



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 21.3.2000
COM(2000) 142 definitief

2000/0065 (COD)

2000/0066 (COD)

2000/0067 (COD)

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

OVER DE VEILIGHEID VAN HET VERVOER VAN OLIE OVER ZEE

Voorstel voor een

RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

houdende wijziging van Richtlijn 95/21/EG van de Raad betreffende de naleving, met betrekking tot de schepen die gebruikmaken van havens in de Gemeenschap en varen in de onder de jurisdictie van de lidstaten vallende wateren, van internationale normen op het gebied van de veiligheid van schepen, voorkoming van verontreiniging en leef- en werkomstandigheden aan boord (havenstaatcontrole)

Voorstel voor een

RICHTLIJN VAN HET EUROPESE PARLEMENT EN DE RAAD

houdende wijziging van Richtlijn 94/57/EG van de Raad inzake gemeenschappelijke voorschriften en normen voor met de inspectie en controle van schepen belaste organisaties en voor de desbetreffende werkzaamheden van maritieme instanties

Voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

betreffende de versnelde invoering van eisen inzake dubbelwandige uitvoering of gelijkwaardig ontwerp voor enkelwandige olietankschepen

(Door de Commissie ingediend)

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

OVER DE VEILIGHEID VAN HET VERVOER VAN OLIE OVER ZEE

INHOUD

INLEIDING

I. SITUATIESCHETS

A : De oliehandel over zee

1. Belang van het olievervoer
2. Olietankervloten
3. Verliezen aan tankschepen

B : Veiligheid van tankschepen

1. Ontwikkelingen in de veiligheid van tankschepen
2. Zwakke punten van het huidige systeem

II. VOORSTELLEN VOOR ACTIE

A : Voorstellen voor onmiddellijke wetgevingsmaatregelen

1. Havenstaatcontrole
2. Classificatiebureaus
3. Enkelwandige en dubbelwandige olietankschepen

B : Voorstellen voor toekomstige maatregelen

1. Een grotere transparantie
2. Toezicht op de scheepvaart
3. De uitbreiding van de Gemeenschap
4. Plannen voor de totstandbrenging van een Europese structuur voor de veiligheid op zee
5. Aansprakelijkheidsregeling voor de zeevaartsector

C : Vrijwillige overeenkomst met de sector

CONCLUSIE

BIJLAGEN

I-A Ongevallen met olietankschepen

I-B Dubbelwandige tankers of tankers van een soortgelijk ontwerp

WETGEVINGSVOORSTELLEN

I. Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad houdende wijziging van Richtlijn 95/21/EG betreffende de havenstaatcontrole

II. Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad houdende wijziging van Richtlijn 94/57/EG betreffende classificatiebureaus

III. Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende de versnelde invoering van dubbelwand- of gelijkwaardige ontwerpeisen voor enkelwandige olietankschepen

INLEIDING

1. Op 12 december 1999 is de ERIKA, een enkelwandig olietankschip van 25 jaar dat onder Maltese vlag voer en gecharterd was door TOTAL-FINA, op 40 mijl ten zuiden van de punt van Bretagne in tweeën gebroken. Van de lading van 30.000 ton ruwe olie is 10.000 ton in zee terecht gekomen. Daardoor is 400 kilometer kust vervuild geraakt, met als gevolg ernstige schade aan flora en fauna, de visserij en het toerisme, alsook mogelijke schade aan de volksgezondheid.

Dit is niet het eerste ongeval met een olietankschip voor de kust van de Europese Unie. In dit verband dienen met name de schipbreuk van de Torrey-Canyon, Olympic Bravery, Boehlen, Amoco-Cadiz, Tanio, Aegean Sea, Braer, enz. te worden vermeld.

In dit verband dient te worden opgemerkt dat 70% van de olie-import van de Unie voor de kust van Bretagne en van het Kanaal passeert, hetgeen voor een groot deel verklaart waarom dezelfde gebieden regelmatig worden getroffen. Indien een dergelijk ongeval in de Middellandse Zee zou gebeuren, zouden de gevolgen eveneens rampzalig zijn.

Zoals blijkt uit de reacties na de schipbreuk van de ERIKA accepteert het publiek dit soort ongevallen niet langer. Op communautair niveau bestaat nu het streven, met name op initiatief van het Europees Parlement¹ en de Raad², om krachtig in te grijpen.

2. Men moet namelijk constateren dat het klassieke kader voor het treffen van internationale maatregelen op het gebied van de veiligheid op zee via de internationale maritieme organisatie (IMO) ontoereikend blijft voor een doeltreffende aanpak van de oorzaken van dergelijke rampen. Dit IMO wordt gehinderd door een belangrijke handicap: het gebrek aan middelen voor een adequate controle op de wijze waarop haar regels over de hele wereld worden toegepast. Deze regels worden dan ook niet overal even strikt nageleefd. Deze situatie wordt nog verergerd door de ontwikkelingen die zich de afgelopen decennia in het zeevervoer hebben voorgedaan, met name de opkomst van goedkope vlaggen, waarbij sommige vlaggenstaten hun uit internationale overeenkomsten voortvloeiende verplichtingen niet nakomen.

Daarom had de Europese Raad na de ramp met de Amoco-Cadiz in 1978 de Commissie gevraagd voorstellen in te dienen voor de controle en beperking van door het weglekken van olie veroorzaakte verontreiniging. Naar aanleiding daarvan is toen een ambitieus voorstellenpakket ingediend dat uiteindelijk slechts geleid heeft tot verklaringen of resoluties waarin de lidstaten werden opgeroepen om het IMO- en het IAO-verdrag te bekrachtigen. Wel is een richtlijn vastgesteld waarin voor bepaalde tankschepen grenswaarden voor olielozingen werden vastgesteld.

¹ Resoluties van het Europees Parlement van 20 januari 2000 en 2 maart 2000.

² Vergadering van de Raad "Algemene zaken" van 24 januari 2000.

Telkens als de eerste commotie na een ongeval weggeëbd was hadden de lidstaten de neiging dwingende communautaire maatregelen uit de weg te gaan, te meer daar destijds unanimititeit vereist was voor de besluitvorming.

3. Pas medio jaren negentig zijn, toen met gekwalificeerde meerderheid besluiten konden worden genomen, door de Raad de eerste elementen vastgesteld van een gemeenschappelijk beleid inzake de veiligheid op zee; het betrof met name:
 - Het organiseren op communautair niveau van een stringentere toepassing van de internationale verdragen,
 - De vaststelling van specifieke communautaire bepalingen in gevallen waarin geen IMO-normen bestaan of deze ontoereikend zijn.

De schipbreuk van de ERIKA laat duidelijk zien enerzijds hoe groot het risico is dat aan het gebruik van oude schepen verbonden is, en anderzijds dat het huidige regelgevingskader dat door de lidstaten ook nog slecht wordt toegepast, met name wat betreft het aantal controles in de havens, dient te worden versterkt op basis van een specifiek communautaire opzet die verder gaat dan de IMO-normen. Dit is overigens de aanpak waarvoor de Verenigde Staten hebben gekozen na de ramp met de Exxon Valdez; op federaal niveau is toen het regelgevingskader versterkt.

Bijgevolg stelt de Commissie een reeks maatregelen voor die met onmiddellijke ingang kunnen worden getroffen, alsook een aantal complexere maatregelen op langere termijn, die zij door middel van een tweede reeks voorstellen tegen het eind van het jaar een nadere invulling wil geven.

4. Bij wijze van regelgeving op korte termijn legt de Commissie via deze mededeling het Parlement en de Raad drie reeksen maatregelen voor :
 - Intensivering van de controles op vaartuigen die de havens van de Gemeenschap aandoen en die moet leiden tot een strengere aanpak voor schepen die duidelijk niet aan de normen voldoen. **Voorgesteld wordt schepen van meer dan 15 jaar die in de voorafgaande 2 jaar meer dan tweemaal aan de ketting zijn gelegd uit alle havens van de Unie te weren aan de hand van een « zwarte lijst »** die de Commissie om de 6 maanden zal publiceren. Voorts zullen de controles strenger worden naarmate het oudere schepen betreft en zal daarbij systematisch een van de ballasttanks worden onderzocht. De schepen moeten vóór het afmeren in de havens een reeks gegevens verstrekken zodat de inspecties goed kunnen worden voorbereid. De lidstaten zullen zich ertoe moeten verbinden om, met name door aanwerving en een betere opleiding van de inspecteurs de schepen vaker en grondiger te controleren om te voorkomen dat sommige havens zich te «inschikkelijk» opstellen.
 - **Stringentere controle op de classificatiebureaus** waaraan de lidstaten hun bevoegdheid voor het verifiëren van de kwaliteit van schepen delegeren. De Commissie behoudt zich het recht voor om via een vereenvoudigde procedure de erkenning van classificatiebureaus te schorsen of in te trekken ; in geval van nalatigheid moeten deze bureaus volledig aansprakelijk worden gesteld. **Een goede score van de classificatiebureaus op het gebied van veiligheid en voorkoming van verontreiniging** wordt een fundamenteel element voor het verkrijgen en behouden van de erkenning op communautair niveau. Voorts

moeten de classificatiebureaus voldoen aan **strengere kwaliteitscriteria**, inclusief de verplichting **bepaalde procedures te volgen wanneer een vaartuig van klasse verandert**, zoals het toezenden van het **volledige dossier** van het schip met alle gegevens uit het verleden aan het nieuwe classificatiebureau.

- Een algemeen **verbod op enkelwandige olietankschepen** dat moet worden ingevoerd volgens een tijdschema dat vergelijkbaar is met het tijdschema dat geldt voor de Verenigde Staten (2005, 2010, 2015 afhankelijk van de tonnage).

Deze drie voorstellen vormen een samenhangend geheel dat niet alleen betrekking heeft op olietankschepen, maar ook op andere vaartuigen die gevaarlijke of verontreinigende stoffen vervoeren. Met name aan de informatie die zal worden verzameld bij de controles in elke haven of bij de verificaties door classificatiebureaus zal een ruime verspreiding worden gegeven, in het bijzonder via de databank EQUASIS, zodat de staat van een schip te allen tijd bekend zal zijn en er bij ongevallen geen twijfel bestaat over eenieders verantwoordelijkheid.

