



**RAAD VAN
DE EUROPESE UNIE**

**Brussel, 5 december 2002 (06.12)
(OR. fr)**

15301/02

**MAR 153
ENV 747**

INGEKOMEN DOCUMENT

van: de heer Sylvain BISARRE, directeur, namens de secretaris-generaal van de Europese Commissie
ingekomen: 4 december 2002
aan: de heer Javier SOLANA, secretaris-generaal/hoge vertegenwoordiger
Betreft: Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad inzake de vergroting van de veiligheid op zee naar aanleiding van het vergaan van de olietanker "Prestige"

Hierbij gaat voor de delegaties Commissiedocument COM(2002) 681 def.

Bijlage: COM(2002) 681 def.



EUROPESE COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 3.12.2002
COM(2002) 681 definitief

**MEDEDELING VAN DE COMMISSIE
AAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD**

INZAKE DE VERGROTING VAN DE VEILIGHEID OP ZEE

NAAR AANLEIDING VAN HET VERGAAN VAN DE OLIETANKER 'PRESTIGE'

Inhoud

Inleiding

I - Deel een: versnelde tenuitvoerlegging van de maatregelen uit de pakketten Erika-I en Erika-II

1. Initiatieven van de Commissie met het oog op een versnelde toepassing van de pakketten Erika-I en Erika-II

- Versnelde oprichting van het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid
 - Beter toezicht op de verrichtingen van classificatiebureaus
 - Inrichting van een trans-Europees telematicanetwerk voor de monitoring van de scheepvaart
 - Publicatie van een indicatieve lijst met schepen die niet aan de normen van Richtlijn 95/21/EG voldoen
 - Versnelde opstelling van plannen voor de ontvangst van schepen in uitwijkhavens
2. Verzoeken aan de lidstaten naar aanleiding van het ongeluk met de Prestige
- Werving van voldoende inspecteurs voor de havenstaatcontrole
 - Noodzakelijke maatregelen met het oog op voldoende inspecties in alle havens en ligplaatsen in de Europese Unie
 - Maatregelen ter verbetering van de bescherming van slachtoffers van verontreinigingsincidenten

II – Deel twee - Aanvullende initiatieven

1. Specifieke maatregelen voor het vervoer van zware stookolie
2. Aansprakelijkheid en vergoeding
 - Wijzigingen van de internationale regelgeving inzake aansprakelijkheid bij olieverontreiniging
 - Overige vervuilende stoffen
3. Strafrechtelijke sancties
4. Invoering van een communautair erkenningssysteem voor buiten de Europese Unie afgegeven vaarbevoegdheidscertificaten van zeelieden
5. Rapportage door loodsen
6. Bescherming van de kustwateren van de EU

III – Deel drie - Internationale actie

- Weren van gevaarlijke schepen uit de belangrijkste vaarroutes
- Auditprocedure voor vlagstaten

IV - Deel vier: Samenwerking met de industrie

BIJLAGE 1 – De pakketten Erika-I en Erika-II

BIJLAGE 2 – Indicatieve "zwarte lijst" met schepen die geweerd zouden worden op grond van de laatste wijzigingen van de richtlijn inzake de havenstaatcontrole

BIJLAGE 3 - Havenstaatcontroles door lidstaten

INLEIDING

Op 13 november 2002 kreeg de onder de vlag van de Bahama's varende 26 jaar oude enkelwandige olietanker Prestige, geladen met 77 000 ton zware stookolie, ernstige averij voor de kust van Galicië. De bergingsoperaties, die werden bemoeilijkt door bijzonder slechte weersomstandigheden op de oceaan, konden niet voorkomen dat de Prestige op 19 november op een afstand van 130 mijl van de Spaanse kust met het grootste deel van haar lading verging.

De Commissie heeft via haar Monitoring en Informatie Centrum (MIC) voor incidentele verontreiniging onmiddellijk gereageerd op de zwarte vloed die de kust van Galicië trof. Zij heeft de verzoeken van Spanje en Portugal om bijstand in de vorm van oliebestrijdingsmiddelen gecoördineerd. Daarnaast werd een missie bestaande uit de beste Europese deskundigen op het gebied van de bestrijding van vervuiling ter plaatse gestuurd om passende adviezen te geven met betrekking tot de bestrijding van de vervuiling en de beste manieren om de kust en met name de vanuit ecologisch oogpunt kwetsbare plaatsen uit het Natura 2000-netwerk te beschermen.

Dit nieuwe ongeluk doet zich nog geen drie jaar na het zinken van de Erika voor en benadrukt dat er op zeer korte termijn absoluut drastische maatregelen dienen te worden genomen, gericht op de bescherming van de Europese kustgebieden en burgers tegen dergelijke rampen.

Meer in het algemeen wordt door het vergaan van de Prestige ook nogmaals aangetoond hoe kwetsbaar de EU is in de huidige situatie, waarin 90 % van de oliebehoefte over zee wordt aangevoerd. In dit opzicht kan men zich terecht zorgen maken over het hogere risico van het vervoer van aardolie over zee, dat met name wordt uitgevoerd met schepen die veel grotere hoeveelheden olie vervoeren dan de Prestige. In overeenstemming met het Groenboek van de Commissie van 29 november 2000 inzake een Europese strategie voor een continue energievoorziening is het derhalve van belang om op communautair niveau onverwijld uitvoering te geven aan een energievoorzieningsstrategie die is gebaseerd op diversificatie van de transportwijzen voor aardolie, met name door middel van de bouw van oliepipleidingen.

Meer in het bijzonder dient daarnaast ten aanzien van het vervoer van zware stookolie, dat bij olievervuiling op zee vaak wordt bekritiseerd, te worden benadrukt dat deze vorm van vervoer slechts circa 10 % van het totale vervoer van olieproducten over zee vertegenwoordigt en onmisbaar is voor de aanvoer van brandstof naar een aantal thermische centrales en de bevoorrading van koopvaardij schepen.

Na de ramp met de Erika heeft de Commissie zeer snel gereageerd in haar Mededeling over de veiligheid van het vervoer van olie over zee van 21 maart 2000¹ en werd een eerste pakket maatregelen om de veiligheid van het vervoer van olie over zee significant te verbeteren op 6 december 2000 aangevuld² met een tweede pakket maatregelen (zie bijlage I).

De door het Europees Parlement en de Raad goedgekeurde maatregelen zullen echter pas vanaf januari 2003 geleidelijk van kracht worden. De Commissie betreurt het lage tempo waarmee de goedkeuring en de uitvoering van haar voorstellen hun beslag krijgen. In dit verband dient te worden benadrukt dat **de lidstaten zich tijdens de vergadering van de**

¹ COM(2000) 142 def.

² COM(2000) 802 def.

Europese Raad in Nice op 7, 8 en 9 december 2000 hebben verplicht om de door de 15 lidstaten vastgestelde maatregelen versneld uit te voeren voor zover dat niet in een internationaal kader dient te geschieden. Het ongeluk met de Prestige vraagt eens te meer om goede afspraken van de lidstaten om de vastgestelde maatregelen snel ten uitvoer te leggen, nog vooruitlopend op de officiële data waarop de Erika-pakketten van kracht worden.

Daarnaast is een aantal belangrijke onderdelen van de Erika-pakketten, waaronder met name het tijdschema voor het uit de vaart nemen van enkelwandige olietankers, tijdens de discussies in de Raad aanzienlijk uitgehold. Bovendien heeft de Raad geweigerd om op communautair niveau de discussies over het COPE-fonds voort te zetten omdat zij er de voorkeur aan gaf om een dergelijke discussie te voeren binnen de Internationale Maritieme Organisatie (IMO). Zo wilde de Commissie in haar aanvankelijke voorstel bijvoorbeeld olietankers als de Prestige uit de vaart nemen wanneer zij 23 jaar oud zouden zijn (op het moment van de ramp was de Prestige 25 jaar oud).

Uit de ramp met de Prestige blijkt de juistheid van de voorstellen die zij heeft gedaan in het kader van de pakketten Erika-I en Erika-II. Op grond van de eerste informatie over het ongeval met de Prestige is het thans niet noodzakelijk om een groot aantal nieuwe wetsvoorstellen in te dienen. Voorrang dient te worden gegeven aan een doelmatige en snelle toepassing van het bestaande communautaire juridische kader.

