke en uniforme tenuitvoerlegging van de bestaande wetgeving voor een gelijk speelveld, een vermindering van de concurrentie-vervalsing door de economische voordelen van niet-conforme schepen en een beloning van de ernstige deelnemers aan het scheepvaartverkeer.

De kosten van niet-optreden zijn zeer moeilijk te kwantificeren omdat dit in de eerste plaats zou inhouden dat wordt aangegeven hoeveel ongevallen door het agentschap zullen worden voorkomen. Er kan echter wel worden gesteld dat wanneer het agentschap erin slaagt ook maar één groot ongeval te voorkomen - zoals het zinken van de ERIKA, wat een schade heeft veroorzaakt van naar schatting 400 miljoen euro - het zijn kosten meer dan heeft terugverdiend.

Over welke middelen beschikt de Gemeenschap om op te treden(aanbeveling, financiële bijstand, verordening, wederzijdse erkenning)?

Gezien de doelstelling van de maatregel is een verordening het enig mogelijke middel. Uniformiteit en doeltreffendheid van de toepassing van de communautaire wetgeving op het gebied van de veiligheid van de zeevaart en de preventie van verontreiniging kunnen niet worden bereikt met een minder bindend

wetgevingsinstrument. Een verordening is het wetgevingsinstrument dat algemeen wordt gebruikt om een agentschap in de Gemeenschap op te richten.

Is een uniforme regeling nodig of kan worden volstaan met een richtlijn die de algemene doelstellingen aangeeft en de uitvoering aan de lidstaten overlaat?

Als aangegeven in het vorige punt wordt de keuze van het type wetgeving bepaald door de doelstelling zelf van de maatregelen.

5. TOELICHTING BIJ DE ARTIKELEN

Hoofdstuk I – Doelstellingen en taken

Artikel 1

In dit artikel wordt gespecificeerd dat de noodzaak om een Europees Agentschap voor de veiligheid van de zeevaart op te richten, voortvloeit uit het feit dat de Gemeenschap een hoog, uniform en efficiënt niveau van veiligheid op zee en preventie van verontreiniging wil waarborgen. Voorts wordt in dit artikel verduidelijkt dat het agentschap de lidstaten en de Commissie de nodige technische en wetenschappelijke bijstand moet verstrekken bij de correcte toepassing van de communautaire wetgeving op het gebied van de veiligheid op zee, de controle op de tenuitvoerlegging daarvan en de beoordeling van de doeltreffendheid van de getroffen maatregelen.

Artikel 2

1. Dit is het centrale artikel waarin de taken worden omschreven die het agentschap moet vervullen om ten volle de in het eerste artikel genoemde doelstellingen te kunnen bereiken.

a) De taken van het agentschap zijn de continue ontwikkeling van de internationale wetgeving betreffende de veiligheid op zee en het maken van een diepgaande analyse van de onderzoeksprojecten die worden uitgevoerd op het stuk van de veiligheid van de zeevaart en de bescherming van het mariene milieu. Op basis van beide activiteiten en van de eigen deskundigheid zal het agentschap de Commissie ervan op de hoogte brengen dat de communautaire wetgeving eventueel moet worden geactualiseerd, daarbij rekening houdend met de noodzaak om de doeltreffend ervan te waarborgen.

b) Teneinde het algemene functioneren van het communautaire stelsel van toezicht door de havenstaat te controleren, zal het agentschap bezoeken afleggen aan de lidstaten om na te gaan op welke manier de lidstaten hun verplichtingen inzake havenstaatcontrole naleven. Deze bezoeken zullen uiterst nuttige zijn om "beste praktijken" te ontwikkelen en die later te verspreiden in het geheel van de Gemeenschap. Op basis van de verworven ervaring, zowel door de bezoeken aan de lidstaten als bij de algemene controle van het communautaire stelsel voor toezicht op de havenstaten, zal het agentschap de Commissie voorstellen aan de hand doen voor mogelijke verbeteringen ter zake. Het agentschap zal ook zijn ervaring ter beschikking stellen van de Commissie en deelnemen aan de werkzaamheden van de technische organen van het Memorandum van overeenstemming van Parijs inzake toezicht op schepen door de havenstaat.

Het waarborgen van een hoog kwaliteitsniveau van de prestaties van de door de Gemeenschap erkende classificatiebureaus houdt twee opdrachten in: de uitvoering van inspecties bij dergelijke organisaties, teneinde toe te zien op hun uitvoering van de bepalingen van

Richtlijn 94/57/EG van de Raad, en helpen bij de continue controle op de kwaliteit van de prestaties, op het stuk van veiligheid en preventie van verontreiniging. Door de uitvoering van beide taken levert het agentschap ondersteuning aan de Commissie en de lidstaten.

Het agentschap zal de Commissie en de lidstaten bijstaan bij het toezicht op de correcte tenuitvoerlegging van het geheel van de overige communautaire wetgeving inzake de veiligheid op zee, met name wat de veiligheid van passagiersschepen en de uitrusting van zeeschepen betreft, met inbegrip van de communautaire wetgeving inzake scheepsbemanningen.

c) De beschikbaarheid van objectieve, betrouwbare en vergelijkbare informatie en gegevens over de veiligheid op zee is essentieel om de Commissie en de lidstaten in staat te stellen alle noodzakelijke maatregelen te nemen om de veiligheid op zee te verhogen en de doeltreffendheid van de ingevoerde maatregelen te beoordelen. Er bestaan op dit gebied al verschillende databanken en er zullen er nieuwe worden opgezet. Het agentschap zal een coherent werkprogramma opzetten, met inbegrip van de kruisbestuiving van bestaande databanken, om de Commissie bovengenoemde informatie en gegevens te verstreken en duplicatie van de bestaande activiteiten te vermijden. Op basis van de verzamelde gegevens staat het agentschap de Commissie bij in de halfjaarlijkse publicatie van informatie over schepen die de toegang is ontzegd tot havens van de Gemeenschap krachtens de richtlijn inzake het toezicht op schepen door de havenstaat. Op dezelfde basis staat het agentschap de Commissie en de lidstaten bij in hun streven naar verbetering van de identificatie en vervolging van schepen die illegale lozingen hebben verricht.

d) Het agentschap staat de Commissie en de lidstaten bij op het gebied van de monitoring van het zeeverkeer. In dat verband zal het agentschap de samenwerking tussen de lidstaten en de Commissie vergemakkelijken, als bedoeld in de communautaire wetgeving inzake het Europees informatiesysteem voor het zeevaartverkeer.

e) De Raad van de Ministers van vervoer van 26 juni 2000 verzocht de Commissie om een Europese databank inzake ongevallen en incidenten op zee op te zetten als een belangrijk instrument om toekomstige ongevallen te voorkomen en nieuwe op veiligheidsevaluaties gebaseerde initiatieven te ontwikkelen. Het agentschap wordt met deze taak belast en zal ook een gemeenschappelijke methodologie uitdenken voor onderzoek naar scheepsongevallen binnen de Gemeenschap. Op basis van de opgedane ervaring zal het agentschap de lidstaten steunen bij activiteiten met betrekking tot onderzoek betreffende ernstige scheepsongevallen in de EU-wateren. Een andere belangrijke activiteit van het agentschap op dit gebied is het analyseren van bestaande onderzoeksverslagen over ongevallen, teneinde te leren hoe soortgelijke ongevallen in de toekomst kunnen worden voorkomen, en de resultaten van die analyse in brede kring te verspreiden.

f) Het agentschap heeft een actieve rol bij de uniforme en doeltreffende tenuitvoerlegging van de communautaire wetgeving in de gehele Gemeenschap. Het zal geschikte opleidingsactiviteiten organiseren inzake kwesties van haven- en vlaggenstaat-controle, aangezien opleiding wordt beschouwd als de eerste stap naar een geharmoniseerd communautair systeem.

g) Het agentschap zal de kandidaat-lidstaten technische steun verstrekken bij de tenuitvoerlegging van de communautaire wetgeving voor de veiligheid op zee. In deze context zal het agentschap toelichting geven bij de bestaande communautaire systemen voor de veiligheid op zee en zal het ertoe bijdragen de "beste praktijen" van de Gemeenschap te verspreiden. Het is echter niet de bedoeling dat het agentschap praktische activiteiten in de

kandidaat-lidstaten uitvoert, bijvoorbeeld door personeel te leveren om bij te dragen tot de herstructurering van de bestaande administraties voor het zeeverkeer van deze landen, wel om theoretische ondersteuning te geven. Tenslotte zal het agentschap geschikte opleidings-activiteiten voor deze landen organiseren.