5. In een tweede stadium is de Commissie voornemens met aanvullende voorstellen te komen op de volgende gebieden:

- **Systematisering van de informatie-uitwisseling tussen alle spelers in de zeevaartsector, met name door versterking van het EQUASIS-systeem.** In dit verband dient te worden nagegaan welke beroepsgroepen (reders, verzekeraars, classificatiebureaus) al dan niet bereid zijn tot een maximale transparantie.
- **Verbetering van het toezicht op de zeevaart**, met name in de gebieden die het meest door olietankschepen worden bevaren. Afgezien van de meldingsplicht waarin reeds is voorzien in een voorstel van de Commissie van december 1993 dat nog niet door de Raad is goedgekeurd, dienen de mogelijkheden te worden bestudeerd voor controle buiten de territoriale wateren op de gevaarlijkste schepen. Dit is een terrein waarop de lidstaten zich steeds terughoudend hebben opgesteld met het argument dat dergelijke maatregelen strijdig kunnen zijn met het internationale zeerecht.
- **De eventuele oprichting van een Europese structuur voor de veiligheid op zee**, die als hoofdtaak zal hebben de opzet en doeltreffendheid van de nationale controlesystemen te toetsen teneinde tot een grotere uniformiteit te komen.
- **Ontwikkeling van de aansprakelijkheid van de verschillende bij het olievervoer over zee betrokken spelers.** De aansprakelijkheidsregeling wordt thans beheerst door internationale overeenkomsten. De Commissie is voornemens om zich enerzijds in te zetten voor een uitbreiding van collectieve schadevergoedingsregelingen zoals het IOPCF, maar anderzijds het principe van schuldansprakelijkheid in te voeren voor de vervoerder en de eigenaar van de lading.

6. Verbetering van de veiligheid van het vervoer over zee kan niet per decreet. Daartoe moeten vaak zeer technische voorschriften worden ontwikkeld en moet een afweging worden gemaakt tussen de noodzaak voor de Unie het milieu te beschermen en haar belangen zowel op industrieel gebied – het belang van vernieuwing van de vloot voor de scheepvaartsector – als op internationaal niveau. De Europese Unie, het belangrijkste handelsblok in de wereld, kan het zich niet permitteren de ogen te

sluiten voor de gevolgen van eventuele unilaterale maatregelen die haar activiteiten in de rest van de wereld zouden kunnen belemmeren. Het merendeel van de Europese vloot doet namelijk uitsluitend havens in derde landen aan.

De Commissie wil er in deze mededeling nog eens op wijzen dat alvorens voorstellen te doen voor nieuwe communautaire wetgeving, met name op sociaal gebied (opleiding van zeelieden, enz.) aandacht moet worden besteed aan de reeds vastgestelde maatregelen die nog steeds niet correct ten uitvoer zijn gelegd. Een deel van deze maatregelen is nog niet in nationale wetgeving omgezet of wordt slecht toegepast en er lopen dan ook verschillende inbreukprocedures.

De Commissie betreurt weliswaar het algemene gebruik van goedkope vlaggen, maar wil er wel op wijzen dat een groot deel van de door Europese bedrijven gecontroleerde vaartuigen om fiscale redenen onder de vlag van een derde land vaart. Wel is de Commissie van mening dat bij de toetredingsonderhandelingen met Cyprus en Malta dient te worden geëist dat deze landen zo spoedig mogelijk en in ieder geval uiterlijk bij hun toetreding de bestaande communautaire wetgeving inzake maritieme veiligheid toepassen.

7. Om zo snel mogelijk te kunnen optreden en te voorkomen dat er nog meer rampen zoals die met de ERIKA gebeuren, stelt de Commissie voor de vaststelling van het pakket met de eerste richtlijnen niet af te wachten, en de oliemaatschappijen nu al in het kader van een **vrijwillig akkoord** te laten toezeggen geen tankschepen van meer dan 15 jaar te charteren (behalve wanneer door middel van passende controles is aangetoond dat deze zich in een bevredigende staat bevinden) en andere maatregelen te nemen om de veiligheid te verbeteren. De besprekingen over dit vrijwillige akkoord zouden ook moeten leiden tot een beter verloop van de hervorming van de aansprakelijkheidsregeling voor oliemaatschappijen.
8. Met het voorgestelde maatregelenpakket wordt beoogd de preventie van ongevallen zoals dat met de ERIKA te verbeteren en zodoende ook het mariene en kustmilieu beter te beschermen. De Commissie wijst erop dat maatregelen ter bestrijding van verontreiniging zijn aangekondigd in het op 16 december 1999 door de Raad vastgestelde gemeenschappelijke standpunt over de goedkeuring van een voorstel voor een beschikking van het Europees Parlement en de Raad houdende instelling van een communautair kader voor samenwerking op het gebied van de verontreiniging van de zee door ongevallen of kwaad opzet (2000-2006).
9. De Commissie is van mening dat de forse toename van gevallen van operationele verontreiniging door allerlei typen schepen, alsook het risico van bijzonder ernstige verontreiniging door brandstofolie bij ongevallen eveneens verontrustend zijn. Aangezien deze aspecten buiten het bestek van de in de onderhavige mededeling voorgestelde maatregelen vallen, is zij voornemens eveneens na te gaan welke preventieve initiatieven door de Gemeenschap ten aanzien van deze problematiek kunnen worden ontwikkeld.

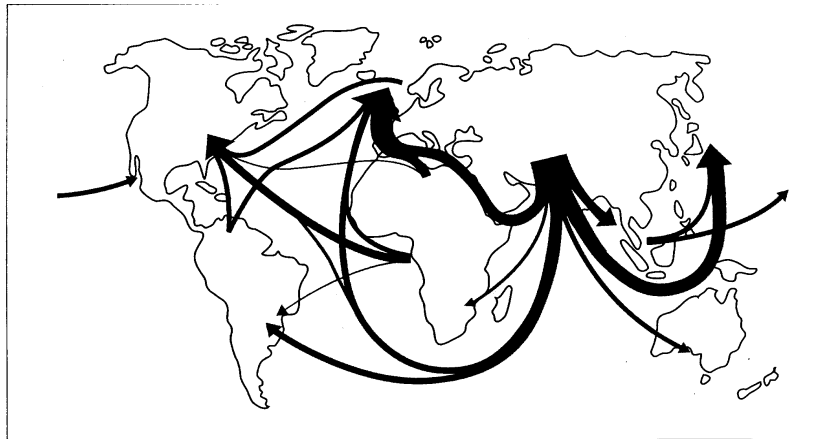
I: SITUATIESCHETS

A: DE OLIEHANDEL OVER ZEE

1. Belang van het olievervoer

(a) Wereldwijd olievervoer

Wereldwijd wordt er meer olie verscheept dan enig ander product. In 1998 werd meer dan 2000 miljoen ton ruwe olie en geraffineerde producten over zee vervoerd³ hetgeen neerkomt op 40% van het totale gewicht van de over zee vervoerde ladingen.



Mondiaal olievervoer

De belangrijkste zeeroutes voor ruwe olie verbinden de grootste olievelden met hun afnemers; zij lopen van het Midden-Oosten en de Golf naar Zuidoost-Azië, Japan/Zuid-Korea, Europa en de VS, van Noord-Afrika naar Europa en van het Caribisch gebied naar de VS.

Het leeuwendeel van de oliehandel komt voor rekening van de EU; de import van ruwe olie bedraagt ongeveer 27% van de totale wereldhandel in olie, tegen 25% van het totaal voor de VS. De oliehandel omvat ruwe olie en geraffineerde producten. Qua tonnage vertegenwoordigt ruwe olie circa driekwart van de wereldhandel (1.590 miljoen ton) en geraffineerde producten vertegenwoordigen het resterende kwart (430 miljoen ton).

Van de totale oliehandel van de Europese Unie (intra- en extra-communautair) gaat 90% over zee. Het restant wordt vervoerd via pijpleidingen, over land en over de binnenwateren.

De komende jaren kan een constante toename van het vervoer per tankschip worden verwacht door de stijging van de vraag naar olieproducten als gevolg van de aangekondigde economische groei.

(b) Olievervoer in de EU

De omvang van het olievervoer over zee in de EU is zeer aanzienlijk. De vraag naar olie in de EU bedraagt circa 640 miljoen ton, maar per jaar wordt ongeveer 800 miljoen ton vervoerd naar, van en tussen havens in de Gemeenschap. De binnenlandse handel in de lidstaten wordt hierbij buiten beschouwing gelaten.

³ Statistieken van EUROSTAT en OESO/IEA, Journal de la Marine Marchande.

Circa 70% van het vervoer per tanker in de EU vindt plaats voor de Atlantische en de Noordzeekust en de resterende 30% in de Middellandse Zee. Binnen deze twee zones bedraagt de verhouding ruwe olie/producten inde handel ongeveer 2 op 1.

Daarnaast zijn er nog tankschepen waarvan de route door de wateren van de EU loopt, maar die niet in Europese havens afmeren, bijvoorbeeld schepen die vanuit het Midden-Oosten over de Middellandse Zee naar de Straat van Gibraltar varen.

(c) Patronen binnen het EU-vervoer over zee – ruwe olie

De EU importeert hoofdzakelijk ruwe olie uit het Midden-Oosten en Noord-Afrika en de olie uit de olievelden van de Noordzee worden hoofdzakelijk geëxporteerd naar Noord-Amerika.

De vervoerspatronen worden hoofdzakelijk bepaald door de ligging van de havens en de raffinaderijen, aangezien de raffinaderijen alle binnenkomende ruwe olie ontvangen en olieproducten leveren. De grootste oliehavens in de EU zijn Rotterdam (die per jaar 100,8 miljoen ton ruwe olie verwerkt), Marseille (48,3 miljoen ton), Le Havre (37 miljoen ton), Triëst (35,7 miljoen ton) en Wilhelmshaven (32,6 miljoen ton.)

Het vervoer van ruwe olie wordt gedomineerd door grotere tankers. Het olievervoer vanuit het Midden-Oosten naar Europa vindt normaal plaats met zeer grote ruwe-olietankschepen (Very Large Crude Carriers (VLCC)⁴ met een draagvermogen van meer dan 200.000 ton massa⁵, die rond Afrika varen, of via het Suez-kanaal met “Suezmax”-tankschepen van 120.000 à 140.000 ton massa.

(d) Patronen binnen het EU-vervoer over zee - olieproducten

De handel in producten is complexer en omvat import in en export uit de EU, intracommunautaire handel en binnenlandse handel. De totale productenhandel heeft een jaarlijkse omvang van circa 205 miljoen ton.

De import in en export uit de EU bedraagt in totaal 135 miljoen ton, terwijl binnen de EU in totaal 70 miljoen ton wordt verhandeld. Met name in het Noordzeegebied is het vervoer van olieproducten bijzonder intensief. Daarbij wordt normaal gebruikt gemaakt van kleinere tankers (5.000 à 50.000 dtwt).