Door middel van deze mededeling:

- verzoekt de Commissie derhalve de Europese Raad om tijdens zijn vergadering in Kopenhagen van 12 en 13 december de beleidslijnen van deze mededeling goed te keuren als noodmaatregel;
- verzoekt de Commissie het Europees Parlement en de Raad om de door haar in deze mededeling voorgestelde acties en maatregelen te bespreken en te steunen;
- benadrukt de Commissie de noodzaak om de maatregelen als omschreven in de pakketten Erika-I en Erika-II reeds voor de daarin omschreven data ten uitvoer te laten leggen door de lidstaten;
- doet de Commissie voorstellen voor een aantal aanvullende initiatieven, die met name betrekking hebben op de problemen van het vervoer over zee van zeer vervuilende stoffen, waaronder de door de Prestige vervoerde zware stookolie;
- verzoekt de Commissie de lidstaten om binnen de Internationale Maritieme Organisatie actie te ondernemen met het oog op vergroting van de veiligheid op zee en voorkoming van verontreiniging door schepen.

I - Deel een: versnelde tenuitvoerlegging van de maatregelen uit de pakketten Erika-I en Erika-II

De door het Europees Parlement en de Raad goedgekeurde maatregelen (zie bijlage I) zullen pas van kracht worden vanaf 1 januari 2003 (wanneer de eerste enkelwandige olietankers uit de vaart zullen worden genomen³), 22 juli 2003 (richtlijnen inzake de havenstaatcontrole en classificatiebureaus) en 5 februari 2004 (richtlijn betreffende de monitoring van de scheepvaart).

De Commissie is zich ervan bewust dat de situatie vraagt om onmiddellijke actie en wil al voor deze data de maatregelen uit de pakketten Erika-I en Erika-II uitvoeren. Naar aanleiding van het ongeluk met de Prestige wil zij het bestaande wettelijke kader op een aantal punten uitbreiden. Ten slotte verwacht zij van de lidstaten en de betrokken partijen dat zij blijk geven van dezelfde vastberadenheid om deze maatregelen uit te voeren.

1. Initiatieven van de Commissie met het oog op een versnelde toepassing van de pakketten Erika-I en Erika-II

• Versnelde oprichting van het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid

Met de goedkeuring van de verordening tot oprichting van het **Europees Agentschap voor maritieme veiligheid**⁴ heeft de Europese Unie besloten om een belangrijke instantie in het leven te roepen, die wordt belast met de controle van de doelmatigheid van de communautaire regelgeving op het gebied van de maritieme veiligheid.

Het Agentschap zal de lidstaten en de Commissie ondersteunen bij de tenuitvoerlegging van de communautaire wetgeving op het gebied van de maritieme veiligheid. Het zal de doelmatigheid beoordelen van de thans van kracht zijnde communautaire regelgeving, met name door middel van audits of inspecties. Het zal in staat zijn om alle gegevens met betrekking tot de veiligheid op zee bijeen te brengen en de noodzakelijke aanbevelingen te doen.

De Commissie streeft ernaar het Agentschap binnen 12 maanden na het van kracht worden van de oprichtingsverordening operationeel te laten zijn. Dit proces is momenteel gaande. Meer in het bijzonder is de raad van bestuur van het Agentschap inmiddels tot stand gekomen na de benoeming van de 15 vertegenwoordigers van de lidstaten en de vier vertegenwoordigers van de Commissie alsmede van de vier onafhankelijke deskundigen die door de Commissie worden benoemd. Op 4 december 2002 heeft een eerste vergadering van de raad van bestuur plaatsgevonden. Een tweede vergadering staat gepland voor januari 2003.

De Commissie is doende de selectieprocedure van kandidaten voor de functie van uitvoerend directeur af te ronden. Naar verwachting zal op 17 december 2002 een besluit worden

³ De industrie heeft echter reeds geanticipeerd op de maatregel, en reders en scheepseigenaren lijken in de praktijk momenteel al geen ruwe olie of aardolieproducten meer naar havens in de EU te vervoeren in schepen van meer dan 15 jaar oud en bij voorkeur dubbelwandige schepen in te zetten. Volgens statistieken van Intertanko is het percentage dubbelwandige olietankers toegenomen van 39% in 2000 tot 51% aan het eind van 2002. Intertanko schat dat in 2007 75% van de olietankers dubbelwandig zal zijn.

⁴ Verordening (EG) 1406/2002 van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 tot oprichting van een Europees Agentschap voor maritieme veiligheid (*PB L 208 van 5.8.2002, blz. 1*).

genomen. De Commissie zal haar voorstellen onverwijld doorzenden aan de raad van bestuur, om deze in staat te stellen dit onderwerp te bespreken tijdens zijn vergadering van januari 2003, teneinde over te gaan tot de benoeming van de directeur.

Ondanks de onzekerheid die nog bestaat met betrekking tot de vestigingsplaats van het Agentschap is de Commissie vastbesloten om de voorgang te waarborgen. Vooruitlopend op een besluit van de Europese Raad over de vestigingsplaats van het Agentschap zal de Commissie dit Agentschap tijdelijk in haar eigen kantoren huisvesten. Zo stelt de Commissie alles in het werk om het Agentschap zes maanden voor de geplande datum operationeel te laten zijn.

- **Beter toezicht op de verrichtingen van classificatiebureaus**

Alleen classificatiebureaus die op communautair niveau zijn erkend op basis van Richtlijn 94/57/EG van de Raad kunnen namens de lidstaten van de EU optreden.⁵ Deze bureaus dienen te voldoen aan de hoge kwaliteitseisen die in de richtlijn zijn omschreven en na de ramp met de Erika verder zijn aangescherpt. De diensten van de Commissie hebben hun beoordelingen van de erkende bureaus verscherpt om te allen tijde te kunnen vaststellen of zij voldoen aan de criteria en wat de kwaliteit van hun verrichtingen is.

In dit opzicht zijn de classificatiebureaus bij herhaling gewaarschuwd dat zij hun erkenning op communautair niveau alleen kunnen behouden wanneer zij goede prestaties leveren op het gebied van veiligheid en voorkoming van vervuiling. Deze prestaties worden gemeten voor al hun schepen, ongeacht de vlag die deze schepen voeren en het gebied waarin zij varen. De diensten van de Commissie hebben duidelijk gemaakt dat zij de nieuwe bepalingen van de richtlijn strikt ten uitvoer zullen leggen en niet zullen aarzelen om procedures te starten gericht op opschorting of intrekking van de EU-erkenning van organisaties die met betrekking tot de veiligheid onvoldoende waarborgen bieden.

Tenslotte dient aandacht te worden geschonken aan de praktijken van classificatiebureaus die in het kader van handelsbetrekkingen namens de reder bewijzen van zeewaardigheid voor schepen afgeven en anderzijds ook optreden als gevolmachtigde van de vlagstaat die geacht wordt dit schip te controleren. Zo kan het classificatiebureau als rechter en als partij optreden. Een dergelijk initiatief dient er allereerst op gericht te zijn om in samenwerking met de reeds op communautair niveau erkende classificatiebureaus te onderzoeken welke mogelijkheden er bestaan om deze praktijken zodanig te veranderen dat deze verschillende controles beter worden gescheiden.

- **Publicatie van een indicatieve lijst met schepen die niet aan de normen van Richtlijn 95/21/EG voldoen**

De wijzigingen in Richtlijn 95/21/EG met betrekking tot de havenstaatcontrole⁶ die werden goedgekeurd na het ongeluk met de Erika voorzien in een verbodsprocedure voor schepen die

⁵ Richtlijn 94/57/EG van de Raad van 22 november 1994 inzake gemeenschappelijke voorschriften en normen voor met de inspectie en controle van schepen belaste organisaties en voor de desbetreffende werkzaamheden van maritieme instanties (*PB L 316 van 12.12.1994, blz. 20*), laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 2001/105/EG van het Europees Parlement en de Raad van 19 december 2001 (*PB L 19 van 22.1.2002, blz. 9*).