2. Om ervoor te zorgen dat de technische en wetenschappelijke kennis van het agentschap ter beschikking staat van de Gemeenschap met het oog op de tenuitvoerlegging van de communautaire wetgeving door de lidstaten en zo nodig voor activiteiten die niet specifiek zijn voorzien in het werkprogramma, kan het agentschap door de Commissie worden verzocht andere specifieke taken te verrichten. Een dergelijk verzoek kan uitsluitend van de Commissie en niet van de lidstaten uitgaan.

Artikel 3

Teneinde de doelstellingen van deze verordening te bereiken en zijn taken zo goed mogelijk uit te voeren brengt het agentschap inspectiebezoeken aan de lidstaten. Deze bezoeken zijn voornamelijk toegespitst op de verplichtingen van de lidstaten inzake toezicht op de havenstaten, maar ook op andere aspecten met betrekking tot de tenuitvoerlegging van de communautaire wetgeving betreffende de veiligheid op zee en de preventie van verontreiniging. Deze bezoeken zullen het agentschap een inzicht geven in de functionering van de maritieme administraties van de lidstaten, om zowel mogelijke gebreken in het communautaire systeem als "beste praktijken" in de lidstaten aan het licht te brengen. Op basis van de opgedane ervaring zal het agentschap verbeteringen aan het algemene systeem voorstellen en in een tweede fase "beste praktijken" verspreiden. De Commissie zal de door het agentschap na elk bezoek opgestelde rapporten analyseren om te zien of follow-up-maatregelen vereist zijn.

Artikel 4

Aangezien het agentschap belast is met de taak databanken op te zetten en te exploiteren en aangezien bepaalde gegevens van persoonlijke aard kunnen zijn, is het belangrijk te specificeren dat de in het kader van deze verordening door het agentschap en de Commissie verzamelde informatie onderworpen is aan Richtlijn 95/46/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens[26].

Hoofdstuk II: Interne structuur en werking

Artikel 5

In dit artikel wordt gespecificeerd dat het agentschap een onafhankelijk orgaan is van de Gemeenschap. De bevoegde autoriteiten moeten uiterlijk zes maanden na de vaststelling van de verordening op basis van een voorstel van de Commissie beslissen over de vestigingsplaats. Voorts wordt aangestipt dat het agentschap op specifiek verzoek van de Commissie kan besluiten in bepaalde lidstaten plaatselijke kantoren te vestigen die noodzakelijk zijn voor het vervullen van taken in verband met het toezicht op het scheepvaartverkeer, met name om voor optimale verkeersvoorwaarden in de gevoelige zones te zorgen, zoals bedoeld in de communautaire wetgeving betreffende het Europees informatiesysteem voor het zeevaartverkeer.

---

[26] PB L 281 van 23.11.1995.

Artikel 6

De regelingen welke van toepassing zijn op de ambtenaren en andere personeelsleden van de Europese Gemeenschappen, zijn van toepassing op het personeel van het agentschap. Het is de bedoeling dat slechts een klein aantal daarvan door de instellingen van de Gemeenschap op tijdelijke basis wordt gedetacheerd. De overige personeelsleden worden op basis van ervaring en verdienste als tijdelijke medewerkers aangeworven uit nationale administraties en de industrie.

Artikel 7

In dit artikel wordt aangestipt dat de Protocol inzake voorrechten en immuniteiten van de Europese Gemeenschappen van toepassing is op het agentschap en op het personeel daarvan.

Artikel 8

Het stelsel van de contractuele en niet-contractuele aansprakelijkheid van het agentschap wordt beheerst door het recht dat op de Gemeenschap van toepassing is overeenkomstig artikel 288 van het Verdrag.

Artikel 9

De raad van bestuur van het agentschap wordt belast met de bepaling van het taalstelsel van het agentschap. Het taalstelsel moet het mogelijk maken dat het agentschap op een snelle en efficiënte manier handelt.

Artikel 10

In dit artikel worden de bevoegdheden omschreven van de raad van bestuur, die een van de beheersinstellingen is van het agentschap. Deze heeft een superviserende functie bij de aanwijzing van de uitvoerend directeur, de vaststelling van het jaarverslag en, na goedkeuring van de Commissie, van het werkprogramma en de vaststelling van de begroting. Voorts ziet hij erop toe dat het agentschap met de nodige transparantie en neutraliteit werkt en zal hij daartoe de procedures voor het nemen van besluiten door de uitvoerend directeur vastleggen.

Artikel 11

Overeenkomstig deze bepaling bestaat de raad van bestuur uit vier vertegenwoordigers van de Commissie, vier vertegenwoordigers van de Raad, vier vertegenwoordigers van het Europees Parlement en vier door de Commissie benoemde vertegenwoordigers van de industrie.

Artikel 12

Overeenkomstig dit artikel kiest de raad van bestuur uit zijn leden een voorzitter en een vice-voorzitter.

Artikel 13

Krachtens dit artikel houdt de raad van bestuur gewone en buitengewone vergaderingen, die worden bijgewoond door de uitvoerend directeur en zonodig door externe waarnemers. De uitvoerend directeur neemt niet aan de stemming deel.

Artikel 14

De raad van bestuur neemt besluiten met een meerderheid van twee derde van de stemmen. Elk lid heeft één stem.

Artikel 15

In dit artikel worden de bevoegdheden en taken omschreven van de uitvoerend directeur, die van geen enkele regering of van enige andere instantie instructies aanvaardt. Hij dient evenwel gevolg te geven aan alle instructies of verzoeken om bijstand die de Commissie formuleert in verband met de in artikel 2 genoemde taken. De uitvoerend directeur is ook de manager van het agentschap en is derhalve verantwoordelijk voor de opstelling en uitvoering van de begroting en het werkprogramma, alsmede voor alle personeelszaken.

Artikel 16

De uitvoerend directeur wordt, samen met één of meer afdelingshoofden, benoemd door de raad van bestuur welke de bevoegdheid heeft deze te ontslaan. De uitvoerend directeur wordt benoemd voor een beperkte periode die kan worden verlengd.

Artikel 17

De lidstaten en natuurlijke of rechtspersonen hebben de mogelijkheid handelingen van het agentschap die hen rechtstreeks en individueel raken te betwisten. Elke handeling van de uitvoerend directeur of de raad van bestuur kan aan de Commissie worden voorgelegd met het oog op controle van de wettigheid ervan.

Artikel 18

In dit artikel wordt gestipuleerd dat het agentschap open staat voor deelneming van Europese landen die overeenkomsten met de Europese Gemeenschap hebben gesloten, waarbij zij op het onder deze verordening vallende gebied het Gemeenschapsrecht hebben aangenomen en toepassen.

Hoofdstuk III - Financiële eisen

Artikel 19

Het agentschap wordt voornamelijk gefinancierd via een subsidie van de Gemeenschap. Voor door het agentschap geleverde diensten (zoals publicaties, opleidingen en andere) mogen kosten in rekening worden gebracht.

Het agentschap heeft voldoende financiële middelen nodig om zijn personeel te kunnen aanwerven, zijn taken te verrichten en op een efficiënte wijze te functioneren.

De uitvoerend directeur legt de raad van bestuur een ontwerpbegroting voor, die vervolgens bij de Commissie wordt ingediend. Deze laatste controleert de begroting overeenkomstig de standaardprocedures. Artikel 279 van het EG-Verdrag is van toepassing.

Artikel 20

Overeenkomstig dit artikel voert de uitvoerend directeur de begroting uit. De financiële controle wordt uitgevoerd door de Financieel Controleur van de Commissie. De Rekenkamer

onderzoekt de rekeningen van het agentschap en publiceert elk jaar een verslag. Het Europees Parlement verleent op aanbeveling van de raad van bestuur de uitvoerend directeur van het agentschap decharge met betrekking tot de uitvoering van de begroting.