Het aantal productentankschepen dat in de wateren van de EU opereert is altijd moeilijk te kwantificeren omdat het bestand zo heterogeen is. Dit aantal kan echter ruwweg worden geschat op circa 1.500 à 2.000 vaartuigen, het merendeel van een kleiner formaat. Dit onderdeel van de tankervloot speelt een essentiële rol in de distributie van olieproducten binnen de EU.

Het vervoer per productentankschip omvat zogenoemde “zwarte producten” (bitumen, zware stookolie, enz.) en “witte producten” (kerosine, benzine, enz.). Veel witte producten zijn zeer ontvlambaar en worden vervoerd in moderne geavanceerde tankschepen. Zwarte producten zijn veel minder brand- en explosiegevaarlijk en worden regelmatig vervoerd in oudere tankschepen die het einde van hun economische levensduur naderen.

⁴ Of Ultra Large Crude Carrier (ULCC) met een draagvermogen van meer dan 300.000 ton.

⁵ Het draagvermogen is de in ton massa uitgedrukte hoeveelheid lading, brandstof en voorraden aan boord van een schip.

Zwarte producten zijn weliswaar intrinsiek minder riskant, maar toch dient te worden opgemerkt dat zij een veel sterker verontreinigend effect hebben wanneer zij in zee terechtkomen dan witte producten of zelfs ruwe olie, die grotendeels verdampt⁶.

De **Erika** was een productentankschip van 35.000 ton dat zware stookolie (zwarte producten) vervoerde.

2. Olietankervloten

De wereldvloot

Na het belang van de oliehandel zowel op wereldniveau als binnen de Gemeenschap te hebben geschetst dient nu de tankervloot zelf meer van nabij te worden bekeken⁷.

De werelddtankervloot kan ruwweg worden onderverdeeld in olietankschepen (voor ruwe olie en producten), chemicaliëntankers en gastankers. Qua tonnage is de olietankervloot verreweg de grootste. Deze sector is namelijk de grootste van alle scheepvaartsectoren en telt de grootste schepen ter wereld.

Op 1 januari 1999 omvatte de wereldvloot van olietankschepen 7.030 schepen⁸ met een totaal draagvermogen van 289 miljoen ton massa, hetgeen neerkwam op 38,5% van de totale koopvaardijtonnage in de wereld.

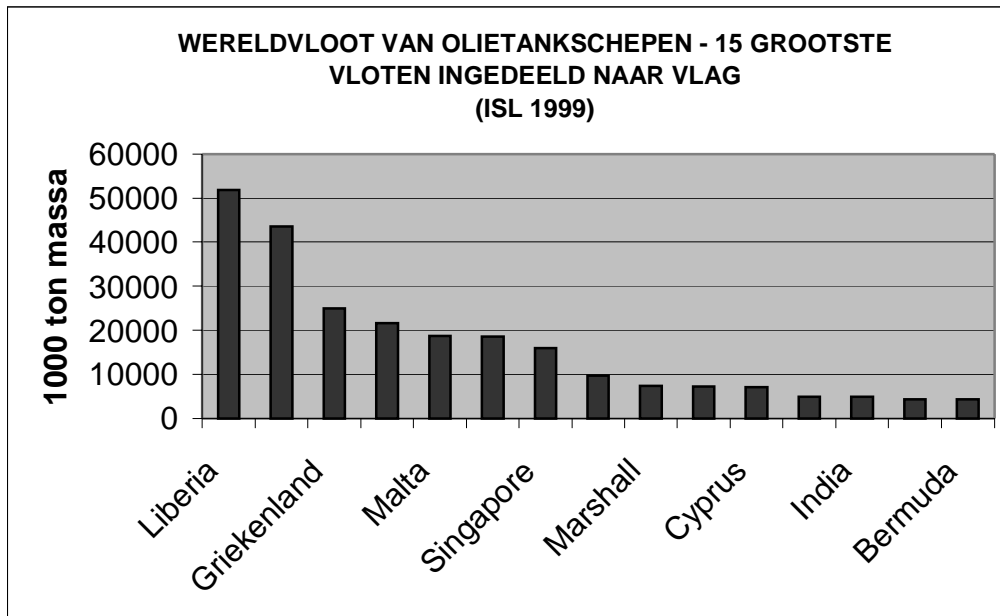
In 1999 bedroeg de gemiddelde leeftijd van de werelddtankervloot 18 jaar (tegen 16,7 jaar in 1995). In dat jaar was 41% van de totale vloot (2.939 schepen) gebouwd vóór 1979; deze schepen zijn nu dus meer dan 20 jaar oud. Qua tonnage is dit 36% van de totale tankercapaciteit.

⁶ Per ongeluk optredende lozingen kunnen ook worden veroorzaakt door andere vaartuigen dan tankschepen die vaak grote hoeveelheden zware stookolie als brandstof vervoeren. Dit belangrijke risico komt niet aan bod in deze mededeling, maar is al wel aangekaart binnen de IMO.

⁷ Bronnen: Institute of Shipping Economics and Logistics (ISL) Bremen, Jaarboek en verschillende nummers van FOCUS 1999, ISL Merchant Fleet Data Base (overzichten op basis van kwartaalbijwerkingen, van LMIS); Institute of Shipping Analysis (ISA), Gothenburg; DG TREN Statistisch Zakboek.

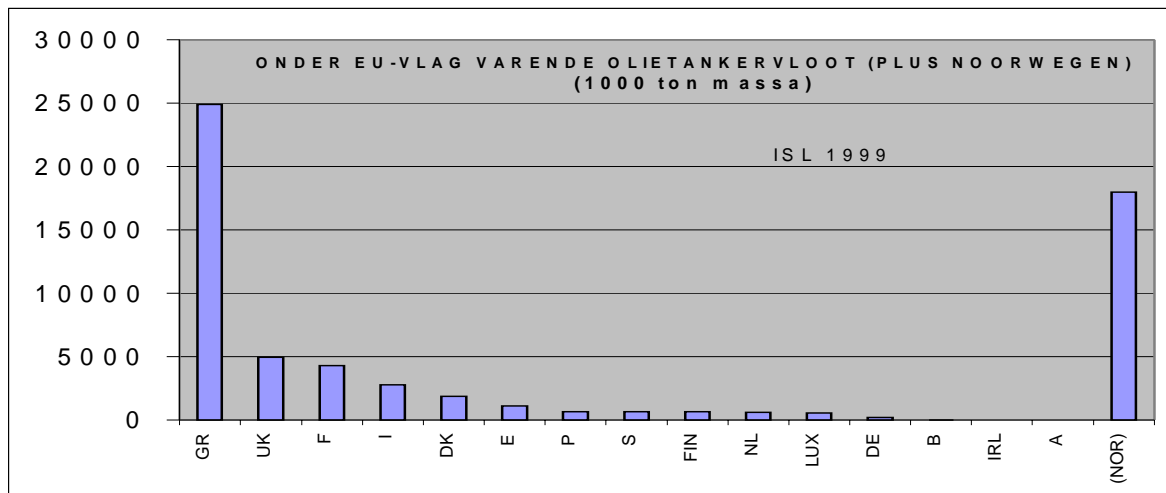
⁸ Schepen van 300 brutoton en meer.

De 15 grootste olietankervloten in de wereld, die samen 85% van de totale tonnage vertegenwoordigen, zijn weergegeven in de onderstaande figuur.



De Europese vloot

De in de EU geregistreerde olietankervloot van 855 stuks⁹ met een draagvermogen van 43,2 miljoen ton massa vertegenwoordigt 14,9% van het wereldtotaal. Naar schatting controleren¹⁰ in de EU gevestigde bedrijven ongeveer 35% van de mondiale olietankervloot. Bedrijven met belangen in de EU maken vaak gebruik van de vlag van onder andere Liberia, Panama, Cyprus en de Bahamas.



⁹ Denemarken omvat DOR, DIS, Faeröer en Groenland. Frankrijk omvat Kerguelen, Nieuw-Caledonië, Frans Polynesië, Martinique, Guadeloupe, St. Pierre en Miquelon, Mayotte, Réunion, Wallis en Futuna, Frans Guyana. Nederland omvat: de Nederlandse Antillen en Aruba. Portugal omvat Madeira (en Macao). Spanje omvat de Canarische eilanden. Het VK omvat het Eiland Man, de Kanaaleilanden, de Maagdeneilanden, Montserrat, St.Helena, Turks- en Caicoseilanden, Anquilla en de Falklandeilanden.

¹⁰ Controleren in de zin dat het betrokken bedrijf een zodanig belang heeft in het moederbedrijf dat het daardoor zeggenschap heeft over de vloot.

De gemiddelde leeftijd van de in de EU geregistreerde olietankervloot bedroeg 19,1 jaar in 1999 (18,9 in 1995), hetgeen hoger is dan het wereldgemiddelde. Meer dan 45% (in aantal) van de in de EU geregistreerde vloot is ouder dan 20 jaar.

Veel onder EU-vlag varende en onder EU-controle opererende tankschepen zijn actief in de zogenoemde "cross-trades" (verkeer tussen derde landen), hetgeen betekent dat zij varen tussen andere landen dan die waarin zij geregistreerd zijn, bijvoorbeeld tussen het Midden-Oosten en Japan, en zelden of nooit havens in de EU aandoen.

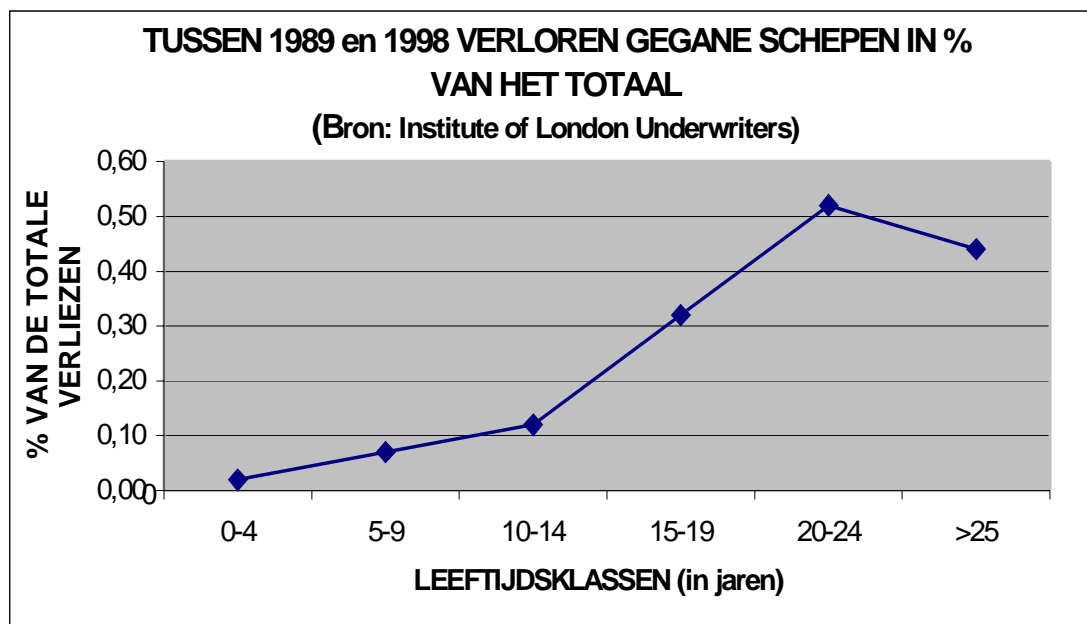
Ook dient te worden vermeld dat de qua omvang zesde tankervloot in de wereld geregistreerd is in Noorwegen (18 miljoen ton, waardoor het aandeel van de onder EER-vlag varende tankervloot in de totale wereldvloot boven 20% uitkomt.