⁶ Richtlijn 95/21/EG van de Raad van 19 juni 1995 betreffende de havenstaatcontrole (*PB L 157 van 7.7.1995, blz.1*), laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 2001/106 van het Europees Parlement en de Raad van 19 december 2001 (*PB L 19 van 22.1.2002, blz. 17*).

in de laatste drie jaar meerdere malen zijn aangehouden en die zijn opgenomen op de "zwarte lijst" van vlaggen met een bovengemiddeld aantal aanhoudingen.

Om de versnelde uitvoering van het Erika-I-pakket te controleren en om aan de betrokken reders en vlagstaten een duidelijk en krachtig signaal af te geven over de effecten van deze nieuwe maatregel, heeft de Commissie in bijlage II van deze mededeling ter informatie een lijst opgenomen van schepen waaraan de toegang tot de Europese havens zou worden ontzegd indien de laatste wijzigingen van Richtlijn 95/21/EG thans van kracht zouden zijn. Deze indicatieve lijst is door de Commissie opgesteld op basis van de gegevens die beschikbaar zijn in het kader van het Memorandum van Overeenstemming van Parijs inzake de havenstaatcontrole en van de Equasis-databank.

De Commissie hoopt zo dat de reders en de vlagstaten van de desbetreffende schepen voor het van kracht worden van de Erika-I-maatregelen de maatregelen nemen die noodzakelijk zijn om te voldoen aan de geldende normen inzake maritieme veiligheid.

- **Inrichting van een trans-Europees telematicanetwerk voor de monitoring van de scheepvaart**

Richtlijn 2002/59/EG⁷ werd vastgesteld door het Europees Parlement en de Raad in het kader van het Erika-II-pakket en beoogt de totstandkoming van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de scheepvaart. De lidstaten dienen de bepalingen van de richtlijn uiterlijk op 5 februari 2004 toe te passen. Daarnaast hebben zij tot uiterlijk eind 2007 de tijd om hun nationale infrastructuurnetwerk op het land voor de bewaking van schepen voor hun kust aan te vullen.

Daarop vooruitlopend, en ook nog voor de definitieve vaststelling van de richtlijn, heeft de Commissie de voor invoering van het communautaire monitoringsysteem voor de scheepvaart noodzakelijke stappen ondernomen. Dit systeem, dat de naam SafeSeaNet kreeg, voorziet in de totstandkoming van een Europese databank en de inrichting van een telematicanetwerk waarop de lidstaten zijn aangesloten. Daarin worden de gegevens verwerkt die in real time door transponders worden aangeleverd⁸ vanuit de schepen. Op basis van deze gegevens hebben de operationele instanties op elk moment inzicht in de identiteit, de positie en de lading van schepen die zich in de Europese wateren bevinden.

SafeSeaNet is een uniek voorbeeld van een gemeenschappelijk verkeersgeleidingssysteem voor de scheepvaart dat in alle lidstaten wordt toegepast en ook open staat voor kuststaten van zeeën die aan de Unie grenzen. Het maakt een betere bewaking van de scheepvaart en een betere opsporing van gevaarlijke situaties voor het milieu mogelijk, ook wanneer daarbij schepen op doorvaart zijn betrokken. Daarnaast kunnen bij ongevallen op zee doelmatiger maatregelen worden genomen.

⁷ Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van Richtlijn 93/75/EEG van de Raad (*PB L 208 van 5.8.2002, blz. 10*).

⁸ Transponders, ook wel A.I.S. (Automatic Identification Systems) geheten, worden aan boord van schepen geïnstalleerd en kunnen automatisch en nagenoeg doorlopend een aantal gegevens met betrekking tot de identiteit, de positie, en de door het schip gevolgde route verzenden naar andere schepen in de nabijheid en naar kuststations. Op internationaal niveau heeft de IMO een tijdschema voor de aanwezigheid van transponders in schepen vastgesteld. Dit plan is overgenomen in de richtlijn en uitgebreid tot andere categorieën van schepen.

- **Versnelde opstelling van plannen voor de ontvangst van schepen in uitwijkhavens**

In Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart wordt bepaald dat de lidstaten plannen opstellen met het oog op de opvang van schepen in nood in de onder hun jurisdictie vallende wateren.

In het licht van de recente gebeurtenissen zal de Commissie vooruitlopend op het verstrijken in februari 2004 van de termijn voor de omzetting in nationaal recht van de richtlijn het initiatief nemen om in overleg met het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid in januari 2003 een vergadering met de lidstaten te beleggen om de opstelling van de plannen voor opvang van schepen in nood te versnellen, zodat deze plannen uiterlijk kunnen worden goedgekeurd op het moment waarop de richtlijn van kracht wordt.

2. *Verzoeken aan de lidstaten naar aanleiding van het ongeluk met de Prestige*

In het kader van de versnelde tenuitvoerlegging van de maatregelen uit de pakketten Erika-I en Erika-II verzoekt de Commissie de lidstaten vooruitlopend op de datum waarop deze maatregelen moeten worden uitgevoerd:

- **Om voldoende inspecteurs aan te werven voor de havenstaatcontrole**, indien nodig onder oud-officieren van de koopvaardij, om tijdig te kunnen voldoen aan de nieuwe verplichtingen die voortvloeien uit de wijzigingen van Richtlijn 95/21/EG, met name op het gebied van verscherpte verplichte inspecties, en om het minimale inspectiepercentage van 25 % dat is vastgelegd in de richtlijn in alle gevallen te verwezenlijken.
- **Om de noodzakelijke maatregelen te nemen om in alle havens en ligplaatsen van de Unie in voldoende mate inspecties te kunnen doen uitvoeren** zodat het afschrikkende effect van de richtlijnen op schepen die niet aan de normen voldoen in stand wordt gehouden. Het zou immers niet verenigbaar zijn met het nuttige effect van Richtlijn 95/21/EG noch met de beginselen van eerlijke concurrentie dat bepaalde havens of ligplaatsen door ontbrekende of onvoldoende inspecties *de facto* zouden uitgroeien tot "gedooghavens" binnen de Unie zelf. In dit verband moet worden vastgesteld dat een niet onaanzienlijk aantal schepen op doorvaart langs de Europese kusten alleen Europese havens aandoen om brandstof in te nemen en hierdoor niet behoeven te voldoen aan dezelfde controleverplichtingen als schepen die deze havens aandoen om te laden en/of te lossen. Deze stops zijn echter vaak de enige gelegenheid om deze schepen te onderwerpen aan een effectieve controle. Daarom dienen de instanties die zijn belast met de havencontrole van deze schepen te allen tijde aan deze schepen evenveel aandacht te schenken als aan schepen die deze havens aandoen om te laden en/of te lossen. Om iets te doen aan deze misstanden in de controlepraktijk en om de ontwikkeling van "gedooghavens" te voorkomen, zal de Commissie voorstellen doen voor nieuwe maatregelen met het oog op een betere spreiding van de controles over de havens van de Europese Unie.
- **Om onverwijld het protocol te ratificeren tot instelling van een aanvullend fonds voor vergoeding van schade door olieverontreiniging en om te waarborgen dat het fonds dekking verleent voor schade tot 1 miljard euro en voor het eind van 2003 volledig operationeel is.** Het is van wezenlijk belang dat slachtoffers van olievervuiling op afdoende wijze schadeloos worden gesteld. Met het oog daarop heeft de Commissie in het Erika-II-pakket voorgesteld om de beschikbare vergoedingen voor slachtoffers van olievervuiling aanzienlijk te verhogen door de instelling van een fonds voor vergoeding

van schade door verontreiniging door olie (het zogenoemde COPE-fonds), waardoor het maximale vergoedingsbedrag zou stijgen tot 1 miljard euro in plaats van het thans bestaande maximum van 185 miljoen euro⁹. Met een dergelijke maatregel zou kunnen worden gegarandeerd dat slachtoffers die terecht een beroep op vergoeding doen volledig schadeloos worden gesteld bij olieverontreiniging in de EU-wateren en dat slachtoffers sneller schadeloos worden gesteld. De Raad besloot echter het voorstel niet over te nemen maar in plaats daarvan de instelling te bevorderen van een vergelijkbaar fonds op internationaal niveau. Gelet op de onbetwistbare voordelen voor de Europese burger maakt de Commissie zich grote zorgen over het gebrek aan voortgang op dit gebied. Zoals bij herhaling benadrukt door de Commissie, kan het aanvullende internationale fonds alleen worden aanvaard als een alternatief voor het COPE-fonds wanneer het maximale vergoedingsbedrag wordt vastgesteld op 1 miljard euro en wanneer alle lidstaten met kustgebieden vanaf het begin deelnemen aan dat fonds. Mocht dat niet het geval zijn, dan is het van groot belang dat het voorstel van de Commissie voor het COPE-fonds na wijziging door het Europees Parlement snel wordt goedgekeurd.