Artikel 21

Overeenkomstig dit artikel gaat het agentschap in samenwerking met de Commissie binnen vijf jaar nadat het agentschap zijn taken heeft aangevangen, over tot een onafhankelijke evaluatie van de tenuitvoerlegging van deze verordening. Op basis van de resultaten van deze evaluatie dient de raad van bestuur bij de Commissie aanbevelingen in met het oog op wijzigingen in deze verordening, het agentschap en de werkmethoden.

Artikel 22

In dit artikel wordt gespecificeerd dat, met het oog op de opstelling en uitvoering van de begroting, de raad van bestuur na verkrijging van de goedkeuring van de Commissie en het advies van de Rekenkamer het Financieel Reglement van het agentschap vaststelt.

Hoofdstuk IV - Slotbepalingen

Artikel 23

In dit artikel wordt aangestipt dat, hoewel de verordening in werking treedt overeenkomstig artikel 24, het agentschap zijn werkzaamheden pas twaalf maanden daarna aanvat. Dit levert de nodige tijd voor de oprichting ervan.

Artikel 24

In dit artikel wordt vastgelegd wanneer de verordening in werking treedt.

6. SLOTBEPALINGEN

Bij dit voorstel is een financieel memorandum gevoegd. Een evaluatie van de effecten op het bedrijfsleven is niet bijgevoegd aangezien het voorstel in dat verband geen effecten heeft.

Voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de zeevaart

(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 80, lid 2,

Gezien het voorstel van de Commissie[27],

Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité[28],

Gezien het advies van het Comité van de regio's[29],

Volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag[30],

Overwegende hetgeen volgt:

(1) In de Gemeenschap is een groot aantal wettelijke maatregelen genomen ter verhoging van de veiligheid op zee en ter voorkoming van verontreiniging door schepen. Deze wetgeving kan alleen effect sorteren, indien ze in de gehele Gemeenschap op een correcte en uniforme wijze wordt toegepast. Zodoende worden voor iedereen gelijke voorwaarden gegarandeerd, waarbij de concurrentievervalsing door de economische voordelen voor schepen die de regels niet naleven, wordt beperkt en de ernstige deelnemers aan het scheepvaartverkeer worden beloond.

(2) Bepaalde taken die thans op communautair of nationaal niveau worden verricht, kunnen door een gespecialiseerd deskundig orgaan worden overgenomen. Er is namelijk behoefte aan technische en wetenschappelijke ondersteuning en een hoog niveau van stabiele deskundigheid om de communautaire wetgeving inzake de veiligheid op zee en ter voorkoming van verontreiniging door schepen correct toe te passen, om toezicht uit te oefenen op de implementatie en om de doeltreffendheid van de getroffen maatregelen te beoordelen; er is binnen de bestaande institutionele structuur en binnen het bestaande machtsevenwicht in de Gemeenschap dan ook behoefte aan de oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de zeevaart.

(3) In algemene termen moet het agentschap de technische instantie vormen die de Gemeenschap de noodzakelijke middelen verschaft voor een doelmatig optreden dat

---

27 PB C […] van […], blz. […].
28 PB C […] van […], blz. […].
29 PB C […] van […], blz. […].
30 PB C […] van […], blz. […].

alle voorschriften inzake veiligheid op zee en preventie van verontreiniging kracht bijzet. Het agentschap moet de Commissie bijstaan bij de voortdurende bijwerking van de communautaire wetgeving inzake veiligheid op zee en de noodzakelijke ondersteuning verschaffen voor een convergente en effectieve tenuitvoerlegging van die wetgeving in de gehele Gemeenschap. Het agentschap moet met name het algemene stelsel van havenstaatcontrole in de Gemeenschap helpen versterken en helpen bij het toezien op de op communautair niveau erkende classificatiebureaus.

(4) Teneinde de doelstellingen waarvoor het agentschap is opgericht naar behoren te verwezenlijken, is het wenselijk dat het agentschap een aantal andere belangrijke taken verricht die erop gericht zijn de veiligheid op zee en de preventie van verontreiniging in de wateren van de Gemeenschap te verbeteren. Het agentschap moet geschikte opleidingsactiviteiten op het gebied van havenstaatcontrole en kwesties in verband met de vlaggenstaat organiseren. Het moet de Commissie en de lidstaten voorzien van objectieve, betrouwbare en vergelijkbare informatie en gegevens over veiligheid op zee en preventie van verontreiniging, die hen in staat stellen alle noodzakelijke initiatieven te nemen om de getroffen maatregelen kracht bij te zetten en de doeltreffendheid ervan te beoordelen. Het moet samenwerking tussen de lidstaten en de Commissie vergemakkelijken zoals bedoeld in de communautaire wetgeving inzake het Europese meldingssysteem voor het scheepvaartverkeer. Het moet samenwerken met de Commissie en de lidstaten bij activiteiten in verband met onderzoek naar ernstige scheepsongevallen in EU-wateren. Het moet de knowhow van de Gemeenschap betreffende de veiligheid op zee ter beschikking stellen van de staten die om toetreding verzoeken en het staat open voor deelneming van die landen.

(5) Het agentschap zal betere samenwerking tussen de lidstaten bevorderen en de beste praktijken in de Gemeenschap ontwikkelen en verspreiden. Dit zal dan weer leiden tot versterking van het algemene systeem voor veiligheid op zee in de Gemeenschap en ook tot vermindering van het gevaar van scheepsongevallen, verontreiniging van de zee en verlies van mensenlevens op zee.

(6) Voor een correcte uitvoering van de taken waarmee het agentschap is belast, is het wenselijk dat het personeel daarvan in de lidstaten inspectiebezoeken verricht om toezicht uit te oefenen op het functioneren van het communautaire systeem voor veiligheid op zee en preventie van verontreiniging.

(7) Voor de contractuele aansprakelijkheid van het agentschap, waarvoor het recht geldt dat van toepassing is op de door het agentschap gesloten overeenkomst, is het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen bevoegd uitspraak te doen overeenkomstig eventuele arbitrageclausules in de overeenkomst. Het Hof van Justitie is eveneens bevoegd in geschillen met betrekking tot vergoeding voor eventuele schade die uit de niet-contractuele aansprakelijkheid van het agentschap voortvloeit.

(8) Teneinde doeltreffend zeggenschap te hebben over de taken van het agentschap, moeten de lidstaten, de Commissie en het Europees Parlement vertegenwoordigd zijn in een raad van bestuur die is toegerust met de noodzakelijke bevoegdheden om de begroting vast te stellen, de uitvoering van de begroting te verifiëren, de passende financiële voorschriften vast te stellen, doorzichtige werkmethoden voor de besluitvorming door het agentschap vast te stellen, het werkprogramma goed te keuren en de uitvoerend directeur te benoemen.

(9) Voor de goede werking van het agentschap dient de uitvoerend directeur te beschikken over een hoge mate van onafhankelijkheid en flexibiliteit ten aanzien van de wijze waarop het interne functioneren van het agentschap dient te worden georganiseerd; daartoe neemt de uitvoerend directeur alle noodzakelijke maatregelen met het oog op de correcte uitvoering van het werkprogramma van het agentschap, stelt hij elk jaar een ontwerp van algemeen verslag op dat aan de raad van bestuur wordt voorgelegd, maakt hij ramingen van de inkomsten en uitgaven van het agentschap en implementeert hij de begroting.

(10) Om de volledige autonomie en onafhankelijkheid van het agentschap te waarborgen, wordt het noodzakelijk geacht aan het agentschap een eigen begroting toe te kennen die in essentie wordt betaald uit een bijdrage van de Gemeenschap,

HEBBEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

HOOFDSTUK I : DOELSTELLINGEN EN TAKEN

Artikel 1
Doelstellingen

1. Bij deze verordening wordt een Europees Agentschap voor de veiligheid van de zeevaart, hierna "het agentschap" genoemd, opgericht, teneinde in de Gemeenschap een hoog, uniform en efficiënt niveau van veiligheid op zee en van preventie van verontreiniging te waarborgen.

2. Het agentschap verstrekt de lidstaten en de Commissie de nodige technische en wetenschappelijke bijstand en een hoog niveau van deskundigheid, teneinde hen te helpen bij de correcte toepassing van de communautaire wetgeving op het gebied van de veiligheid op zee, bij de controle op de tenuitvoerlegging daarvan en bij de beoordeling van de doeltreffendheid van de ingevoerde maatregelen.