3. Verliezen aan tankschepen

Tussen januari 1992 en maart 1999 zijn in totaal 593 koopvaardij schepen verloren gegaan (ongeveer 8 miljoen ton massa); van deze groep vertegenwoordigden 77 tankers, die samen weliswaar slechts 13% van het totale aantal uitmaakten, 31% van de tonnage.

Afgezet tegen het aandeel tankschepen in de wereldvloot (18,2% qua aantal schepen en 38,5% qua tonnage), lijken tankschepen een relatief goede veiligheidsscore te halen. In bijlage 1 is een overzicht opgenomen van de in de EU-wateren verloren gegane grote tankers. Hoewel de meeste van de bovenbedoelde ongevallen voor de noord- en westkust van de EU zijn gebeurd, dient er met nadruk op te worden gewezen dat eventuele ongevallen met tankschepen in de Middellandse Zee ook enorme risico's voor het milieu en de handel zouden meebrengen. Ongevallen zijn vaak te wijten aan een menselijke fout (b.v. een navigatie- of loodsfout). Andere oorzaken zijn mankementen aan de constructie, brand en explosies.

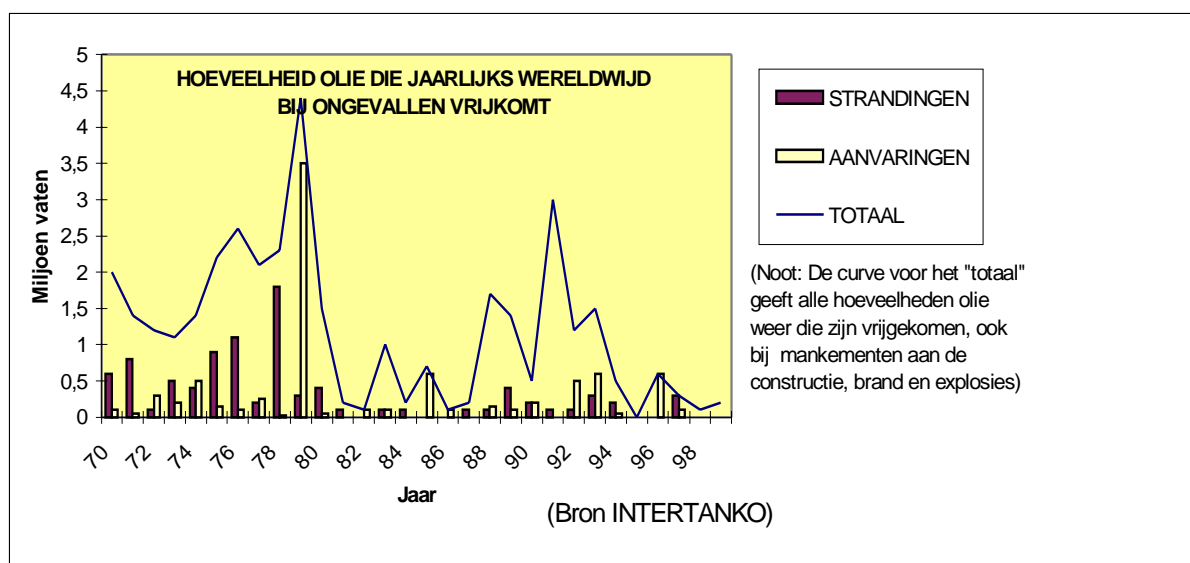
Er bestaat een algemeen verband tussen de leeftijd van schepen en de frequentie van ongevallen. In de onderstaande tabel wordt per leeftijdsklasse het percentage van alle tussen 1989 en 1998 verloren gegane schepen aangegeven:



Uit de cijfers in bijlage I bleek tevens dat 60 van de tussen 1992 en 1999 verloren gegane 77 tankschepen ouder waren dan 20 jaar. Verschillende tankers die in Europa aan de grond liepen en daardoor grote milieurampen veroorzaakten waren echter van vrij recente datum¹¹.

Mankementen aan de constructie zijn de andere belangrijke oorzaak van grote milieurampen waarover toenemende bezorgdheid bestaat.

Er zijn reeds verschillende gevallen geweest waarin de constructie het in ernstige mate begaf; het ergste ongeval was het ontploffen van de **Betelgeuse** nadat de romp was gebroken in Bantry Bay, Ierland, in 1979, waarbij 50 mensen om het leven kwamen. De **Nakhodha** onderging in 1997 voor de kust van Japan ongeveer hetzelfde lot als de **Erika**, toen het schip, dat met zware stookolie geladen was, doormidden brak en grootschalige verontreiniging veroorzaakte.



Bij deze ongevallen werd ernstige corrosie in ballasttanks aangemerkt als één van de factoren die tot de schipbreuk hadden bijgedragen. In dezelfde maand waarin de **Erika** schipbreuk leed liep het Russische tankschip **Volgoneft 248**, dat eveneens met zware stookolie was geladen, bij slecht weer aan de grond en brak voor de kust van Istanboel, met ernstige verontreiniging als gevolg.

De maatregelen die naar aanleiding van deze ongevallen zijn getroffen om de veiligheid te verbeteren en de verontreiniging te beperken hebben geleid tot een aanzienlijke daling van het aantal ongevallen en van de omvang van de olieverontreiniging. Er is echter geen reden voor zelfgenoegzaamheid. Sinds de ramp met de **Torrey Canyon** is de stemming onder de Europese burgers radicaal omgeslagen: voorheen werd onder protest geaccepteerd dat verontreiniging de prijs is die betaald moet worden voor economische ontwikkeling, maar nu is er geen sprake meer van tolerantie en is de verontwaardiging groot. Hierbij dient te worden

¹¹ Hoewel deze mededeling betrekking heeft op ongevallen met tankschepen en de daardoor veroorzaakte verontreiniging dient te worden opgemerkt dat verontreiniging door tankschepen hoofdzakelijk verband houdt met operationele handelingen zoals het schoonmaken van tanks en het lozen van ladingresiduen. De IMO heeft een aantal maatregelen getroffen waardoor dit soort verontreiniging sterk is afgenomen en door in alle tankerhavens adequate ontvangstfaciliteiten te bieden zal de situatie nog verbeteren. In het voorstel voor een richtlijn betreffende havenontvangstfaciliteiten voor scheepsafval en ladingresiduen wordt dit probleem in Europa aangepakt - Gemeenschappelijk standpunt nr. CE-1.2000

aangetekend dat geen enkel ander type rampen op zee ooit op een zo enorme schaal schade aan het mariene milieu heeft toegebracht en het leven en de beroepsactiviteit van een zo groot aantal mensen heeft verstoord. **De conclusie is dat de verbetering van de veiligheid in het tankervervoer zeker toe te juichen is, maar dat duidelijk meer kan en moet worden gedaan om dit soort ongevallen te voorkomen.**

B: VEILIGHEID VAN TANKSCHEPEN

1. Ontwikkelingen in de veiligheid van tankschepen

Naar aanleiding van een aantal zeer ernstige gevallen van olieverontreiniging door ongevallen met tankschepen zijn op internationaal niveau diverse stringente maatregelen getroffen om de veiligheid te verbeteren. Het effect van deze maatregelen komt tot uiting in recente ongevallenstatistieken.

(a) IMO-regelgeving

Door de ramp met de **Torrey Canyon** in 1967 werden de gevaren voor het milieu die verbonden waren aan de snelle groei van het tankerverkeer en de steeds groter wordende scheepstonnage in hun volle omvang duidelijk. Het was zonneklaar dat verdere maatregelen moesten worden getroffen om olieverontreiniging door tankschepen te voorkomen en ook om de compensatieregeling voor dergelijke ongevallen te verbeteren.

Het na de **Torrey Canyon** door de IMO opgestelde plan van aanpak leidde tot een reeks overeenkomsten waarin de door het ongeval aan het licht gebrachte juridische en operationele problemen werden geregeld. Naast het probleem van door ongevallen veroorzaakte verontreiniging werd ook de belangrijke kwestie van met de exploitatie samenhangende verontreiniging aangepakt.

Het internationaal verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen (MARPOL)¹² werd aangenomen in 1973. Dit verdrag heeft betrekking op alle door vaartuigen veroorzaakte verontreiniging, niet alleen olie, maar ook sanitair afval, vuilnis en andere schadelijke stoffen. De recentste bijlage die is vastgesteld heeft betrekking op luchtverontreiniging door schepen.

De krachtens MARPOL getroffen maatregelen omvatten onder andere wassen met ruwe olie, waardoor ladingtanks niet langer met zeewater moesten worden schoongemaakt. Aan boord van ruwe-olietankschepen werden met inerte gassen werkende systemen geïnstalleerd om het ontstaan van brand binnen de laadruimten te voorkomen. Een andere maatregel was de invoering van gescheiden ballasttanks. Deze maatregelen werden verwerkt in het protocol van 1978 bij de internationale conventie voor de beveiliging van mensenlevens op zee van 1974 (SOLAS-protocol van 1978) en het protocol van 1978 bij het MARPOL-verdrag van 1973.

Meer recent zijn, naar aanleiding van het ongeval met de **Exxon Valdez** in 1989, in het kader van MARPOL verdere voorschriften ingevoerd om enkelwandige tankschepen geleidelijk uit de vaart te nemen en deze te vervangen door dubbelwandige schepen of schepen van een gelijkwaardig ontwerp (voor nadere details zie deel II, A.3).

¹² Het internationaal verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen van de IMO van 1973, zoals gewijzigd bij het protocol van 1978 (MARPOL 73/78).