II – Deel twee - Aanvullende initiatieven

Deze mededeling heeft in eerste instantie betrekking op de maatregelen die kunnen worden genomen ter verkleining van de kans op grootschalige olievervuiling zoals bijvoorbeeld bij het vergaan van de Erika en de Prestige, en meer in het bijzonder op maatregelen betreffende de veiligheid op zee. Deze ongevallen dienen echter ook in een bredere beleidscontext te worden gezien. In juni 2003 zal de Commissie beoordelen of de huidige wetgevings- en beleidsinstrumenten, waaronder de instrumenten op met name het gebied van milieu maar ook van gezondheid, onderzoek, visserij en regionale ontwikkeling dienen te worden aangepast om de kans op, en de schade (onmiddellijke schade en schade op langere termijn) van dergelijke ongelukken te minimaliseren.

Hoewel de precieze oorzaken van het ongeval met de Prestige nog niet bekend zijn, kunnen uit de ramp al wel een aantal lessen worden getrokken. De Commissie stelt de lidstaten voor om in aanvulling op de maatregelen die reeds werden genomen in het kader van de Erika-pakketten de volgende maatregelen te steunen:

1. Specifieke maatregelen voor het vervoer van zware stookolie

Zware stookolie is een van de meest vervuilende soorten olie. Vanwege zijn relatief geringe handelswaarde en de verhoudingsgewijs kleine kans op brand of explosies wordt het geregeld vervoerd in oudere tankers die het eind van hun economische levensduur naderen, dus in schepen met de grootste veiligheidsrisico's. De Commissie maakt zich ernstig zorgen over deze misstand, en deze zorgen werden nog eens versterkt door de ongelukken met de Erika en de Prestige, beide 26 jaar oude enkelwandige olietankers met een lading zware stookolie. Dat het ook anders kan, bleek bij twee ongelukken die zich onlangs voordeden in de Oostzee, waarbij de BALTIC CARRIER en de PINDAR betrokken waren. Vergelijkbare rampzalige gevolgen werden onder andere voorkomen door de dubbele bodem of de dubbelwandige constructie van de betrokken tankers.

Om in de toekomst de kans op ongelukken zoals met de Erika en de Prestige te voorkomen, streeft de Commissie naar **regelgeving waarin het vervoer van zware stookolie in enkelwandige tankers van en naar EU-havens wordt verboden**. De Europese Raad van

⁹ COM(2000) 802 def. van 6 december 2000.

Kopenhagen wordt verzocht om een politiek beroep op de lidstaten te doen om het belang van deze zaak te benadrukken. Verder verzoekt de Commissie de Raad met nadruk om haar zonder uitstel een onderhandelingsmandaat te geven om te waarborgen dat zowel kandidaat-lidstaten als buurlanden die betrokken zijn bij de handel in zware stookolie in de EU-wateren dezelfde beginselen toepassen, door middel van geëigende administratieve overeenkomsten die zullen moeten worden ontwikkeld binnen bestaande samenwerkingsverbanden, waaronder het Memorandum van Overeenstemming van Parijs inzake havenstaatcontroles en Euro-Med.

2. *Aansprakelijkheid en vergoeding*

• **Wijzigingen van de internationale regelgeving inzake aansprakelijkheid bij olieverontreiniging**

De Commissie is van mening dat een aantal aspecten van de internationale regelgeving met betrekking tot aansprakelijkheid en vergoeding bij olievervuiling dient te worden herzien. Er dient een beter evenwicht te komen tussen de aansprakelijkheid van de partijen die betrokken zijn bij het vervoer van olie over zee en hun blootstelling aan aansprakelijkheid. Het beginsel dat de vervuiler betaalt, dient strikter te worden toegepast. Aangezien dergelijke wijzigingen alleen door internationale actie kunnen worden bereikt, is het van wezenlijk belang dat de lidstaten hiertoe maatregelen nemen en dergelijke actie ondersteunen. In dit verband **dienen lidstaten met name hun steun te geven aan voorstellen die zijn gericht op inperking van het recht van rederijen om hun financiële aansprakelijkheid te beperken wanneer het ongeluk te wijten is aan hun feitelijke tekortkomingen, en aan voorstellen die zijn gericht op het opheffen van de *de facto* immuniteit van andere hoofdrolspelers, waaronder met name de scheepsbevrachter, de exploitant of de gezagvoerder van het schip tegen schadeclaims (anders dan tegen claims door de geregistreerde eigenaar). Bovendien voorziet de huidige regelgeving niet in een adequate vergoeding voor schade aan het milieu (ecologisch herstel).**

• **Overige vervuulende stoffen**

Het baart de Commissie zorgen dat een aantal internationale overeenkomsten gericht op verruiming van de aansprakelijkheid en verhoging van de vergoeding bij vervuiling van de zee nog niet op grote schaal is geratificeerd door de lidstaten en dus nog niet van toepassing is in de EU. Derhalve is de Commissie van mening dat de **lidstaten onverwijld maatregelen dienen te nemen om in het belang van de Europese Gemeenschap het Internationaal Verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door bunkerolie en het Internationaal Verdrag inzake aansprakelijkheid en vergoeding van schade in verband met het vervoer van gevaarlijke en giftige stoffen over zee te ratificeren**, zoals is bepaald in recente besluiten van de Raad met het oog daarop¹⁰.

Aangezien deze beide verdragen met name zijn gericht op vergoeding van schade aan goederen, eigendommen en van letselschade, zijn wellicht aanvullende maatregelen noodzakelijk in verband met schade aan het milieu.

¹⁰ Beschikking 2002/762 van de Raad van 19 september waarbij de lidstaten worden gemachtigd in het belang van de Gemeenschap het Internationaal Verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door bunkerolie van 2001 te ondertekenen, te bekrachtigen of toe te treden tot het Verdrag. Op 18 november 2002 werd een vergelijkbare beschikking goedgekeurd voor het Verdrag inzake aansprakelijkheid en vergoeding van schade in verband met het vervoer van gevaarlijke en giftige stoffen over zee van 1996 (het HNS-Verdrag).

De Commissie benadrukt tevens dat het van belang is dat zij onverwijld toestemming van de Raad krijgt om **namens de Gemeenschap besprekingen te voeren over een nieuw aanvullend Protocol bij het Internationaal Verdrag ter oprichting van een internationaal fonds voor vergoeding van schade door verontreiniging door olie** (het IOPC-fonds).

3. Strafrechtelijke sancties

In aanvulling op bovengenoemde maatregelen op het gebied van aansprakelijkheid en vergoeding is de Commissie van mening dat strafrechtelijke sancties dienen te worden opgelegd aan eenieder die door ernstige nalatigheid al dan niet met opzet vervuiling van de zee veroorzaakt.

De Commissie is van mening dat op korte termijn **communautaire wetgeving dient te worden vastgesteld, gericht op de invoering van strafrechtelijke sancties tegen eenieder (ook rechtspersonen) die door ernstige nalatigheid vervuiling veroorzaakt.** Een dergelijke maatregel maakte reeds deel uit van het Erika-II-pakket (artikel 10 van het voorstel voor het COPE-fonds) en werd gesteund door het Europees Parlement, doch niet door de Raad. Dit is een strafrechtelijke maatregel die derhalve geen verband houdt met de vergoeding van schade. De maatregel is veeleer bedoeld om te waarborgen dat sancties met voldoende afschrikkende werking overal in de Gemeenschap kunnen worden opgelegd aan degenen die betrokken zijn bij het vervoer van olie over zee.