Artikel 2
Taken

1. Ten behoeve van de correcte verwezenlijking van de in artikel 1 vermelde doelstellingen wordt het agentschap met de volgende taken belast:

a) De Commissie bijstaan in de bijwerking van de communautaire wetgeving inzake de veiligheid op zee, met name in samenhang met de ontwikkeling van de internationale wetgeving ter zake. Deze taak omvat de analyse van onderzoekprojecten die op het gebied van de veiligheid op zee en de bescherming van het mariene milieu worden uitgevoerd.

b) De Commissie bijstaan in de efficiënte tenuitvoerlegging van de communautaire wetgeving inzake de veiligheid op zee in de gehele Gemeenschap. Met name dient het agentschap:

   1) het algemene functioneren van het communautaire stelsel van toezicht door de havenstaat te controleren, met inbegrip van bezoeken aan de lidstaten, en de

Commissie voorstellen aan de hand te doen voor mogelijke verbeteringen ter zake;

2) de Commissie de noodzakelijke technische bijstand te verstrekken om deel te nemen aan de werkzaamheden van de technische organen van het Memorandum van overeenstemming van Parijs inzake toezicht op schepen door de havenstaat;

3) de Commissie bij te staan op de volgende gebieden:

- de uitvoering van inspecties van op communautair niveau erkende of te erkennen classificatiebureaus, op basis van Richtlijn 94/57/EG van de Raad;

- onverminderd Richtlijn 94/57/EG, continue controle op de kwaliteit van de prestaties, op het stuk van veiligheid en preventie van verontreiniging, van erkende of te erkennen classificatiebureaus, op basis van Richtlijn 94/57/EG van de Raad;

- continue controle op de correcte tenuitvoerlegging van de communautaire wetgeving inzake de veiligheid van passagiersschepen, met name van de Richtlijnen 98/18/EG en 99/35/EG van de Raad;

- continue controle op de correcte tenuitvoerlegging van Richtlijn 96/98/EG van de Raad inzake uitrusting van zeeschepen;

- uitvoering van alle andere taken waarmee de Commissie is belast krachtens de communautaire wetgeving inzake veiligheid op zee, met inbegrip van de communautaire wetgeving inzake scheepsbemanningen.

c) De Commissie en de lidstaten voorzien van objectieve, betrouwbare en vergelijkbare informatie en gegevens over veiligheid op zee, die hen in staat stellen alle noodzakelijke maatregelen te nemen om de veiligheid op zee te verhogen en de doeltreffendheid van de ingevoerde maatregelen te beoordelen. Die taken omvatten het verzamelen, registreren en beoordelen van technische gegevens op het gebied van de veiligheid op zee en het zeeverkeer, alsook in verband met zowel door ongevallen als opzettelijk veroorzaakte verontreiniging van de zee, de systematische exploitatie van bestaande databanken, met inbegrip van kruisbestuiving, en eventueel de ontwikkeling van aanvullende databanken. Op basis van de verzamelde gegevens staat het agentschap de Commissie bij in de halfjaarlijkse publicatie van informatie over schepen die in havens van de Gemeenschap de toegang is ontzegd krachtens de richtlijn inzake het toezicht op schepen door de havenstaat. Op dezelfde basis staat het agentschap de Commissie en de lidstaten bij in hun streven naar verbetering van de identificatie en vervolging van schepen die illegale lozingen hebben verricht.

d) Taken verrichten in verband met het toezicht op de scheepvaart en het zeeverkeer, zoals bedoeld in Richtlijn 2001/xx/EG betreffende de opzet van een communautair monitoring-, controle- en informatiesysteem voor het zeeverkeer, teneinde de samenwerking tussen de lidstaten en de Commissie op dit gebied te vergemakkelijken.

e) In overleg met de Commissie en de lidstaten een gemeenschappelijke methodologie uitdenken voor onderzoeken naar scheepsongevallen binnen de Gemeenschap, de

lidstaten steunen bij activiteiten met betrekking tot onderzoeken betreffende ernstige scheepsongevallen in de wateren die onder de soevereiniteit van de lidstaten vallen, alsmede analyseren van bestaande onderzoeksverslagen over ongevallen.

f) Geschikte opleidingsactiviteiten organiseren op de gebieden die onder de bevoegdheden van de havenstaat en de vlaggenstaat vallen.

g) Kandidaat-lidstaten technische steun verstrekken voor de tenuitvoerlegging van de communautaire wetgeving op het gebied van de veiligheid op zee. Deze taak omvat de organisatie van geschikte opleidingsactiviteiten.

2. Voor de uitvoering van de onder a, b, d en g bedoelde taken handelt het agentschap uitsluitend op verzoek van de Commissie. Naar gelang van de omstandigheden en uitsluitend op verzoek van de Commissie kan het agentschap alle andere specifieke taken verrichten.

Artikel 3
Inspectiebezoeken in de lidstaten

1. Voor het vervullen van de taken waarmee het is belast brengt het agentschap inspectiebezoeken aan de lidstaten. De nationale autoriteiten van de lidstaten vergemakkelijken het werk van het personeel van het agentschap met het oog op het vlotte verloop van de inspecties. De ambtenaren van het agentschap zijn gemachtigd:

   a) de dossiers, gegevens, verslagen en alle andere relevante documenten te onderzoeken met betrekking tot de tenuitvoerlegging van de communautaire regelgeving inzake veiligheid op zee en preventie van verontreiniging van de zee;

   b) kopieën of uittreksels te maken van deze dossiers, gegevens, verslagen en andere documenten;

   c) ter plaatse mondelinge toelichtingen te vragen;

   d) panden, grond of vervoermiddelen te betreden.

2. Het agentschap stelt de betrokken lidstaat in kennis van het geplande bezoek, de identiteit van de gemachtigde ambtenaren en de aanvangsdatum. De ten behoeve van deze inspecties gemachtigde ambtenaren van het agentschap oefenen hun bevoegdheden uit na overlegging van een besluit van de uitvoerend directeur van het agentschap waarin het voorwerp en het doel van hun opdracht is vermeld.

3. Na elk bezoek stelt het agentschap een verslag op dat aan de Commissie wordt verstrekt.

Artikel 4
Verspreiding en bescherming van informatie

1. De in het kader van de toepassing van deze verordening door de Commissie en het agentschap verzamelde informatie is onderworpen aan Richtlijn 95/46/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende de bescherming van natuurlijke personen

in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens[31].

2. Ambtenaren en andere personeelsleden van het agentschap zijn gehouden, ook nadat zij niet langer in dienst zijn, geen informatie bekend te maken die onder het beroepsgeheim valt, met name informatie over ondernemingen, hun zakelijke relaties of hun kostencomponenten.

HOOFDSTUK II : INTERNE STRUCTUUR EN WERKING

Artikel 5
Rechtspersoonlijkheid, vestigingsplaats, plaatselijke kantoren

1. Het agentschap is een orgaan van de Gemeenschap. Het agentschap heeft rechtspersoonlijkheid.

2. De vestigingsplaats van het agentschap wordt uiterlijk zes maanden na de vaststelling van deze verordening door de bevoegde autoriteiten op voorstel van de Commissie gekozen.

3. In elke lidstaat geniet het agentschap de meest uitgebreide handelingsbevoegdheid welke aan rechtspersonen krachtens de wetgeving in de betreffende lidstaat wordt verleend. Op verzoek van de Commissie kan het agentschap besluiten in de lidstaten – met dier toestemming – de plaatselijke kantoren te vestigen die noodzakelijk zijn voor het vervullen van taken in verband met het toezicht op de scheepvaart en het zeeverkeer, met name om voor optimale verkeersvoorwaarden in de gevoelige zones te zorgen, zoals bedoeld in Richtlijn 2001/xx/EG betreffende de opzet van een communautair monitoring-, controle- en informatiesysteem voor het zeeverkeer.

4. Het agentschap wordt vertegenwoordigd door zijn uitvoerend directeur.

Artikel 6
Personeel

1. De regelingen welke van toepassing zijn op de ambtenaren en de andere personeelsleden van de Europese Gemeenschappen, zijn van toepassing op het personeel van het agentschap. De raad van bestuur stelt, in overleg met de Commissie, de noodzakelijke uitvoeringsbepalingen vast.

2. Onverminderd artikel 16 worden de door het Statuut en door de regeling welke van toepassing is op de andere personeelsleden, aan het tot aanstelling bevoegde gezag toegekende bevoegdheden uitgeoefend door het agentschap voor wat betreft het personeel van het agentschap.