(b) Binnen de EU getroffen maatregelen

Ook op communautair niveau is een aantal maatregelen genomen op het gebied van veiligheid van verontreiniging, alsook de inspectie van schepen. Deze maatregelen bouwen grotendeels voort of vormen een aanvulling op internationale IMO-regelgeving. De Richtlijn havenstaatcontrole¹³ voorziet in de inspectie van alle schepen en bevat specifieke voorschriften betreffende de inspectie van tankschepen. Richtlijn 94/57/EG voorziet in gemeenschappelijke voorschriften en normen voor de inspectie van schepen, voor classificatiebureaus en voor de desbetreffende werkzaamheden van maritieme instanties.¹⁴

De IMO-resolutie inzake de tonnagemeting van gescheiden ballasttanks is ten uitvoer gelegd door middel van een verordening¹⁵, waarin is bepaald dat voor schepen met gescheiden ballasttanks verlaagde havenrechten gelden.

Vaartuigen die gevaarlijke of verontreinigende goederen naar en van havens in de EU vervoeren moeten krachtens Richtlijn 93/75/EEG aangifte doen van gedetailleerde gegevens over hun lading.¹⁶

Met het voorstel voor een richtlijn betreffende havenontvangstfaciliteiten voor scheepsafval en ladingresiduen¹⁷ wordt beoogd de bepaling in het kader van MARPOL op grond waarvan havens ontvangstfaciliteiten moeten bieden, te doen naleven.

(c) Operationele maatregelen

Binnen het IMO-kader is een aantal belangrijke maatregelen getroffen die de kans moeten verkleinen dat vaartuigen aan de grond lopen of met elkaar in aanvaring komen. In gebieden met een druk verkeer zijn zogenaemde "Traffic Separation Schemes" ingevoerd. Bij deze systemen wordt gewerkt met eenrichtingstrajecten waardoor de kans op frontale botsingen sterk wordt beperkt (bv. in het Kanaal). Ook wordt er zo voor gezorgd dat het verkeer op veilige afstand van de kust wordt gehouden (bv. Ushant). Door de invoering van deze systemen komen in de betrokken gebieden aanzienlijk minder aanvaringen voor.

Navigatieapparatuur is betrouwbaarder en preciezer geworden. Radars zijn nu in staat automatisch andere schepen te traceren en de stuurman kan het aanvaringsrisico veel gemakkelijker inschatten. Precisienavigatie met behulp van satelliettechnologie (GNSS) verschaft continu een accuraat beeld van de positie van het schip. Daardoor wordt de kans dat het schip aan de grond loopt sterk beperkt.

Verdere verbeteringen op technisch gebied worden momenteel ingevoerd. De nauwkeurigheid van de navigatie zal nog worden verbeterd, onder andere door de introductie van zogenaemde Electronic Chart and Information Systems (ECDIS) (Elektronische zeekaarten) en de ontwikkeling van het mondiale navigatiesysteem GALILEO. Door de installatie van transponders aan boord van schepen (AIS) zullen schepen vanaf de wal kunnen worden geïdentificeerd en zullen de stuurlieden ook over betere informatie kunnen beschikken om het risico van aanvaringen met grotere nauwkeurigheid te kunnen bepalen. De weersvoorspellingen zijn betrouwbaarder geworden en door de route van schepen op de weersomstandigheden af te stemmen kan de schade worden beperkt en geld worden uitgespaard.

¹³ Richtlijn 95/21/EG van de Raad van 19 juni 1995.

¹⁴ Richtlijn 94/57/EG van de Raad van 22 november 1994.

¹⁵ Verordening (EG) nr. 2978/94 van de Raad van 21 november 1994.

¹⁶ Richtlijn 93/75/EEG van de Raad van 13 september 1993.

¹⁷ Gemeenschappelijk standpunt nr. CE 1/2000.

(d) Opleiding en de menselijke factor

Bij veel ongevallen is de menselijke factor een doorslaggevend element geweest. Het belang van opleiding en vakbekwaamheid van bemanningen als essentieel onderdeel van de verbetering van de veiligheid op zee is dan ook onderkend en als gevolg daarvan werd het IMO-verdrag van 1978 betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst (STCW 78) goedgekeurd. De beperkingen daarvan kwamen echter snel aan het licht en een ingrijpende herziening van het verdrag resulteerde in het herziene STCW-verdrag, dat in 1997 van kracht is geworden.

De ontwikkeling van technische hulpmiddelen zoals simulators heeft ertoe bijgedragen de opleidingsprogramma's voor zeevarenden doeltreffender te maken.

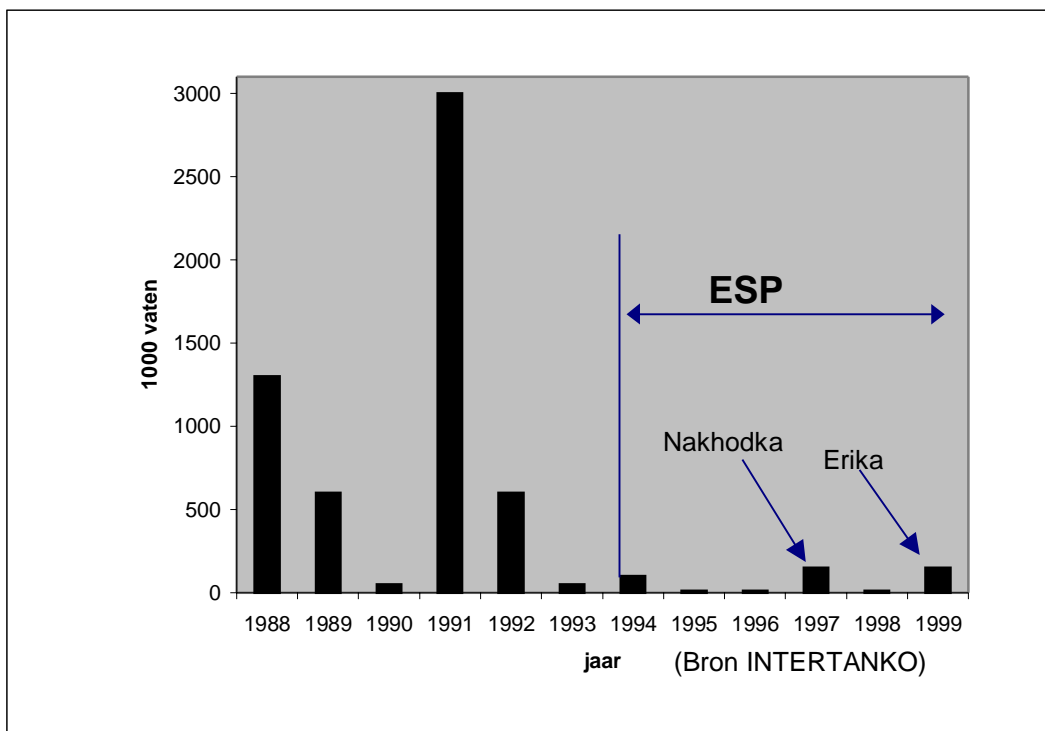
Ook is een reeks ILO-voorschriften betreffende de werk- en levensomstandigheden aan boord van schepen vastgesteld. Het recentste voorschrift, dat betrekking heeft op de regeling van de werktijden aan boord, is bedoeld als maatregel tegen oververmoeidheid, die wordt gezien als een steeds belangrijker factor bij het optreden van scheepsongevallen.

De Commissie zal met belangstelling de werkzaamheden van het Internationaal Arbeidsbureau blijven volgen die erop gericht zijn de onderhandelingen over het achterlaten van, letsel aan en het overlijden van zeevarenden definitief af te ronden.

Een ander belangrijk instrument, de internationale veiligheidsbeleidscodex (International Safety Management Code (ISM)), is in 1998 bindend geworden. De ISM-codex voorziet in veilige praktijken bij de exploitatie van schepen en in een veilige werkomgeving en schrijft preventieve maatregelen tegen gespecificeerde risico's voor. Ook voorziet het in maatregelen voor een voortdurende verbetering van het beheersvermogen van het personeel, met name wat betreft de veiligheid en de manier waarop noodgevallen worden opgevangen.

(e) Verbeteringen in de constructie

Nauwlettende controle op de scheepsconstructie en de belastingen waaraan de scheepsromp wordt blootgesteld heeft geleid tot een verlaging van het aantal schepen dat verloren gaat door het begeven van de constructie. Verbeterde apparatuur voor het bewaken van materiaalbelasting en precieze beladingscomputers hebben ervoor helpen zorgen dat de belasting van de constructie binnen aanvaardbare grenzen wordt gehouden. Bij wijze van extra controle op de staat van oudere tankschepen schrijft MARPOL (vanaf 1993) een geïntensiveerd inspectieprogramma (Enhanced Survey Programme - ESP) voor in het kader waarvan inspecties moeten worden uitgevoerd op ruwe-olietankschepen van meer dan 20.000 ton en productentankschepen van meer dan 30.000 ton. Daarbij moet de scheepsromp veel grondiger worden geïnspecteerd dan voorheen het geval was. De IMO-richtsnoeren bevatten nadere details over deze inspecties, die stringenter worden naarmate het schip ouder is. De werkingssfeer van dit inspectieprogramma is later uitgebreid zodat sinds 1996 de ESP-bepalingen gelden voor alle tankschepen van meer dan 500 ton. Het ESP heeft een aanzienlijke rol gespeeld bij het terugdringen van schipbreuken en ongevallen waarbij verontreiniging optreedt. Dit blijkt duidelijk uit de onderstaande figuur.



Olielozingen - Hoeveelheden olie die jaarlijks verloren gaan door gebreken aan de constructie, brand en explosies

(f) Nieuwe tankerontwerpen¹⁸

Overeenkomstig MARPOL moeten tankschepen vanaf 1996 dubbelwandig worden uitgevoerd of volgens een gelijkwaardig ontwerp worden gebouwd, en moeten enkelwandige tankschepen geleidelijk uit de vaart worden genomen. Dubbelwandige schepen zullen de kans op verontreiniging aanzienlijk beperken, met name bij lichte aanvaringen of wanneer het schip met geringe kracht aan de grond loopt. Essentieel hierbij is dat de integriteit van de constructie, met name de ballastruimten, in stand wordt gehouden. Het gebruik van moderne, doeltreffende coatings en corrosiewerende voorzieningen in de ballastruimten zal de voor oudere tankerontwerpen kenmerkende snelle aantasting van het materiaal helpen voorkomen. Het is van het grootste belang dat de doeltreffendheid van deze coatings en voorzieningen nauwlettend wordt gevolgd naarmate deze nieuwe scheepsontwerpen ouder worden.