De Commissie wijst verder nog op haar voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende de bescherming van het milieu via het strafrecht¹¹ en op een initiatief van het Koninkrijk Denemarken voor een raambesluit inzake milieudelicten¹², die beide niet door de Raad werden goedgekeurd. Met inachtneming van deze voorstellen zal de Commissie een voorstel indienen voor een **richtlijn inzake illegale lozingen vanaf schepen**. Dit voorstel heeft betrekking op bedrijfsmatige (opzettelijke) lozingen vanaf schepen en zal worden gecombineerd met bepalingen inzake het vergaren van bewijsmateriaal en de vervolging van overtreders.

4. Invoering van een communautair erkenningsstelsel voor buiten de Europese Unie afgegeven vaarbevoegdheidscertificaten van zeelieden

Om te waarborgen dat zeelieden die in het bezit zijn van buiten de Europese Unie afgegeven vaarbevoegdheidsbewijzen ten minste vakbekwaam zijn op een niveau dat overeenkomt met de eisen van het STCW-Verdrag zal de Commissie op zeer korte termijn een nieuw wetsvoorstel indienen ter herziening van de bepalingen van Richtlijn 2001/25¹³. Dit voorstel is met name gericht op aanscherping van de bestaande procedure voor erkenning van in derde landen afgegeven certificaten. Met deze herziening wordt gestreefd naar invoering van een in

¹¹ COM (2001) 139 def. van 13 maart 2001. Een gewijzigd voorstel werd op 30 september 2002 goedgekeurd [COM (2002) 544 def.].

¹² PB C 39 van 11.2.2000, blz.4.

¹³ Met betrekking tot opleiding en kwalificatie van zeelieden die werkzaam zijn aan boord van tankers zijn in de gewijzigde versie van het Internationaal Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst dat in 1978 door de Internationale Maritieme Organisatie werd goedgekeurd (het STCW-Verdrag) specifieke eisen opgenomen met betrekking tot de opleiding van gezagvoerders, officieren en matrozen die op deze schepen werkzaam zijn. Deze eisen zijn in het Gemeenschapsrecht opgenomen door middel van Richtlijn 2001/25/EG, die alle minimumeisen van het Verdrag omzet in Gemeenschapsrecht.

de gehele Gemeenschap gehanteerd systeem voor beoordeling en erkenning voor derde landen die voldoen aan de eisen van het Verdrag. Krachtens deze wijziging zal de Engelse taal in alle gevallen worden gebruikt als communicatietaal tussen het schip en de instanties op de wal.

5. *Rapportage door loodsen*

Loodsen beschikken vaak over informatie uit de eerste hand over de kwaliteit van schepen die EU-havens binnenlopen. Daarom zijn zij op grond van Richtlijn 95/21 (inzake de havenstaatcontrole) verplicht om de bevoegde instantie in kennis te stellen van alle gebreken waardoor de veilige vaart van het schip in het geding kan komen of die een bedreiging kunnen vormen voor het mariene milieu. Schepen waarover loodsen in deze zin rapporten uitbrengen, dienen derhalve met absolute voorrang te worden geïnspecteerd in de volgende haven. Deze cruciale rol van loodsen dient te worden versterkt door het aanscherpen van dit rapportagesysteem. De Commissie stelt voor om de relevante bepalingen van het Memorandum van Overeenstemming van Parijs inzake de havenstaatcontrole te herzien om te garanderen dat deze rapportageprocedure wordt uitgebreid tot schepen op doorvaart in de EU-wateren, met inbegrip van zeestraten, en dat afschriften van dergelijke rapporten dienen te worden gezonden aan het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid. Gelet op de administratieve aard van dit Memorandum kan een dergelijke maatregel binnen betrekkelijk korte tijd worden genomen.

6. *Bescherming van de kustwateren van de EU*

De wetgeving die werd vastgesteld na de ramp met de Erika is gericht op het weren van niet aan de normen voldoende schepen uit de havens van de lidstaten. Deze schepen, die nu echter al de havens van de Unie niet meer aandoen om inspecties te ontlopen, blijven echter wel langs de kusten en door de territoriale wateren en de exclusieve economische zone (EEZ) van de lidstaten varen.

Het internationale zeerecht kent aanzienlijke beperkingen ten aanzien van maatregelen die door kuststaten mogen worden genomen op het gebied van wetgeving en wetshandhaving met het oog op de bescherming van hun kustwateren tegen milieurisico's ten gevolge van de scheepvaart. Er bestaan bijvoorbeeld zeer aanzienlijke beperkingen voor de maatregelen die een kuststaat eventueel kan nemen om een schip uit zijn kustwateren te weren, ook wanneer het desbetreffende schip bekendstaat vanwege zijn zeer slechte staat of aan dat schip de toegang tot alle EU-havens is ontzegd. De balans tussen de belangen van de scheepvaart en van het milieu die is vastgelegd in het Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee en met name in de uit het eind van de jaren zeventig daterende artikelen 211 en 220, slaat sterk door naar de kant van de belangen van de scheepvaart. Deze beoordeling van de vrije vaart gaat ten koste van de bescherming van het milieu en stemt niet overeen met de huidige opvattingen in de samenleving noch met de opvattingen van de Commissie.

Derhalve roept de Commissie op tot gecoördineerde actie door de lidstaten van de EU om diverse wegen te onderzoeken en te bewandelen om maatregelen te nemen om hun kustwateren, inclusief de territoriale wateren en de exclusieve economische zone te beschermen tegen schepen die een bedreiging vormen voor het mariene milieu. Kuststaten hebben naar de mening van de Commissie de plicht om schepen uit hun wateren te weren die een duidelijk risico voor het milieu vormen en niet voldoen aan de meest elementaire veiligheidsnormen.

Concluderend stelt de Commissie de volgende maatregelen voor:

- Goedkeuring van een administratieve overeenkomst tussen de maritieme instanties van de lidstaten, kandidaat-lidstaten en aangrenzende staten met een verbod op het gebruik van enkelwandige olietankers voor het vervoer van zware stookolie;
- Goedkeuring van een aantal belangrijke wijzigingen van de internationale verdragen inzake aansprakelijkheid voor en vergoeding van schade door olievervuiling;
- Goedkeuring van een wettelijke maatregel betreffende strafrechtelijke sancties tegen partijen die vervuiling van de zee hebben veroorzaakt door ernstige nalatigheid;
- Een voorstel om te komen tot een EU-overeenkomst betreffende de erkenning van door derde landen afgegeven vaarbevoegdheidsbewijzen van zeelieden;
- Herziening van het Memorandum van Overeenstemming van Parijs betreffende de verplichting van loodsen om rapport uit te brengen over schepen die in verdachte staat verkeren;
- Herziening van maatregelen, gericht op een betere bescherming van de kustwateren van de EU tegen schepen die een bedreiging vormen voor het mariene milieu.

III – Deel drie - Internationale actie

Naast de actie die zij gaat ondernemen binnen de Unie, is de Commissie ook voornemens haar rol op internationaal niveau te gaan spelen. Daartoe zal zij de stappen die door de lidstaten worden ondernomen in het kader van de IMO coördineren en ondersteunen.

Daarnaast heeft de Commissie op 9 april 2002 een aanbeveling aan de Raad gezonden met het oog op de toetreding van de Gemeenschap tot de IMO. Op die manier kan de Europese Unie rechtstreeks al haar gewicht in de schaal leggen bij de uitwerking en de goedkeuring van strengere internationale voorschriften op het gebied van de veiligheid op zee.

- ***Weren van gevaarlijke schepen uit de belangrijkste vaarroutes***

De praktijk van het vervoer over zee dient te worden bepaald door regelgeving die de veiligheid op zee, dus de bescherming van mensenlevens en milieu kan waarborgen.

Zowel de drukte van het moderne zeeverkeer als de met het vervoer van gevaarlijke goederen over zee verbonden gevaren nopen de Commissie tot een snelle aanpassing van de wetgeving. De Commissie is voornemens de IMO te verzoeken deze kwestie bij hoogdringendheid samen met de lidstaten te onderzoeken.