3. Het personeel van het agentschap bestaat enerzijds uit ambtenaren van de Gemeenschap die door de instellingen zijn gedetacheerd en aan het agentschap als

---

[31] PB L 281 van 23.11.1995.

tijdelijke medewerkers zijn toegewezen en anderzijds uit andere medewerkers die door het agentschap worden aangeworven.

Artikel 7
Voorrechten en immuniteiten

Het Protocol inzake voorrechten en immuniteiten van de Europese Gemeenschappen is van toepassing op het agentschap en op het personeel daarvan.

Artikel 8
Aansprakelijkheid

1. De contractuele aansprakelijkheid van het agentschap wordt beheerst door het recht dat van toepassing is op het betreffende contract.

2. Het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen is bevoegd uitspraak te doen krachtens een arbitrageclausule in een door het agentschap gesloten contract.

3. In geval van niet-contractuele aansprakelijkheid vergoedt het agentschap, in overeenstemming met de algemene beginselen welke de rechtsstelsels der lidstaten gemeen hebben, alle door zijn diensten of door zijn personeelsleden bij de uitoefening van hun werkzaamheden veroorzaakte schade.

4. Het Hof van Justitie heeft rechtsbevoegdheid in geschillen over de vergoeding van de in lid 3 bedoelde schade.

5. De persoonlijke aansprakelijkheid van de personeelsleden jegens het agentschap wordt beheerst door de bepalingen van het Statuut of de regeling welke op hen van toepassing zijn.

Artikel 9
Talen

1. Het taalstelsel van het agentschap wordt door de raad van bestuur bepaald.

2. De voor het functioneren van het agentschap vereiste vertaaldiensten worden geleverd door het vertaalbureau voor de organen van de Europese Unie.

Artikel 10
Instelling en bevoegdheden van de raad van bestuur

1. Het agentschap heeft een raad van bestuur.

2. De raad van bestuur:

   a) benoemt overeenkomstig artikel 16 de uitvoerend directeur;

   b) keurt vóór 31 maart van elk jaar het algemene verslag van het agentschap over het voorafgaande jaar goed en zendt het toe aan het Europees Parlement, de Raad en de Commissie;

c) stelt vóór 30 oktober van elk jaar en na goedkeuring van de Commissie het werkprogramma van het agentschap voor het komende jaar vast en zendt het toe aan het Europees Parlement, de Raad en de Commissie;

d) stelt voor het begin van het begrotingsjaar de definitieve begroting van het agentschap vast, eventueel na aanpassing aan de communautaire bijdrage en andere ontvangsten van het agentschap;

e) stelt procedures vast voor het nemen van besluiten door de uitvoerend directeur;

f) verricht zijn taken met betrekking tot de begroting van het agentschap overeenkomstig de artikelen 19, 20 en 22;

g) treedt als tuchtraad op ten aanzien van de uitvoerend directeur en de in artikel 15, lid 3, bedoelde afdelingshoofden.

Artikel 11
Samenstelling van de raad van bestuur

De raad van bestuur bestaat uit vier vertegenwoordigers van de Commissie, vier vertegenwoordigers van de Raad, vier vertegenwoordigers van het Europees Parlement, vier door de Commissie benoemde vertegenwoordigers van de nauwst betrokken bedrijfssectoren en hun plaatsvervangers. De duur van de ambtstermijn bedraagt vijf jaar. Deze ambtstermijn kan eenmaal worden verlengd.

Artikel 12
Voorzitterschap van de raad van bestuur

1. De raad van bestuur kiest uit zijn leden een voorzitter en een vice-voorzitter. De vice-voorzitter vervangt ambtshalve de voorzitter wanneer deze is verhinderd zijn taken te verrichten.

2. De ambtstermijn van de voorzitter en de vice-voorzitter bedraagt drie jaar en loopt in elk geval af wanneer hun respectieve lidmaatschap van de raad van bestuur ten einde loopt. Deze ambtstermijn kan eenmaal worden verlengd.

Artikel 13
Vergaderingen

1. De voorzitter roept de raad van bestuur in vergadering bijeen.

2. De uitvoerend directeur van het agentschap neemt deel aan de beraadslagingen. Hij neemt niet aan de stemming deel.

3. De raad van bestuur houdt eenmaal per jaar een gewone vergadering; daarnaast komt de raad van bestuur op initiatief van de voorzitter of op verzoek van de Commissie of van een derde van de lidstaten bijeen.

4. De raad van bestuur kan waarnemers uitnodigen tot het bijwonen van de vergaderingen.

Artikel 14
Stemming

1. De raad van bestuur neemt besluiten met een meerderheid van tweederde van de stemmen.

2. Elk lid heeft één stem.

Artikel 15
Taken en bevoegdheden van de uitvoerend directeur

1. Het agentschap wordt geleid door zijn uitvoerend directeur, die van geen enkele regering of van enige andere instantie instructies verlangt of aanvaardt. Hij dient evenwel gevolg te geven aan alle instructies of verzoeken om bijstand die de Commissie formuleert in verband met de in artikel 2 genoemde taken.

2. De uitvoerend directeur heeft de volgende taken en bevoegdheden:

   a) De uitvoerend directeur stelt het werkprogramma op en legt het na goedkeuring door de Commissie aan de raad van bestuur voor. Hij neemt de nodige maatregelen voor de uitvoering daarvan. Hij geeft gehoor aan alle verzoeken om bijstand van de Commissie.

   b) De uitvoerend directeur besluit tot uitvoering van inspectiebezoeken zoals bedoeld in artikel 3, na voorafgaande goedkeuring door de Commissie.

   c) De uitvoerend directeur neemt alle nodige maatregelen, waaronder de vaststelling van interne administratieve instructies en de bekendmaking van mededelingen, om het functioneren van het agentschap in overeenstemming met het bepaalde in deze verordening te waarborgen.

   d) De uitvoerend directeur organiseert een efficiënt toetsingssysteem teneinde de verwezenlijkingen van het agentschap te kunnen vergelijken met de operationele doelstellingen. Op basis hiervan stelt de uitvoerend directeur elk jaar een ontwerp van algemeen verslag op dat hij aan de raad van bestuur voorlegt. Hij voert een methode van geregelde evaluatie in die aan erkende vaknormen voldoet.

   e) De uitvoerend directeur oefent met betrekking tot het personeel de in artikel 6, lid 2, vermelde bevoegdheden uit.

   f) De uitvoerend directeur stelt overeenkomstig artikel 19 ramingen van de ontvangsten en uitgaven van het agentschap op en voert de begroting overeenkomstig artikel 20 uit.

3. De uitvoerend directeur kan worden bijgestaan door een of meer afdelingshoofden. Indien de uitvoerend directeur afwezig of verhinderd is, neemt een van de afdelingshoofden zijn plaats in.

Artikel 16
Benoemingen bij het agentschap

1. De uitvoerend directeur van het agentschap wordt op voordracht van de Commissie door de raad van bestuur benoemd. De bevoegdheid om de uitvoerend directeur te ontslaan berust bij de raad van bestuur, die op voorstel van de Commissie een besluit neemt.

2. De ambtstermijn van de uitvoerend directeur duurt vijf jaar. Deze ambtstermijn kan eenmaal worden verlengd.

Artikel 17
Controle van de wettigheid

1. Elke handeling van het agentschap kan door elke lidstaat, elk lid van de raad van bestuur of elke derde die er rechtstreeks en individueel door wordt geraakt, aan de Commissie worden voorgelegd met het oog op controle van de wettigheid ervan. De zaak moet bij de Commissie aanhangig worden gemaakt binnen een termijn van vijftien dagen, te rekenen vanaf de dag waarop de betwiste handeling de belanghebbende ter kennis is gebracht. De Commissie neemt binnen één maand een besluit. Indien binnen deze termijn geen besluit is genomen, wordt dit als een impliciet afwijzend besluit beschouwd.

2. Het bepaalde in lid 1 is niet van toepassing op personeelsaangelegenheden.

Artikel 18
Deelneming van derde landen

1. Het agentschap staat open voor deelneming van Europese landen die overeenkomsten met de Europese Gemeenschap hebben gesloten, waarbij zij op het onder deze verordening vallende gebied het Gemeenschapsrecht hebben aangenomen en toepassen.