Tankervloot op 1.1.2000 – aandeel dubbelwandige vaartuigen (bron INTERTANKO)			
Grootteklasse (ton massa)	Aantal tankschepen	Dubbelwandig	% dubbelwandig
< 5.000	2.249	32	1,4%
5 – 20.000	1.155	296	25,6%
20 – 80.000	1.538	424	27,5%
80 – 200.000	975	417	42,8%
> 200.000	493	164	33,3%
TOTAAL	6.410	1.333	20,8%

¹⁸ De kernactiviteit Landvervoer- en mariene technologieën van het 5e kaderprogramma zal gericht zijn op het verbeteren van de doeltreffendheid, veiligheid en milieuvriendelijkheid van schepen.

2. Zwakke punten van het huidige systeem

(a) Eigendom en bevrachtingspraktijk

Ondanks alle technische verbeteringen doen zich in de markt bepaalde ontwikkelingen voor die zeer zorgwekkend zijn. De oliemaatschappijen hebben hun tankervloten grotendeels afgestoten. Terzelfder tijd is een groot aantal kleine onafhankelijke tankereigenaars op de markt verschenen. De oliemaatschappijen controleren momenteel nog slechts een kwart van de wereldvloot, terwijl de overige driekwart in handen is van onafhankelijke eigenaars.

Binnen de groep van onafhankelijke tankereigenaars doet zich bovendien een zekere mate van versnippering voor. Door een vloot op te delen in afzonderlijke bedrijven die elk slechts één schip exploiteren, vaak in de vorm van brievenbusbedrijven die geregistreerd zijn in offshore-locaties, kunnen de eigenaars hun financiële risico's beperken. In veel gevallen is moeilijk te achterhalen welke financiële belangen achter deze constructies schuil gaan en wie de werkelijke besluitvormers zijn die verantwoordelijk zijn voor de veilige exploitatie van de schepen.

Ook onder bevrachters valt een soortgelijke trend waar te nemen. De grote oliemaatschappijen concurreren met de oliehandelaars, die kunnen worden onderverdeeld in mondiaal opererende belangrijke spelers en handelaars die een bepaalde niche bedienen. Er verschijnen regelmatig nieuwe ondernemingen die zich met oliehandel bezighouden, terwijl andere weer verdwijnen of fuseren. De oliehandel en de scheepsbevrachtingsmarkt worden gekenmerkt door een hevige concurrentie. Essentieel binnen deze sector is het vinden van de goedkoopste tankercapaciteit die op de markt beschikbaar is. Het veranderlijke karakter van deze markt blijkt ook uit het feit dat er een verschuiving gaande is van langlopende contracten tussen bevrachters en vervoerders naar bevrachtingscontracten op korte termijn (de zogenoemde "spotmarkt"), zoals is aangegeven in onderstaande tabel.

	1974	1999
Door de oliemaatschappijen gecontroleerde vloot	40%	25%
Langlopend bevrachtingscontract tussen oliemaatschappij en vervoerder	50%	25%
Kortlopend bevrachtingscontract /spotmarkt	10%	50%

(Bron: INTERTANKO)

De prijsconcurrentie op de spotmarkt is hevig. Uit marktobservaties blijkt dat er geen significant verschil in vrachtprijs is tussen nieuwe en oude tankschepen: de prijzen worden kennelijk vaak bepaald door de goedkoopste, oudste tonnage die beschikbaar is. In een dergelijke markt is het bijgevolg moeilijk om kwaliteit te doen renderen; het resultaat is dat kleine, goedkope ondernemingen marktaandeel verwerven ten koste van gerenommeerde bedrijven. Deze situatie houdt een bepaald veiligheidsrisico in.

(b) Handhaving van de regels

De hierboven geschetste economische situatie maakt verscherpte inspectieregelingen noodzakelijk om ervoor te zorgen dat de veiligheid niet in het gedrang komt en een gebrekkige zorg voor de veiligheid een onrechtmatig concurrentievoordeel oplevert ten opzichte van exploitanten die wel hoge kwaliteitsnormen hanteren.

De verantwoordelijkheid voor de naleving van de internationale normen door schepen berust in de eerste plaats bij de vlaggenstaat (waar het schip is geregistreerd). Jammer genoeg blijken niet alle vlaggenstaten deze verantwoordelijkheid voldoende ter harte te nemen. Hoewel vlaggenstaten gebonden zijn door de bepalingen van de internationale overeenkomsten waarbij zij partij zijn, beschikt de IMO niet over de nodige bevoegdheden om de naleving van die bepalingen af te dwingen. Dit stelt minder scrupuleuze exploitanten in staat hun schepen onder de vlag te laten varen van een staat waarvan zij weten dat deze geen volledige naleving van de internationale regels eist. Daarom voeren de havenstaten bij wijze van verweer tegen deze ondermaatse bedrijfsvoering inspecties uit in het kader van havenstaatcontroleregelingen. In het kader van deze regelingen wordt een deel van de schepen die de havens van een bepaalde staat aandoen geïnspecteerd om na te gaan of zij voldoen aan de internationale normen inzake veiligheid, verontreiniging en bemanning. Bij deze instructies wordt niet speciaal aandacht besteed aan constructieaspecten. Aangezien de inspecties worden uitgevoerd tijdens het verblijf in de haven, waarbij normaal laad- of loswerkzaamheden plaatsvinden, is er weinig gelegenheid om laad- en ballastruimten te controleren en is controle van het gedeelte van de romp onder de waterlijn vrijwel onmogelijk.

De scheepsconstructie wordt geïnspecteerd en bewaakt door classificatiebureaus. Dit zijn zeer gespecialiseerde particuliere ondernemingen met een uitgebreide ervaring op scheepvaartgebied, die honderden en soms duizenden technici in dienst hebben en worden ondersteund door krachtige onderzoeks- en computercentra. De classificatiebureaus toetsen de staat van het schip aan een aantal technische normen, die door elk bureau afzonderlijk worden vastgesteld, met het oog op de afgifte van een klassecertificaat. Daarnaast zijn zij vaak gemachtigd om namens vlaggenstaten na te gaan of het schip voldoet aan de in de internationale overeenkomsten vastgelegde veiligheids- en milieueisen, en de desbetreffende wettelijk voorgeschreven certificaten af te geven.

In de afgelopen jaren heeft de in toenemende mate commerciële aanpak bij classificatiebureaus geleid tot een intensieve onderlinge concurrentie bij de werving van klanten. Tezelfdertijd heeft zich een verontrustende wildgroei van classificatiebureaus van uiteenlopend niveau voorgedaan en een toenemende tendens onder scheepseigenaars om van klasse te veranderen ("class-hopping").

Teneinde de structurele integriteit van de tankervloot te waarborgen, is het van wezenlijk belang dat de classificatiebureaus bij de uitvoering van hun werkzaamheden de hoogst mogelijke normen in acht nemen. Hoewel de tien leden van de internationale associatie van classificatiebureaus (IACS) zich ten doel hebben gesteld passende normen vast te stellen en op de naleving daarvan toe te zien, bestaat er nog steeds ernstige twijfel of er op alle niveaus van het hele classificatiesysteem voldoende wordt gedaan om het vereiste kwaliteitspeil te halen. Velen binnen de sector zijn van mening dat niet alle IACS-leden aan de vereiste hoge normen voldoen. Er lijkt sprake te zijn van discrepanties, zowel tussen de prestaties van individuele IACS-leden als binnen de classificatiebureaus, waar naar verluidt afhankelijk van de vlaggenstaat en/of de klant verschillende normen worden aangehouden.

De Commissie deelt de vaak in diverse sectoren van de zeevaart uitgesproken zorg dat de prestaties van de classificatiebureaus niet altijd het vereiste peil halen.

(c) Reactie van de sector

De Gemeenschap onderkent dat de sector reeds actie onderneemt om de problemen aan te pakken die door het ongeval met de **Erika** nog eens extra onder de aandacht zijn gebracht. Met name de IACS heeft ingezien dat er dringend behoefte is aan een betere detectie en bewaking van gebreken in de constructie van oudere schepen, met name aantasting van het plaatwerk in de ballasttanks.

Tijdens een speciale bijeenkomst van het bestuur van de IACS in Hamburg op 16 februari is het specifieke vraagstuk van de veiligheid van olietankschepen grondig onderzocht en is een aantal maatregelen aangekondigd. Deze omvatten verbetering van de klassecontroles voor tankers van meer dan 15 jaar. Classificatiegegevens, inclusief verslagen over diktemetingen, zullen in de vorm van computerbestanden worden bewaard en worden toegezonden aan het bureau dat de classificatie van een schip overneemt. Specifieke maatregelen omvatten jaarlijkse controles van de ballasttanks naast ruimen waarin lading bij hoge temperatuur wordt vervoerd en intensievere tussentijdse inspecties. De transparantie zal worden vergroot door meer uitwisseling van informatie. Op de correcte uitvoering van de door de IACS-leden getroffen maatregelen zal nauwlettend toezicht worden gehouden door de Commissie en de lidstaten in het kader van de inspecties van de krachtens Richtlijn 94/57/EG van de Raad erkende classificatiebureaus.

De oliesector heeft eveneens op het ongeval gereageerd. In het kader van het internationaal marien forum van oliemaatschappijen (Oil Companies International Marine Forum (OCIMF)) bespreekt de sector nu hoe de door OCIMF-leden toegepaste particuliere inspectieregelingen effectiever kunnen worden gemaakt. De meeste grote oliemaatschappijen hebben hun eigen inspectiesystemen. De commerciële afdeling chartert alleen tankschepen die door de technische afdeling zijn geïnspecteerd. De inspectieprocedures en -verslagen zijn tot op zekere hoogte geharmoniseerd en de gegevens worden opgeslagen in een gemeenschappelijke databank van de OCIMF (SIRE), die informatie over ongeveer 4.000 tankers bevat en jaarlijks circa 10.000 inspectieverslagen over tankschepen produceert. Als eerste stap heeft het OCIMF ermee ingestemd dat de in de SIRE-databank opgeslagen verslagen over particuliere inspecties ter beschikking worden gesteld van inspecteurs van de havenstaatcontrole in het kader van het EQUASIS-project (zie II-B-1); dit moet het gebruik van de voor de havenstaatcontrole beschikbare middelen helpen optimaliseren.

De noodzaak actie te ondernemen...

De **Erika** was een 25 jaar oud productentankschip met gescheiden ballasttanks dat zware stookolie vervoerde. De wettelijke certificering van het schip was in orde en het had in het jaar vóór het ongeval met succes een vijfjaarlijkse controle ondergaan. In mei was het in het kader van de havenstaatcontrole nog grondig geïnspecteerd en er waren geen gebreken geconstateerd. Het schip was ook door de bevrachter geïnspecteerd en geschikt bevonden. Hoe kon het dan gebeuren dat het schip in tweeën brak en een milieuramp van een dergelijke omvang veroorzaakte?