Een aantal bepalingen met betrekking tot de organisatie en de bewaking van de scheepvaart is door de lidstaten ingevoerd en aangescherpt door middel van Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart. Deze richtlijn stimuleert het gebruik van alle thans beschikbare instrumenten om op de kusten van de Unie voorzieningen voor de geleiding van de scheepvaart te plaatsen.

Deze middelen blijken echter thans ontoereikend om de bescherming te waarborgen van de gebieden waar sprake is van bijzonder intensief verkeer van schepen die gevaarlijke stoffen vervoeren, waaronder de Atlantische Boog, de Middellandse Zee of de Oostzee. Om de organisatie van de scheepvaart langs de kusten van de Unie te verbeteren, wil de Commissie samen met de lidstaten, de kandidaat-lidstaten en de aangrenzende staten samenwerken om de bestaande systemen te evalueren en de behoefte aan invoering van nieuwe verkeersscheidingssystemen te onderzoeken.

De Commissie zal haar steun verlenen aan stappen die door de lidstaten binnen de Internationale Maritieme Organisatie zullen worden ondernomen met het oog op de invoering van voorgeschreven zeeroutes en gebieden met een beperkte vaart op grond van internationale voorschriften en met name gericht op het weren uit de kwetsbare kustgebieden van de Europese Unie van schepen met bijzonder vervuilende ladingen.

- ***Auditprocedure voor vlagstaten***

Met het oog op een betere coördinatie van de maatregelen tegen schepen onder goedkope vlag lijkt het nodig om te komen tot een betere controle van maritieme instanties en erkende organisaties die de deugdelijkheid van de constructie van koopvaardischepen controleren. Sommige van de overheidsdiensten of de particuliere diensten die de taken van de vlagstaat uitvoeren beschikken namelijk niet over de middelen of zijn niet voornemens om dit werk naar internationale normen op een bevredigende manier te verrichten.

Het voorstel voor het ontwikkelen van een auditprocedure voor de functies van de vlagstaat werd gedaan tijdens de interministeriële conferentie van Tokio in januari 2002. De Commissie heeft steun verleend aan dit initiatief, dat zij al in 2001 had aanbevolen in haar Witboek getiteld "Het Europese Vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen".

Om nu de strijd aan te binden met een systeem van maritieme onveiligheid dat wordt uitgevoerd door incompetent instanties, dient zo snel mogelijk een procedure voor audit van de registratiestaten te kunnen worden toegepast.

In dit kader verzoekt de Commissie de lidstaten met nadruk om met haar binnen de IMO samen te werken met het oog op:

- De totstandkoming van een overeenkomst inzake praktijkrichtlijnen voor vlagstaten;
- Het opstarten van een proefproject met vrijwillige staten, met het oog op de ontwikkeling van auditprocedures;
- Het waarborgen dat deze procedures worden ingevoerd als verplicht instrument van de IMO.

IV . Deel vier - Samenwerking met de industrie

De Commissie wil besprekingen voeren met oliemaatschappijen om een overeenkomst te kunnen sluiten tot invoering op communautair niveau van "praktijkrichtlijnen" voor het vervoer over zee van olieproducten.

Deze overeenkomst zou kunnen inhouden dat de industrie zich verplicht:

- om geen enkelwandige olietankers van meer dan 23 jaar oud meer te bevrachten, zoals de Commissie in haar aanvankelijke voorstel in 2000 vroeg;
- om niet meer rechtstreeks of indirect via "traders" zware stookolie te vervoeren in enkelwandige olietankers;
- om informatie uit te wisselen over niet aan de normen voldoende schepen;
- om met de Commissie samen te werken bij analyses gericht op een evenwichtiger benadering tussen het bevrachten van grote olietankers voor de aardolievoorziening van de EU en de ontwikkeling van een geïntegreerd trans-Europees netwerk van oliepijpleidingen waarmee de EU kan worden aangesloten op naburige producerende landen.

Indien een dergelijke overeenkomst niet tot stand komt, behoudt de Commissie zich het recht voor om nieuwe maatregelen voor te stellen die aansluiten bij haar aanvankelijke tijdschema voor het versneld uit de vaart nemen van enkelwandige olietankers.

Bijlage 1

De pakketten Erika-I en Erika-II

1. Erika-I

Het **Erika-I-pakket** heeft betrekking op de ernstigste lacunes in de communautaire wetgeving op het gebied van veiligheid op zee, die naar voren zijn gekomen na de olieramp van december 1999:

- In de eerste plaats vormt het pakket een **aanscherping van de geldende richtlijn inzake de controle van schepen door de havenstaat**. Het aantal grondige inspecties van schepen in de havens van de EU is aanzienlijk toegenomen. De constructie van meer dan 4 000 schepen die als bijzonder onveilig worden beschouwd, zal jaarlijks verplicht worden geïnspecteerd. Schepen waarvan de staat meerdere malen na een inspectie als slecht wordt beoordeeld, zullen op een zwarte lijst worden opgenomen en worden geweerd uit de havens van de EU.

Tenslotte is deze richtlijn een **aanscherping van de geldende richtlijn betreffende het werk van classificatiebureaus** die de veiligheid van de constructie van schepen namens de vlagstaten controleren. De kwaliteitscriteria voor classificatiebureaus worden aangescherpt. Om te worden erkend voor hun werk in de EU dienen classificatiebureaus te allen tijde te voldoen aan deze criteria. Er zal streng toezicht worden uitgeoefend op hun verrichtingen. Indien zij niet aan de criteria voldoen, kan de communautaire erkenning op grond waarvan zij hun werk in de lidstaten van de EU mogen doen tijdelijk of permanent worden ingetrokken.

- Tenslotte bevat de richtlijn een **tijdschema voor het geleidelijk uit de vaart nemen van enkelwandige olietankers op de wereld**. Dubbelwandige olietankers bieden een betere bescherming van het milieu bij ongevallen. Op grond hiervan heeft de IMO besloten dat alle na 1996 gebouwde olietankers dubbelwandig dienen te zijn. De geleidelijke vervanging van enkelwandige olietankers door dubbelwandige tankers zal echter over een zeer lange periode, lopend tot 2006 plaatsvinden. De EU heeft erop aangedrongen om dit proces te versnellen. De betrokken partijen in de maritieme sector hebben hier na besprekingen mee ingestemd. De industrie heeft deze ontwikkeling op de voet gevolgd, en momenteel wordt circa de helft van de wereldwijde tonnage gevormd door dubbelwandige olietankers. Overeenkomstig de nieuwe internationale en communautaire normen zullen de laatste enkelwandige olietankers al in 2015 worden geweerd uit de wateren van de EU.

2. Erika-II

Het **Erika II-pakket**:

- adviseert de oprichting van een **Europees Agentschap voor maritieme veiligheid**. In algemene zin zal dit Agentschap tot taak krijgen om de Commissie te voorzien van technisch en wetenschappelijk advies op het gebied van de veiligheid op zee en van de voorkoming van vervuiling door schepen, teneinde haar behulpzaam te zijn bij dit continue proces dat bestaat uit het actualiseren en ontwikkelen van wetgeving. Om zich te verzekeren van het goede functioneren van het communautaire systeem maritieme veiligheid en het voorkomen van vervuiling door schepen, zullen vertegenwoordigers van het agentschap inspecties uitvoeren in de lidstaten.

Meer in het bijzonder zal het Agentschap meewerken aan de verscherping van het systeem van havenstaatcontroles, aan de controle van op Europees niveau erkende classificatiebureaus,

aan de totstandkoming van databanken voor maritieme veiligheid, aan de ontwikkeling van een gemeenschappelijke onderzoeksmethode voor maritieme ongevallen en aan de invoering van een Europees informatiesysteem over de zeescheepvaart.

Het agentschap zal nauw samenwerken met de lidstaten. Het zal hen ondersteunen bij de tenuitvoerlegging van communautaire maatregelen en ad hoc opleidingsactiviteiten organiseren op het gebied van het systeem van havenstaatcontroles en vlagstaatcontroles. Op deze manier zal het de samenwerking tussen de lidstaten en de verspreiding van goede praktijkvoorbeelden in de Gemeenschap bevorderen.