2. Krachtens de desbetreffende bepalingen van deze overeenkomsten zullen regelingen worden uitgewerkt die onder meer de aard en de omvang van en de nadere regels voor de deelneming van deze landen aan de werkzaamheden van het agentschap vastleggen, met inbegrip van bepalingen ten aanzien van financiële bijdragen en personeel.

HOOFDSTUK III : FINANCIËLE EISEN

Artikel 19
Begroting

1. De ontvangsten van het agentschap bestaan uit:

   - een bijdrage van de Gemeenschap;

- voor publicaties, opleiding en andere door het agentschap geleverde diensten in rekening gebrachte kosten.

2. De uitgaven van het agentschap bestaan uit personele, administratieve, infrastructurele en operationele kosten.

3. De uitvoerend directeur stelt een raming op van de ontvangsten en uitgaven van het agentschap voor het volgende begrotingsjaar en zendt deze tezamen met een overzicht van de personeelsformatie naar de raad van bestuur.

4. De ontvangsten en uitgaven moeten in evenwicht zijn.

5. De raad van bestuur stelt uiterlijk op 31 maart de ontwerpbegroting vast en dient deze in bij de Commissie. Op basis hiervan neemt de Commissie de betreffende ramingen op in het voorontwerp van algemene begroting van de Europese Gemeenschappen, dat zij overeenkomstig artikel 272 van het Verdrag aan de Raad en het Europees Parlement zal voorleggen.

6. De raad van bestuur stelt de begroting van het agentschap vast en past deze waar nodig aan de bijdrage van de Gemeenschap aan.

Artikel 20
Uitvoering en controle van de begroting

1. De uitvoerend directeur voert de begroting van het agentschap uit.

2. De controle op het aangaan van betalingsverplichtingen en de betaling van alle uitgaven, alsmede de controle op de vaststelling en de inning van alle ontvangsten van het agentschap worden uitgevoerd door de Financieel Controleur van de Commissie.

3. Uiterlijk op 31 maart van elk jaar legt de uitvoerend directeur aan de Commissie, de raad van bestuur en de Rekenkamer de gedetailleerde rekeningen van alle ontvangsten en uitgaven over het voorgaande begrotingsjaar voor.

   De Rekenkamer onderzoekt deze rekeningen overeenkomstig artikel 248 van het Verdrag. De Rekenkamer publiceert elk jaar een verslag van de activiteiten van het agentschap.

4. Het Europees Parlement verleent op aanbeveling van de raad van bestuur de uitvoerend directeur van het agentschap decharge met betrekking tot de uitvoering van de begroting.

Artikel 21
Evaluatie

1. Binnen vijf jaar nadat het agentschap een begin heeft gemaakt met de uitvoering van zijn taken, gaat het agentschap in samenwerking met de Commissie over tot een onafhankelijke evaluatie van de tenuitvoerlegging van deze verordening.

2. Bij de evaluatie wordt nagegaan welk effect deze verordening, het agentschap en zijn werkmethoden hebben gehad op de totstandkoming van een hoog niveau van veiligheid op zee. De raad van bestuur stelt in overleg met de Commissie een specifieke opdracht vast.

3. De raad van bestuur ontvangt de resultaten van de evaluatie en dient bij de Commissie aanbevelingen in met het oog op wijzigingen in deze verordening, het agentschap en de werkmethoden. De resultaten van de evaluatie en de aanbevelingen worden bekendgemaakt.

Artikel 22
Financiële bepalingen

De raad van bestuur stelt na verkrijging van de goedkeuring van de Commissie en het advies van de Rekenkamer het Financieel Reglement van het agentschap vast, waarin met name de wijze van opstelling en uitvoering van de begroting van het agentschap wordt geregeld, in overeenstemming met artikel 142 van het Financieel Reglement dat van toepassing is op de algemene begroting van de Europese Unie.

HOOFDSTUK IV : SLOTBEPALINGEN

Artikel 23
Aanvang van de werking van het agentschap

Het agentschap vangt binnen twaalf maanden na de inwerkingtreding van deze verordening zijn werkzaamheden aan.

Artikel 24
Inwerkingtreding

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

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

Gedaan te Brussel, […]

Voor het Europees Parlement	*Voor de Raad*
De Voorzitster	*De Voorzitter*
[…]	*[…]*

FINANCIEEL MEMORANDUM

1. TITEL VAN DE MAATREGEL

Voorstel van het Europees Parlement en de Raad tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de zeevaart.

2. BEGROTINGSLIJN(EN)

Er wordt een nieuwe begrotingslijn B2- geopend onder de titel B2-7 « Vervoer ».

3. JURIDISCHE GROONDSLAG

Artikel 80, lid 2, van het EG-Verdrag.

4. OMSCHRIJVING VAN DE MAATREGEL

4.1 Algemene doelstelling

Het Europees Agentschap voor de veiligheid van de zeevaart wordt opgericht met als doel binnen de Gemeenschap een hoog, uniform en doeltreffend niveau van veiligheid op het gebied van de zeevaart tot stand te brengen.

4.2 Periode waarin de maatregel loopt en voorwaarden voor verlenging ervan

De maatregel is van onbepaalde duur (jaarlijkse bijdrage).

5. INDELING VAN DE UITGAVEN EN ONTVANGSTEN

5.1 Niet-verplichte uitgaven

5.2 Gesplitste kredieten

6. AARD VAN DE UITGAVEN OF ONTVANGSTEN

Subsidies van de Gemeenschap om de uitgaven en ontvangsten van het agentschap in evenwicht te brengen (zie verderop).

7. FINANCIËLE GEVOLGEN VOOR DE BELEIDSKREDIETEN

7.1 Wijze van berekening van de totale kosten van de maatregel (verband tussen de afzonderlijke kosten en de totale kosten)

1) Aannames inzake de ontwikkeling van het agentschap

De structuur en de organisatie, zoals omschreven in het voorstel voor een verordening, zijn gebaseerd op het verzoek van alle betrokken partijen om snel een

efficiënte organisatie op te richten die zich bezighoudt met alle aspecten van de veiligheid van de zeevaart als bedoeld in deze verordening.

Het agentschap zal in drie fasen worden opgericht.

De eerste zes maanden van het eerste jaar, die de eerste fase vormen, zijn een overgangsperiode waarin het agentschap slechts administratieve taken verricht, zoals de huur van kantoren, de aanwerving van een eerste groep gekwalificeerde functionarissen en de installatie van de nodige uitrusting. Op initiatief van de uitvoerend directeur zal het ook een huishoudelijk reglement uitwerken dat het mogelijk moet maken de taken van het agentschap goed uit te voeren.

In de loop van het tweede jaar, die de tweede fase vormt, moet het agentschap een begin maken met de uitvoering van de in deze verordening omschreven taken.

In het derde jaar, wat de derde fase is, moet het agentschap het geheel van zijn taken kunnen vervullen en zijn doelstellingen kunnen behalen.

Het agentschap moet binnen 30 maanden volledig operationeel zijn en moet het geheel van zijn opdrachten beginnen uitvoeren in de loop van het jaar 2005.

2) Raming van de kosten (de hieronder gegeven raming is van toepassing op het volledig operationele agentschap in 2005) :

a) Personele middelen

i) Voltijds personeel

Het personeel van het agentschap bestaat enerzijds uit ambtenaren van de Gemeenschap, gedetacheerd door de instellingen en als tijdelijke functionarissen ter beschikking gesteld van het agentschap, en anderzijds uit andere door het agentschap aangeworven functionarissen.

Zonder afbreuk te doen aan de noodzaak om ervoor te zorgen dat het agentschap beschikt over een gekwalificeerd, voldoende groot en duurzaam personeelsbestand, zullen deze functionarissen worden aangeworven op basis van tijdelijke, verlengbare contracten, zodat steeds kan worden gezorgd voor nieuw personeel dat qua veiligheid van de zeevaart op de hoogte is van de recentste ontwikkelingen op juridisch, technologisch en regelgevingsgebied.

(Het is de bedoeling dat de Commissie een klein aantal functionarissen bij het Agentschap detacheert om zo nauwe banden tussen beide instanties te waarborgen.)

Het noodzakelijke personeelsbestand wordt geraamd op 55 functionarissen[32] (zie onderstaande tabel). Deze raming is gebaseerd op een vergelijking met soortgelijke organisaties en met het voorstel inzake het agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart, alsmede op de specifieke opdrachten die aan het agentschap zullen worden toevertrouwd.