Het ongeval met de **Erika** geeft dan ook stof tot nadenken voor alle betrokkenen in de tankervervaart. Het laat namelijk duidelijk zien dat niet kan worden volstaan met het verifiëren van de certificatie en het uitvoeren van oppervlakkige inspecties wil men een herhaling van dit ongeval voorkomen. De verantwoordelijkheid voor de naleving van de veiligheids- en milieunormen door tankschepen berust bij de eigenaar en de vlaggenstaat. Het is echter duidelijk dat sommige staten en scheepseigenaren minder gewetensvol met deze verantwoordelijkheid omspringen. Bovendien is er een groot gebrek aan transparantie in deze complexe sector die vaak tot gevolg heeft dat de voor een bepaalde tanker verantwoordelijke personen schuilgaan achter brievenbusfirma's in offshore locaties. Het is dan ook van groot belang dat de havenstaten en de verantwoordelijke instanties binnen de sector krachtiger optreden, met name ten aanzien van oudere tankschepen, om ervoor te zorgen dat gebreken aan de constructie en niet aan de normen beantwoordende tonnages worden opgespoord voordat zij een gevaar voor het milieu worden. Het feit dat de gemiddelde leeftijd van de mondiale tankervloot en die van de EU vrij hoog is en nog steeds toeneemt is eveneens een bron van grote zorg. Deze tendens moet worden omgebogen door nieuwere en milieuvriendelijker schepen in de vaart te brengen.

Waar dus algemeen gesproken behoefte aan bestaat is een maatregelenpakket waardoor een cultuuromslag binnen de tankersector wordt teweeggebracht. Er moet worden gezorgd voor sterkere impulsen voor kwaliteitsbewuste vervoerders, bevrachters, classificatiebureaus en andere organisaties die in dit opzicht een sleutelpositie innemen. Tezelfdertijd moet diegenen die op korte termijn persoonlijk economisch voordeel najagen ten koste van de veiligheid en het mariene milieu steeds meer de wind uit de zeilen worden genomen.

2: VOORSTELLEN VOOR ACTIE

Bij de opstelling van haar voorstellen heeft de Commissie een aanpak gevolgd die er met name op gericht is:

- tot uniformere inspectieprocedures en –praktijken te komen,
- te zorgen voor meer «kruisbestuiving» tussen de communautaire instrumenten, met name de richtlijn inzake havenstaatcontrole en de richtlijn inzake classificatiebureaus;
- meer beperkingen op te leggen aan schepen die een belangrijk milieurisico kunnen vormen en tezelfdertijd de exploitanten van milieuvriendelijker schepen te belonen;
- de verwarring weg te nemen die wordt veroorzaakt door de veelheid van controles en inspecties: elke partij (reder, bevrachter, vlaggenstaat, classificatiebureau en havenstaatcontrole-instantie) dient binnen de grenzen van haar rol en bevoegdheden te blijven;
- alle spelers binnen de sector die betrokken zijn bij de exploitatie van niet aan de normen beantwoordende vaartuigen op hun verantwoordelijkheid te wijzen;
- de ondoorzichtigheid van de zeevervoersector tegen te gaan door de verplichtingen inzake het publiceren van gegevens over scheepsinspecties en aan de ketting gelegde schepen aan te scherpen en door de databank EQUASIS die gegevens over de kwaliteit van vaartuigen bevat, te ontwikkelen;
- het toezicht op de correcte toepassing van de communautaire wetgeving te verbeteren door de Commissie de nodige middelen voor het vervullen van deze taak te verschaffen.

De Commissie stelt twee soorten maatregelen voor:

- In een eerste fase wil de Commissie regelgevingsmaatregelen treffen. Deze mededeling gaat vergezeld van drie wetgevingsvoorstellen. Deze hebben betrekking op de wijziging van de richtlijn havenstaatcontrole (Richtlijn 95/21/EG), de wijziging van de richtlijn inzake de classificatiebureaus (Richtlijn 94/57/EG), alsook op een verordening betreffende de versnelde invoering van dubbelwand- of gelijkwaardige ontwerpen (DEEL A).
- In een tweede deel van de mededeling worden de hoofdlijnen uitgezet voor toekomstige maatregelen met betrekking tot de doorzichtigheid van de informatie over de kwaliteit van vaartuigen, toezicht op de scheepvaart, de mogelijkheid een Europese structuur voor de veiligheid op zee op te zetten en vooral het aanspreken van de verschillende spelers binnen de scheepvaartsector op hun verantwoordelijkheid (DEEL B).

1. Havenstaatcontrole

De controle van vaartuigen door de havenstaat is opgezet als reactie op de lakse of nonchalante houding van bepaalde scheepsexploitanten of vlaggenstaten die zich weinig aantrekken van de naleving van de door de IMO vastgestelde veiligheidsvoorschriften. Uitgangspunt voor deze controle is het verifiëren van de naleving van deze internationale voorschriften door middel van inspecties van schepen die in de havens afmeren.

In Europa¹⁹, is in 1982 een administratief akkoord tussen maritieme instanties, het zogenoemde Memorandum van Parijs, gesloten met het oog op de ontwikkeling van geharmoniseerde inspectieprocedures. In 1995 heeft de Raad Richtlijn 95/21/EG goedgekeurd, waarbij de bepalingen van het Memorandum van Parijs bindend zijn verklaard en aanzienlijk zijn aangescherpt. Deze richtlijn is de hoeksteen van de door de Gemeenschap gevoerde strijd tegen vaartuigen die niet aan de internationale veiligheidsnormen voldoen. Naast de nodige regelgeving dient te worden gezorgd voor de opleiding van inspecteurs om te komen tot een geharmoniseerde inspectiepraktijk in de havens. De Commissie heeft de ontwikkeling van een opleidingscursus voor gevorderden gefinancierd en is voornemens om op deze grondslag in 2000 en 2001 gezamenlijke cursussen te organiseren voor inspecteurs van de verschillende maritieme instanties in de staten die het Memorandum van Parijs hebben ondertekend.

De havenstaatcontrolerichtlijn is herhaaldelijk gewijzigd, met het doel de procedures uniformer en doeltreffender te maken. Het ongeval met de ERIKA heeft echter een aantal onvolkomenheden in het functioneren van de havenstaatcontrole aan het licht gebracht, met name wat betreft de inspectie van vaartuigen die statistisch een verhoogd risico opleveren, hetzij vanwege hun leeftijd, hetzij doordat zij verontreinigende stoffen vervoeren. Tevens is het nu zonneklaar voor de Commissie dat de huidige ondoorzichtigheid van de zeevaartsector en het gebrek aan synergie tussen de betrokken spelers (haveninspecteurs, classificatiebureaus, enz.) de doeltreffendheid van de havenstaatcontrole aanzienlijk beperken.

Bijgevolg hecht de Commissie aan deze mededeling als eerste van drie voorstellen een wetgevingsvoorstel tot wijziging van Richtlijn 95/21/EG op basis van de volgende principes:

a) Een strengere aanpak voor vaartuigen die duidelijk beneden de norm zitten

- Weigering van toegang tot de havens voor schepen van meer dan 15 jaar die in de afgelopen twee jaar meer dan tweemaal aan de ketting zijn gelegd en die voorkomen op de "zwarte lijst" van vlaggen waarvoor het aantal aanhoudingen hoger is dan het gemiddelde. Deze maatregel is bedoeld als sanctie voor "recidiverende" scheepseigenaren en vlaggenstaten die hardnekkig de controle van onder hun vlag varende schepen blijven verwaarlozen. De Commissie publiceert om de zes maanden de lijst van schepen waaraan toegang is geweigerd.

¹⁹ Het door het Memorandum van Parijs bestreken gebied strekt zich in werkelijkheid uit tot ver buiten de grenzen van de Europese Unie, aangezien ook landen zoals Canada, Rusland en Kroatië er deel van uitmaken.

- Systematische inspectie in de havens van schepen met een bijzonder hoge «prioriteitsfactor»²⁰.

b) Meer uitgebreide controles op olietankschepen en andere risicovaartuigen

- De voor risicoschepen²¹ geldende facultatieve bepalingen van de huidige richtlijn worden bindend: voortaan worden deze vaartuigen onderworpen aan een verplichte jaarlijkse uitgebreide controle wanneer zij een haven van de Gemeenschap binnenvaren. Om de voorbereiding van de inspecties te vergemakkelijken moeten deze schepen hun aankomst in de haven vooraf aankondigen.
- Voor olietankschepen worden deze maatregelen nog verscherpt: voor deze schepen geldt dat zij een uitgebreide inspectie moeten ondergaan vanaf de leeftijd van 15 jaar, en niet meer vanaf 20 of 25 jaar, zoals bepaald in de huidige richtlijn. Bovendien zullen de inspecteurs ten minste één van de ballasttanks moeten onderzoeken om eventuele corrosieproblemen op te sporen.

c) Strengere verplichtingen inzake informatieverstrekking

- Voor een grotere doeltreffendheid: de inspecteurs zullen over meer informatie over de te inspecteren vaartuigen beschikken door de verplichte raadpleging van de databank EQUASIS met gegevens over de kwaliteit van de schepen. Bovendien zullen de inspecteurs in hun rapporten de aard van de uitgevoerde controles moeten vermelden: daardoor kan worden voorkomen dat de inspecteur in de volgende haven die wordt aangedaan dezelfde inspectie nog eens overdoet.
- Voor «kruisbestuiving» tussen de gegevens: de vlaggenstaat en het classificatiebureau zullen in kennis worden gesteld van de resultaten van de inspecties, waardoor zij sneller kunnen optreden wanneer de staat van een vaartuig achteruitgaat.
- Voor een grotere transparantie: de lijst van de te publiceren gegevens over de inspecties en aanhoudingen is uitgebreid; met name moet nu ook de naam van de bevrachter van het schip worden vermeld.

d) Een betere follow-up van de toepassing van de richtlijn

De lidstaten zullen gedetailleerde informatie aan de Commissie moeten verstrekken, zodat deze de doeltreffendheid van de richtlijn beter kan beoordelen en kan nagaan in welke mate de bepalingen daarvan door de lidstaten in acht worden genomen. Wanneer de richtlijn verkeerd wordt toegepast zal het voortaan gemakkelijker zijn om dit na te gaan en een inbreukprocedure krachtens artikel 226 van het EG-Verdrag in te leiden.