- stelt voor om te komen tot een richtlijn waarin de totstandkoming wordt geregeld van een systeem van kennisgevingen met het oog op een beter **toezicht op het verkeer** in de Europese wateren. De lidstaten zullen ruimere bevoegdheden krijgen om op te treden bij dreigende ongevallen of vervuiling. Schepen die op weg zijn naar de havens van de Unie dienen te zijn voorzien van automatische identificatiesystemen voor automatische communicatie met de kustinstanties en van systemen die de gegevens van de reis registreren (zwarte dozen), om onderzoeken naar ongelukken te vergemakkelijken. De richtlijn zal voorzien in verbetering van de procedures voor het uitwisselen van gegevens over gevaarlijke ladingen door middel van een trans-Europees telematicanetwerk en de instanties de mogelijkheid bieden om te voorkomen dat schepen uitvaren onder zeer slechte weersomstandigheden. De richtlijn zal verder vereisen dat elke maritieme lidstaat uitwijkhavens inricht voor in nood verkerende schepen.

- behandelt het punt van de **schadeloosstelling van slachtoffers van olievervuiling** en doet voorstellen voor verbetering van de huidige internationale regelingen op dit gebied. De Commissie heeft voorgesteld om de maximumbedragen van schadevergoedingen bij grootschalige olievervuiling in de Europese wateren te verhogen (tot 1 miljard euro, terwijl het huidige maximum 200 miljoen euro bedraagt) en om passende sancties te ontwikkelen voor ondernemingen die zich schuldig maken aan vervuiling door nalatigheid.

Hoewel dit voorstel niet heeft geleid tot communautaire wetgeving heeft het wel aanleiding gegeven tot een significante herziening en verbetering van de internationale regelingen voor de vergoeding van schade ten gevolge van olievervuiling, het IOPC-fonds. Waarschijnlijk wordt in mei 2003 een overeenkomst gesloten over een internationaal fonds met dezelfde doelstellingen als het COPE-fonds.

Bijlage 2

INDICATIEVE ZWARTE LIJST VAN SCHEPEN

gebaseerd op artikel 7b van de gewijzigde Richtlijn 95/21/EG betreffende havenstaatcontroles, inzake het weren van schepen uit havens van de lidstaten

1. Samenvatting van de vergaarde informatie

Na het vergaan van de olietanker Erika op 12 december 1999 keurden het Europees Parlement en de Raad op 19 december 2001 een aantal maatregelen goed om de bestaande regeling voor havenstaatcontroles binnen de Gemeenschap als bedoeld in Richtlijn 95/21/EG aan te scherpen.

Een van de maatregelen was een nieuw artikel 7b dat de Commissie ertoe verplicht om elk half jaar de gegevens openbaar te maken van schepen die op basis van een van de volgende criteria werden geweerd uit de havens van de Gemeenschap:

Elk schip uit een van de categorieën van Bijlage XI, sectie A (d.w.z. gas- en chemicaliëntankers, bulkschepen, olietankers en passagiersschepen) wordt de toegang tot havens binnen de Gemeenschap ontzegd indien het schip:

ofwel

- de vlag voert van een staat die op de zwarte lijst van het jaarrapport van het MOU staat, en

- meer dan tweemaal in de loop van de voorgaande vierentwintig maanden in een haven van een staat die het MOU heeft ondertekend, is aangehouden,

ofwel

- de vlag voert van een staat die in de zwarte lijst van het jaarrapport van het MOU te boek staat als een staat "met een zeer hoog risico" of "met een hoog risico", en

- meer dan eenmaal in de loop van de voorgaande zesendertig maanden in een haven van een staat die het MOU heeft ondertekend is aangehouden.

De nieuwe bepalingen inzake de havenstaatcontrole zullen uiterlijk op 22 juli 2003 van kracht worden. Tijdens zijn vergadering van 7, 8 en 9 december 2000 in Nice heeft de Europese Raad echter het belang benadrukt van een versnelde tenuitvoerlegging van dergelijke maatregelen.

Gelet op het bovenstaande wenst de Commissie informatie te verstrekken over de verwachte effecten van de maatregel om schepen binnen de Europese Unie de toegang tot havens te ontzeggen. Op basis van de reeds door het Memorandum van Overeenstemming van Parijs over de havenstaatcontrole gepubliceerde gegevens heeft de Commissie voor een proefperiode lopend van 1 december 1999 en 1 december 2002 een aantal schepen geïdentificeerd waaraan de toegang tot havens van de Europese Unie zou zijn ontzegd op grond van de bepalingen van Richtlijn 2001/106.

Een lijst van schepen die vallen onder de criteria van artikel 7b is in bijlage opgenomen. **Het totale aantal betrokken schepen bedraagt 66. Deze schepen varen in totaal onder 13 vlaggen.**

Nadere statistische gegevens met betrekking tot de indicatieve zwarte lijst zijn hieronder opgenomen:

– Aantal schepen per vlag:

Turkije	26
St. Vincent & Grenadines	12
Cambodja	9
Algerije	3
Panama	3
Sao Tome en Principe	3
Bolivia	2
Egypte	2
Roemenië	2
Honduras	1
Libanon	1
Marokko	1
Syrische Arabische Republiek	1

– Aantal schepen per type schip:

Bulkschepen	49
Chemicaliëntankers	8
Olietankers	8
Passagiersschepen	1

– Aantal schepen naar aantal aanhoudingen gedurende een gegeven periode

5 aanhoudingen in 3 jaar	3
4 aanhoudingen in 3 jaar	4
3 aanhoudingen in 3 jaar	13
3 aanhoudingen in 2 jaar	3
2 aanhoudingen in 3 jaar	43

2. Indicatieve tabel, opgesteld volgens de criteria als omschreven in artikel 7b, lid 1 van Richtlijn 95/21/EG (periode van 1 december 1999 tot 1 december 2002)

Naam van het schip	IMO-nummer	Type schip	Leeftijd	Aantal aanhoudingen in de onderzochte periode	Vlag	Prestaties vlagstaat
PAZAR	8871003	Chemicaliën-tanker	11	5 aanhoudingen in 3 jaar	Turkije	zeer hoog risico
LEGENT 1	7223132	Bulkschip	30	5 aanhoudingen in 3 jaar	Cambodja	zeer hoog risico
ALEX C	7346623	Bulkschip	28	5 aanhoudingen in 3 jaar	Roemenië	zeer hoog risico
SHIVA	7512076	Bulkschip	26	4 aanhoudingen in 3 jaar	Cambodja	zeer hoog risico
JOHANNA KATHRINA	7368293	Chemicaliën-tanker	28	4 aanhoudingen in 3 jaar	St. Vincent & Grenadines	hoog risico
GULSER ANA	8418289	Bulkschip	17	4 aanhoudingen in 3 jaar	Turkije	zeer hoog risico
SALIH KALKAVAN	7401514	Olietanker	26	4 aanhoudingen in 3 jaar	Turkije	zeer hoog risico
AIN TEMOUCHENT EX BARON MINTO	8110447	Bulkschip	20	3 aanhoudingen in 3 jaar	Algerije	zeer hoog risico
NEDROMA	7708182	Bulkschip	24	3 aanhoudingen in 3 jaar	Algerije	zeer hoog risico
TAM GOUT	9120425	Chemicaliën-tanker	7	3 aanhoudingen in 3 jaar	Algerije	zeer hoog risico