[32] De meeste functionarissen zullen op tijdelijke basis worden aangeworven, overeenkomstig de regels van het statuut voor de personeelsleden van de Commissie.

De totale jaarlijkse uitgaven voor voltijds personeel worden geraamd op 5,9 miljoen euro, uitgaande van de gemiddelde personeelskosten van de Commissie van 0,108 miljoen euro per eenheid per jaar, in welk bedrag de kosten van gebouwen en administratieve uitgaven (post, telecommunicatie, informatietechnologie, enz.) zijn verwerkt.

TABEL: Raming van de personele middelen – Indeling naar activiteit en categorie

2OO4	TOTAAL	A	B	C	D
Administratie[33]	14	3	4	5	2
-Beheer (nl. de directeur en 2 secretaressen).	3	1	0	2	
-Personele en financiële middelen	8	1	3	2	2
-informatie	3	1	1	1	
Taken van het agentschap:	41[34]	24	10	7	
- Actualisering van de communautaire wetgeving op het gebied van de veiligheid van de zeevaart, met inachtneming van de ontwikkeling van de internationale wetgeving. Analyse van de stand van het onderzoek betreffende de veiligheid van de zeevaart.	7	4	2	1	
- Taken in verband met de havenstaatcontrole en relevante opleidingsactiviteiten.	7	4	2	1	
- Toezicht op de classificatiebureaus.	5	3	1	1	
- Verlenen van bijstand aan de Commissie bij de uitvoering van haar taken met betrekking tot de wetgeving inzake de veiligheid van de zeevaart.	9	6	2	1	
- Verzameling van informatie op het gebied van de veiligheid van de zeevaart en het zeevervoer en exploitatie van databanken.	5	2	2	1	
- Uitwerking van een gemeenschappelijke methodologie voor onderzoek bij ongevallen op zee en coördinatie van dergelijk onderzoek.	4	2	1	1	
- Bijstand aan de kandidaat-lidstaten	2	1		1	
- Milieu: analyse van het onderzoek op het gebied van het maritieme milieu, technische bijstand aan de Commissie met betrekking tot de Europese en internationale wetgeving op dit gebied.	2	2			
TOTAAL	55	27	14	12	2

33 Met inbegrip van de directeur van het agentschap en 2 secretaressen.

34 Met inbegrip van 2 afdelingshoofden.

b) Uitrustingskosten[35]

De kosten van roerende goederen zullen aanzienlijk zijn tijdens de oprichtingsfase van het agentschap (het eerste jaar), maar zullen daarna geleidelijk afnemen. Voor het eerste jaar wordt 260.000 euro en voor de volgende twee jaar 100.000 euro uitgetrokken, dat wil zeggen in het totaal 360.000 euro. In 2005 en later zullen de uitrustingskosten 80.000 euro/j. belopen.

c) Operationele kosten

Deze kosten hebben betrekking op conferenties, studies, vertalingen en publicaties. De operationele kosten kunnen als volgt worden onderverdeeld:

- Vertaling: hiervoor worden de jaarlijkse kosten geraamd op 50.000 euro, uitgaande van een prijs van 79 euro per bladzijde en een volume van ongeveer 600 bladzijden, (jaarverslag, eventuele studies, verslagen van colloquia, informatiebrochures).

- Publicatie: het agentschap zal een jaarverslag, informatiedocumenten en technische dossiers publiceren, op papier en op het internet. De daaraan verbonden kosten worden geraamd op 120.000 euro.

- Opzetten van databanken: het agentschap zal databanken moeten opzetten waarin een aantal gegevens betreffende de veiligheid van de zeevaart worden verzameld. Afgezien van de aankoop van Pc's, waarvan de kosten onder de uitrustingskosten vallen, moeten er volgens een eerste raming drie databanken worden opgezet wat de totstandbrenging van een informatica-infrastructuur en de ontwikkeling van programmatuur vergt. De kosten voor een server en een systeem voor het beheer van de databanken worden op 100.000 euro geraamd. De kosten voor de ontwikkeling van een programma zijn variabel, maar belopen bij DG TREN momenteel 100.000 tot 200.000 euro. Gezien het voorgaande kan de vereiste begroting voor het opzetten van databanken op 500.000 euro worden geraamd.

- Studies: een van de taken van het agentschap is de follow-up en de evaluatie van de onderzoeksactiviteiten op het gebied van de veiligheid van de zeevaart. Voor deze taak zijn in bepaalde gevallen technische studies nodig. Een bedrag van 500.000 euro lijkt hiertoe een redelijke aanname, gezien de uit te voeren taken en het hoge technische niveau ervan.

- Werkgroepen en conferenties: de uitwerking van de regelgeving op het gebied van de veiligheid van de zeevaart en de oprichting van vormings-workshops kan de organisatie van werkgroepen en conferenties vergen. De totale uitgaven voor dergelijke bijeenkomsten kunnen op 150.000 euro worden begroot.

De totale operationele kosten zullen oplopen tot 1.300.000 euro[36].

---

35 Deze ramingen zijn gemaakt op basis van het voorstel voor een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart als aangepast voor de personele middelen en specifieke taken van het Agentschap voor de veiligheid van de zeevaart.

36 In de hieronder gegeven tabel "Indeling naar onderdeel van de maatregel" zijn de totale operationele kosten en de uitrustingskosten verdeeld naar gelang van het aantal personen dat werkzaam is per type activiteit.

d) Kosten voor dienstreizen

De door het agentschap uitgevoerde taken, bezoeken aan havenstaten, de controle van de classificatiebureaus, de aanpassing van de wetgeving in de kandidaat-lidstaten, maar ook de contacten tussen het agentschap en de diensten van de Commissie, vergen reizen binnen en buiten de Unie (reis- en verblijfskosten). De begroting voor dienstreizen wordt geraamd op 250.000 euro[37].

3) Ontvangsten

De ontvangsten van het agentschap omvatten een bijdrage ten laste van de communautaire begroting, zoals bedoeld in Artikel 19 van de verordening tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de zeevaart.

Bijdrage van de Gemeenschap:

De bijdrage van de Gemeenschap heeft betrekking op de doelstellingen en taken die zij aan het agentschap heeft toevertrouwd, zoals omschreven in de artikelen 1 en 2 van de verordening tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de zeevaart.

7.2 Indeling naar onderdeel van de maatregel

a) naar activiteit (in euro)

Activiteit	Voltijds personeel	Uitrustings kosten	Reis-kosten	Operatio-nele kosten	Totaal
Administratie **(14 personen)**	1.510.000	20.364	70.000	330.904	1.932.000
Actualisering van de communautaire wetgeving, analyse van de stand van het onderzoek betreffende de veiligheid van de zeevaart **(7 personen)**	756.000	10.180	12.500	165.000	943.680
Taken in verband met de havenstaatcontrole en relevante opleidings-activiteiten	756.000	10.180	45.000	165.000	976.180

[37] Deze raming is gemaakt op basis van de door DG TREN geconstateerde gemiddelde reële kosten van dienstreizen (vervoer en verblijf) zowel binnen als buiten de Unie en van het aantal naar schatting voor elke taak van het agentschap vereiste reizen. Bij deze raming is geen rekening gehouden met de toekomstige vestigingsplaats van het agentschap.

(7 personen)					
Toezicht op de classificatiebureaus **(5 personen)**	540.000	7.272	60.000	120.000	728.000
Bijstand aan de Commissie bij de uitvoering van haar taken met betrekking tot de wetgeving inzake de veiligheid van de zeevaart **(9 personen)**	972.000	13.100	12.500	212.000	1.209.600
Verzameling van informatie op het gebied van de veiligheid van de zeevaart en het zeevervoer en exploitatie van databanken **(5 personen)**	540.000	7.272	12.500	120.000	680.000
Uitwerking van een gemeenschappelijke methodologie voor onderzoek bij ongevallen op zee en coördinatie van dergelijk onderzoek **(4 personen)**	432.000	5.820	12.500	95.000	545.320
Bijstand aan de kandidaat-lidstaten **(2 personen)**	216.000	2.300	25.000	48.000	292.000
Milieu **(2 personen)**	216.000	2.300	12.500	48.000	278.800
Totaal	5.940.000	80.000	250.000	1.300.000	**7.584.780 (afgerond 7.600.000)**

b) naar uitgavencategorie

Vastleggingskredieten in euro (tegen lopende prijzen)

Categorie	2002	2003 / 2004	2005 en later
Personeelskosten	1.980.000	4 000.000	5.940.000
Uitrusting	260.000	100.000	80.000
Operationele kosten	325.000	800.000	1.300.000
Kosten voor dienstreizen	60.000	180.000	250.000
Totale kosten	2.625.000	5.080.000	**7.600.000**
Subsidies van de Unie[38]	2.625.000	5.080.000	7.600.000

7.4 Tijdschema voor de vastleggings- en betalingskredieten

De subsidie van de Gemeenschap wordt jaarlijks in één keer betaald.

8. BEPALINGEN IN DE VOORGESTELDE MAATREGEL OM FRAUDE TEGEN TE GEAAN

Geplande specifieke maatregelen:

8.1 Voor het agentschap

De uitvoerend directeur zal het budget van het agentschap beheren. Hij zal jaarlijks een gedetailleerd overzicht van alle ontvangsten en uitgaven van het vorige boekjaar aan de Commissie, de raad van bestuur en de Rekenkamer voorleggen. Daarnaast zal de interne auditdienst van de Commissie assistentie verlenen bij het beheer van de financiële transacties van het agentschap door middel van risicoanalyses, toezicht op de naleving door het verstrekken van onafhankelijke adviezen over de kwaliteit van de beheers- en controlesystemen en door middel van aanbevelingen ter verbetering van de efficiency van de activiteiten en om te waarborgen dat zuinig wordt omgesprongen met de middelen van het agentschap.

Het agentschap zal zijn financieel reglement vaststellen na goedkeuring van de Commissie en de Rekenkamer. Het agentschap zal een intern auditsysteem opzetten dat vergelijkbaar is met dat wat door de Commissie is ontwikkeld in het kader van haar eigen herstructurering.

[38] Afgezien van de subsidies van de Unie omvat de begroting ook de eventuele ontvangsten van het agentschap voor publicaties en opleidingsactiviteiten. Deze ontvangsten zijn echter vrij beperkt in verhouding tot de totale begrotingvan het agentschap en kunnen in dit stadium niet nauwkeurig worden geraamd.

8.2 Samenwerking met OLAF

Het onder het statuut van de Commissie vallende personeel zal met het oog op de fraudebestrijding samenwerken met het Europees Bureau voor Fraudebestrijding (OLAF).

8.3 Voor de rekenkamer

De Rekenkamer zal de rekeningen onderzoeken overeenkomstig artikel 248 van het Verdrag en jaarlijks een verslag over de activiteiten van het agentschap publiceren.

9. GEGEVENS VOOR DE KOSTEN-BATENANALYSE

9.1 Specifieke en kwantificeerbare doelstellingen; doelgroep

De in het voorstel voor een verordening beschreven specifieke doelstellingen van het Agentschap zijn binnen de Gemeenschap een hoog, uniform en doeltreffend niveau van veiligheid van het zeevervoer tot stand te brengen en milieuverontreiniging te voorkomen. Voorts zal het agentschap de lidstaten en de Commissie bijstaan met de nodige technische en wetenschappelijke kennis en een hoog niveau van deskundigheid, teneinde de communautaire wetgeving betreffende de veiligheid van de zeevaart op een samenhangende en doeltreffende wijze toe te passen, toe te zien op de tenuitvoerlegging ervan en een evaluatie te maken van de efficiëntie van de getroffen maatregelen.

De door het agentschap te vervullen taken zijn van belang voor de veiligheid van de personen en de goederen die worden vervoerd over zee in de wateren van de Unie, alsook voor het mariene milieu.

Zij zullen gevolgen hebben voor het personeel en de organisaties die actief zijn in de maritieme sector doordat zij de concurrentievervalsing door economische voordelen voor schepen die de regels niet naleven kunnen terugdringen, en de ernstige deelnemers aan het scheepvaartverkeer kunnen belonen.

9.2 Motivering van de maatregel

De Gemeenschap heeft sinds verscheidene jaren een groot aantal wetgevingsmaatregelen vastgesteld met het oog op de verbetering van de veiligheid van het zeevervoer en de preventie van daardoor veroorzaakte milieuverontreiniging.

De ramp met de olietanker Erika in december 1999, die een verontreiniging van de kust over ongeveer 400 km heeft veroorzaakt, heeft grote beroering gewekt bij de Europese publieke opinie. Het is duidelijk dat de herhaling van dergelijke ongevallen, hun weerslag op het milieu en het schijnbare onvermogen om eraan een einde te stellen, steeds minder worden geduld door de publieke opinie.

Het Europees Parlement en de Raad Algemene Zaken hebben de Commissie verzocht de communautaire regelgeving op het gebied van de veiligheid van de zeevaart aanzienlijk te versterken.

In het kader van een algemene strategie voor de veiligheid van de zeevaart stelt de Commissie op verzoek van het Europees Parlement voor om een Agentschap voor de

veiligheid van de zeevaart op te richten dat steun moet verlenen aan de actie van de Commissie en de lidstaten bij de tenuitvoerlegging van de communautaire wetgeving, het toezicht op de toepassing ervan en de evaluatie van de doeltreffendheid van de vastgestelde maatregelen.

Het agentschap zal de Commissie bijstaan in het proces van actualisering van de communautaire wetgeving inzake de veiligheid van de zeevaart, met name in verband met de ontwikkeling van internationale wetgeving op dit gebied.

Het agentschap zal toezien op de algemene werking van het communautaire stelsel voor havenstaatcontrole en zal de Commissie bijstaan bij de uitvoering van inspecties bij de door de Gemeenschap erkende classificatiebureaus. Zij zal ook opleidingsacties ondernemen op het gebied van de controle van de haven- en vlaggenstaten.

Het zal de Commissie en de lidstaten betrouwbare, objectieve en vergelijkbare informatie verstrekken, alsmede gegevens over de veiligheid van de zeevaart, op basis waarvan zij de nodige maatregelen kunnen treffen om de veiligheid op zee te verbeteren en de doeltreffendheid van de geldende maatregelen kunnen beoordelen.

In samenwerking met de Commissie en de lidstaten zal het een gemeenschappelijke methodologie uitwerken voor onderzoek bij ongevallen op zee in de communautaire wateren, de lidstaten ondersteunen bij hun werkzaamheden betreffende ernstige ongevallen op zee in de communautaire wateren, en een analyse maken van de bestaande onderzoeksrapporten betreffende ongevallen.

De oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de zeevaart zal tenslotte bevorderlijk zijn voor een partnerschap tussen de lidstaten en zal de verspreiding van beste praktijken in de Gemeenschap bevorderen.

Deze doelstellingen zullen bijdragen aan de versterking van het gehele systeem voor de veiligheid van de zeevaart binnen de Gemeenschap door zowel het risico op ongevallen op zee, als de verontreiniging van het mariene milieu en het verlies van mensenlevens op zee te verminderen.

9.3 Follow-up en evaluatie van de maatregel

De follow-up en evaluatie van de activiteiten van het agentschap zullen plaatsvinden op basis van het door de raad van bestuur van het agentschap goedgekeurde jaarverslag over het voorafgaande jaar en het werkprogramma voor het komende jaar, die beide worden toegezonden aan de lidstaten, de Commissie, de Raad en het Europees Parlement (artikel 10 van de ontwerp-verordening). De prestaties van het agentschap zullen regelmatig aan een grondige evaluatie worden onderworpen overeenkomstig de geldende communautaire praktijk en normen.

10. HUISHOUDELIJKE KREDIETEN (DEEL A VAN AFDELING III VAN DE BEGROTING)

De oprichting van het agentschap mag geen extra kosten voor de Commissie meebrengen. Werkzaamheden die thans door de Commissie worden verricht zullen worden vervangen door bewaking en follow-up van de activiteiten van het agentschap.

10.1 Gevolgen voor het aantal ambten

Niet van toepassing.

10.2 Totale financiële weerslag van de inschakeling van extra personeel

Niet van toepassing.

10.3 Verhoging van andere huishoudelijke uitgaven ten gevolge van de maatregel, met name de kosten van de vergaderingen van comités en deskundigen

Niet van toepassing.