EUROBULKER II	6926282	Bulkschip	32	3 aanhoudingen in 3 jaar	Cambodja	zeer hoog risico
PAULA K	7617967	Bulkschip	24	3 aanhoudingen in 3 jaar	Libanon	zeer hoog risico
TANIA	7806908	Bulkschip	24	3 aanhoudingen in 3 jaar	Roemenië	zeer hoog risico
HURANCAN	7106657	Olietanker	31	3 aanhoudingen in 3 jaar	St. Vincent & Grenadines	hoog risico
ANASTASIOS IV	7509108	Olietanker	25	3 aanhoudingen in 3 jaar	Sao Tome en Principe	zeer hoog risico
CAFER KALKAVAN	8913332	Bulkschip	18	3 aanhoudingen in 3 jaar	Turkije	zeer hoog risico
KAPTAN NEVZAT KACAR	8325896	Bulkschip	18	3 aanhoudingen in 3 jaar	Turkije	zeer hoog risico
KURUOGLU III	8512047	Bulkschip	12	3 aanhoudingen in 3 jaar	Turkije	zeer hoog risico
ORAS	7526534	Bulkschip	25	3 aanhoudingen in 3 jaar	Turkije	zeer hoog risico
YALAZ	7507186	Bulkschip	26	3 aanhoudingen in 3 jaar	Turkije	zeer hoog risico
AGIOS DIMITRIOS	7409097	Bulkschip	27	3 aanhoudingen in 2 jaar	Panama	middelhoog risico
GREEN TRADER	7530418	Bulkschip	25	3 aanhoudingen in 2 jaar	Panama	middelhoog risico

MATRIX	7930474	Bulkschip	22	3 aanhoudingen in 2 jaar	Panama	middelhoog risico
GABRIELLE	6500296	Passagiersschip	37	2 aanhoudingen in 3 jaar	Bolivia	zeer hoog risico
CAPE GEORJEAN	7118882	Olietanker	31	2 aanhoudingen in 3 jaar	Bolivia	zeer hoog risico
KHULLA	7363619	Bulkschip	28	2 aanhoudingen in 3 jaar	Cambodja	zeer hoog risico
MED BULKER I	7433323	Bulkschip	24	2 aanhoudingen in 3 jaar	Cambodja	zeer hoog risico
MED GENERAL IV	7108681	Bulkschip	31	2 aanhoudingen in 3 jaar	Cambodja	zeer hoog risico
MED GENERAL VI	7385825	Bulkschip	27	2 aanhoudingen in 3 jaar	Cambodja	zeer hoog risico
RONGA	7223144	Bulkschip	30	2 aanhoudingen in 3 jaar	Cambodja	zeer hoog risico
SAMBOR	7724368	Bulkschip	22	2 aanhoudingen in 3 jaar	Cambodja	zeer hoog risico
DOMIAT	8203397	Bulkschip	17	2 aanhoudingen in 3 jaar	Egypte	zeer hoog risico
QENA	8203402	Bulkschip	16	2 aanhoudingen in 3 jaar	Egypte	hoog risico
CEMENTINA	5067077	Bulkschip	42	2 aanhoudingen in 3 jaar	Honduras	zeer hoog risico

ARRAZI	7925704	Chemicaliënt anker	20	2 aanhoudingen in 3 jaar	Marokko	zeer hoog risico
ARIEL	8857069	Bulkschip	27	2 aanhoudingen in 3 jaar	St. Vincent & Grenadines	hoog risico
ARCHON	7012480	Olietanker	32	2 aanhoudingen in 3 jaar	St. Vincent & Grenadines	hoog risico
EDOIL	7501429	Chemicaliënt anker	27	2 aanhoudingen in 3 jaar	St. Vincent & Grenadines	hoog risico
HECTOR	7531448	Bulkschip	25	2 aanhoudingen in 3 jaar	St. Vincent & Grenadines	hoog risico
NESTOR C	7739985	Bulkschip	23	2 aanhoudingen in 3 jaar	St. Vincent & Grenadines	hoog risico
NOTOS	7435216	Bulkschip	24	2 aanhoudingen in 3 jaar	St. Vincent & Grenadines	hoog risico
OGARAMBA DIUGWU	7636810	Olietanker	24	2 aanhoudingen in 3 jaar	St. Vincent & Grenadines	hoog risico
SULANDA	7521376	Bulkschip	26	2 aanhoudingen in 3 jaar	St. Vincent & Grenadines	hoog risico
TAMAR	7302823	Chemicaliënt anker	29	2 aanhoudingen in 3 jaar	St. Vincent & Grenadines	hoog risico
VALENTINA	7211347	Bulkschip	30	2 aanhoudingen in 3 jaar	St. Vincent & Grenadines	hoog risico
FECTO	6707985	Olietanker	35	2 aanhoudingen in 3 jaar	Sao Tome en Principe	zeer hoog risico

SHANTI I	6805579	Bulkschip	34	2 aanhoudingen in 3 jaar	Sao Tome en Principe	zeer hoog risico
MAI-S	7501807	Bulkschip	26	2 aanhoudingen in 3 jaar	Syrische Arabische Republiek	zeer hoog risico
ALAATIN BEY	7000243	Chemicaliënt anker	32	2 aanhoudingen in 3 jaar	Turkije	zeer hoog risico
ALEMDAR 1 EX DEMET AKBASOGLU	8836986	Olietanker	12	2 aanhoudingen in 3 jaar	Turkije	zeer hoog risico
ARIZONA DREAM	7930058	Bulkschip	22	2 aanhoudingen in 3 jaar	Turkije	zeer hoog risico
AYHAN ASLAN	7418347	Chemicaliënt anker	26	2 aanhoudingen in 3 jaar	Turkije	zeer hoog risico
BERRAK N	7632541	Bulkschip	25	2 aanhoudingen in 3 jaar	Turkije	zeer hoog risico
ECE AKAT	7501261	Bulkschip	27	2 aanhoudingen in 3 jaar	Turkije	zeer hoog risico
FEYZA EX URSUYA	8118566	Bulkschip	18	2 aanhoudingen in 3 jaar	Turkije	zeer hoog risico
GOKHAN KIRAN	7433696	Bulkschip	17	2 aanhoudingen in 3 jaar	Turkije	zeer hoog risico
HACI HILMI BEY	7702798	Bulkschip	25	2 aanhoudingen in 3 jaar	Turkije	zeer hoog risico
HACI RESIT KALKAVAN EX STAHOLM	7640316	Bulkschip	24	2 aanhoudingen in 3 jaar	Turkije	zeer hoog risico

HATIME ANA EX CAPTAIN JIM	7375454	Bulkschip	26	2 aanhoudingen in 3 jaar	Turkije	zeer hoog risico
ISPARTA	7328683	Bulkschip	29	2 aanhoudingen in 3 jaar	Turkije	zeer hoog risico
ORHAN EKINCI	8016988	Bulkschip	20	2 aanhoudingen in 3 jaar	Turkije	zeer hoog risico
OSMAN METE	7380485	Bulkschip	27	2 aanhoudingen in 3 jaar	Turkije	zeer hoog risico
SALIH C EX OCEAN VOYAGER	7314589	Bulkschip	29	2 aanhoudingen in 3 jaar	Turkije	zeer hoog risico
SERRA DEVAL EX BEHRAM KAPTAN	7433426	Bulkschip	22	2 aanhoudingen in 3 jaar	Turkije	zeer hoog risico
TAHIR KIRAN	7433713	Bulkschip	15	2 aanhoudingen in 3 jaar	Turkije	zeer hoog risico
TRANSBORA	7206419	Bulkschip	30	2 aanhoudingen in 3 jaar	Turkije	zeer hoog risico

Bijlage 3

HAVENSTAATCONTROLES DOOR LIDSTATEN VAN EU/EER¹⁴

Lidstaat	2001		
	Binnengelopen schepen	Aantal inspecties	% inspecties
België	5789	1679	29.00%
Denemarken	2400	612	25.50%
Finland	1311	426	32.49%
Frankrijk	5792	558	9.63%
Duitsland	6745	1469	21.78%
Griekenland	2670	751	28.13%
IJsland	323	114	35.29%
Ierland	1330	280	21.05%
Italië	5850	2547	43.54%
Nederland	5645	1325	23.47%
Noorwegen	1800	464	25.78%
Portugal	2830	805	28.45%
Spanje	5594	1694	30.28%
Zweden	2850	658	23.09%
Verenigd Koninkrijk	6457	1801	27.89%

¹⁴ Gegevens gepubliceerd in de jaarverslagen van het Memorandum van Overeenstemming van Parijs inzake havenstaatcontroles.

PERCENTAGE DOOR DE LIDSTATEN VERRICHTE HAVENSTAATCONTROLES