²⁰ De “prioriteitsfactor” werkt als volgt: aan de hand van diverse criteria, zoals leeftijd, vlag, eerdere aanhoudingen enz. wordt aan schepen een bepaald aantal punten toegekend. De schepen met het hoogste aantal punten moeten bij voorrang worden geïnspecteerd. Door middel van dit instrument kan gerichte controle worden uitgeoefend op risicoschepen, kunnen de te inspecteren vaartuigen op uniforme wijze worden geselecteerd en wordt zo de kans op verschillen in aanpak tussen de havens verkleind.

²¹ Volgens een bijlage bij de richtlijn omvat deze groep olietankers, gas- en chemicaliëntankers en bulkschepen, vanaf een bepaalde leeftijd, alsook passagiersschepen.

2. Classificatiebureaus

Classificatiebureaus²² spelen een belangrijke rol wat de veiligheid op zee betreft. Een zeevaartsector zonder de technische expertise van deze organisaties is moeilijk voorstelbaar. Met name door de commerciële druk op de classificatiebureaus en het groeiende aantal organisaties die op dit gebied actief zijn zonder de nodige kennis en professionele instelling, is het vertrouwen van de scheepvaartsector in deze organisaties de afgelopen decennia echter teruggelopen.

Een eerste reactie op communautair niveau op deze problemen was de vaststelling in 1994 van Richtlijn 94/57/EG van de Raad, waarbij een regeling werd ingevoerd voor een voor de hele Gemeenschap geldende erkenning van classificatiebureaus. In deze richtlijn werd de algemene kwestie geregeld van de kwaliteit van classificatiebureaus die moeten worden gemachtigd om namens de maritieme instanties van de lidstaten op te treden. Met de in de bijlage bij de richtlijn opgenomen kwaliteitscriteria werd beoogd ervoor te zorgen dat alleen zeer betrouwbare en competente organisaties werden gemachtigd om namens de lidstaten van de EU op te treden. De algemene bepalingen van deze richtlijn moesten ervoor zorgen dat de geldende veiligheidsvoorschriften zorgvuldig en op een geharmoniseerde wijze aan boord van de schepen werden toegepast. Tevens voorzag de richtlijn in een aantal verplichtingen voor namens de lidstaten optredende classificatiebureaus die moesten waarborgen dat de erkende organisaties aan de bepalingen van de richtlijn bleven voldoen en het mogelijk moesten maken hun werkzaamheden kwalitatief te beoordelen.

Deze richtlijn was één van de eerste stappen in de richting van de totstandbrenging van een communautair beleid inzake veiligheid op zee. De omzetting daarvan in de nationale wetgeving van de lidstaten was een langdurig en ingewikkeld proces; in de loop daarvan werden door de Commissie 12 inbreukprocedures ingeleid wegens het niet binnen de gestelde termijn omzetten van de richtlijn, en de laatste lidstaat was pas in 1998 klaar met de omzetting. De Commissie heeft ook een aantal inbreukprocedures ingeleid – waarvan een aantal nog steeds niet is afgerond – wegens het niet-naleven van de richtlijn, meestal in verband met de werkrelatie die tot stand moest worden gebracht tussen de maritieme instanties en de organisaties die gemachtigd waren om namens hen op te treden.

Na de tenuitvoerlegging bleek de richtlijn op een aantal punten gebreken te vertonen. Zo werd de procedure voor de erkenning van de classificatiebureaus volledig overgelaten aan de individuele lidstaten, zonder dat eerst op een geharmoniseerde en gecentraliseerde grondslag werd nagegaan of de organisatie die wilde worden erkend aan de criteria van de richtlijn voldeed. Ook wat de periodieke controles achteraf van de erkende organisaties betreft, ontbrak een geharmoniseerde en gecentraliseerde aanpak. Een goede staat van dienst van de organisaties op het gebied van veiligheid en voorkoming van verontreiniging – bepaald op basis van alle door hen geklasseerde schepen, ongeacht de vlag – werd niet als een als een *conditio sine qua non* beschouwd voor de erkenning van classificatiebureaus of de handhaving van hun erkenning.

Door de lessen die uit de praktische toepassing van de richtlijn zijn getrokken kunnen een aantal gebieden worden geïnventariseerd waar de bepalingen van de richtlijn verder kunnen worden aangescherpt. Deze inventarisatie heeft de volgende wijzigingsvoorstellen

²² Zie I-B, punt 2, onder b).

opgeleverd, die in detail worden beschreven in het tweede aan deze mededeling gehechte wetgevingsvoorstel.

De kernpunten van de voorgestelde wijzigingen zijn de volgende:

- Tot de toekenning en intrekking van de erkenning van classificatiebureaus wordt besloten door de Commissie op basis van de comitéprocedure. De periodieke controles van de erkende organisaties worden gezamenlijk door de Commissie en de lidstaat die de erkenning voorstelt uitgevoerd.
- Er wordt voorzien in een nieuwe sanctie voor erkende organisaties, namelijk schorsing van de erkenning voor één jaar, eventueel gevolgd door de intrekking van de erkenning wanneer de tekortkomingen die tot de schorsing hebben geleid niet worden verholpen.
- Een goede score van de erkende organisaties wat betreft veiligheid en voorkoming van verontreiniging – gemeten op basis van alle door hen geklasseerde schepen, ongeacht de vlag – wordt een *conditio sine qua non* voor de toekenning en handhaving van de erkenning.
- De voorwaarden inzake de financiële aansprakelijkheid van de erkende organisaties die namens de lidstaten wettelijk voorgeschreven taken vervullen zijn op communautair niveau geharmoniseerd. De financiële aansprakelijkheid is onbeperkt of kan tot verschillende niveaus worden beperkt afhankelijk van de ernst van de door het classificatiebureau begane nalatigheid.
- De erkende organisaties moeten voldoen aan strengere kwaliteitscriteria waaronder de inachtneming van bepaalde procedures wanneer schepen in een andere klasse worden ingedeeld en het verstrekken van meer informatie over de door hen geklasseerde schepen aan de havenstaatcontrole instanties. Met name moeten zij, wanneer een schip van klasse verandert, ervoor zorgen dat, wanneer dit schip naar een andere organisatie overgaat, de nieuwe organisatie een volledig beeld krijgt van de staat van het schip, en moeten zij daartoe bij de overgang het volledige dossier over het schip met alle gegevens uit het verleden overleggen.
- De verplichtingen voor de lidstaten in hun hoedanigheid van vlaggenstaat worden aangescherpt wat de veiligheid op zee betreft.

3 Enkelwandige en dubbelwandige olietankschepen

a) Situatie en huidige problemen:

De meeste bestaande olietankschepen zijn enkelwandig uitgevoerd. In deze schepen wordt de olie alleen van het zeewater gescheiden door de huidbeplating. Wanneer deze beplating beschadigd wordt door een aanvaring of doordat het schip aan de grond loopt, dreigt het risico dat de inhoud van de ladingtanks in zee stroomt en een aanzienlijke verontreiniging veroorzaakt. Een doeltreffend middel om dit risico te voorkomen is de ladingtanks aan de binnenkant te voorzien van een extra beplating op voldoende afstand van de buitenplaat. Een dergelijke dubbelwandige uitvoering beschermt de ladingtanks tegen schade en beperkt zo de kans op verontreiniging.

Na het ongeval met de "Exxon Valdez" in 1989 hebben de Verenigde Staten, die de internationale normen inzake voorkoming van verontreiniging door schepen te weinig stringent vonden, in 1990 de «Oil Pollution Act » (OPA 90) vastgesteld.

Door middel van deze wet hebben zij unilateraal een dubbelwandige uitvoering voorgeschreven zowel voor nieuwe als voor bestaande olietankschepen, in dit laatste geval door het opleggen van leeftijdsgrenzen (vanaf 2005 tussen 23 en 30 jaar) en uiterste termijnen (2010 en 2015) voor het uit de vaart nemen van enkelwandige olietankschepen.

Door deze unilaterale Amerikaanse maatregel was de IMO gedwongen mee te doen en heeft zij in 1992 normen inzake de dubbelwandige uitvoering van schepen opgenomen in het internationaal verdrag betreffende het voorkomen van verontreiniging door schepen (MARPOL). Dit verdrag schrijft voor dat alle olietankschepen die vanaf juli 1996 worden geleverd dubbelwandig zijn uitgevoerd. Na die datum zijn er dus geen enkelwandige olietankschepen meer gebouwd.

Voor enkelwandige olietankschepen vanaf 20.000 ton draagvermogen die vóór 6 juli 1996 zijn geleverd, eist dit internationaal verdrag dat zij uiterlijk op de leeftijd van 25 respectievelijk 30 jaar, afhankelijk van het feit of zij al dan niet van gescheiden ballasttanks zijn voorzien²³ aan de normen inzake dubbelwandige uitvoering moeten voldoen.

Bijgevolg kunnen drie categorieën enkelwandige olietankschepen worden onderscheiden:

- Categorie 1: enkelwandige olietankschepen **zonder beschermende ballasttanks** rond de ladingtanks. Het uit de vaart nemen van deze categorie Het uit de vaart nemen van deze categorie als gevolg van de toepassing van de eisen inzake dubbelwandige uitvoering zal tussen 2007 en 2012 worden afgerond.
- Categorie 2: enkelwandige olietankschepen waarvan de **ladingtanks gedeeltelijk worden beschermd door afzonderlijke ballasttanks**. Het uit de vaart nemen van deze categorie als gevolg van de toepassing van de eisen inzake dubbelwandige uitvoering zal pas in 2026 zijn voltooid (in plaats van in 2010 respectievelijk 2015 zoals bepaald in 'OPA 90).
- Categorie 3: enkelwandige olietankschepen **met een kleinere tonnenmaat dan het in "MARPOL" vastgestelde minimum**, waarop de eisen inzake dubbelwandige uitvoering niet van toepassing zijn.

Het is namelijk zo dat, aangezien het vrijwel onmogelijk is een enkelwandig uitgevoerd olietankschip van een dubbele wand te voorzien en de vastgestelde leeftijdsgrenzen dicht in de buurt komen van het einde van de commerciële levensduur van een vaartuig, zowel het Amerikaanse systeem als het MARPOL-Verdrag in de praktijk zullen leiden tot het uit de vaart nemen van enkelwandige olietankschepen.

²³

Het doel van gescheiden ballasttanks is het risico van operationele verontreiniging te beperken door ervoor te zorgen dat het ballastwater nooit met olie in contact komt. Afzonderlijke ballasttanks hebben ook een defensieve functie, in die zin dat zij daar worden geplaatst waar bij een aanvaring of stranding de ernstigste effecten te verwachten zijn.

De verschillen tussen de Amerikaanse en de internationale regeling zullen er echter toe leiden dat vanaf 2005 olietankschepen die vanwege hun leeftijd uit de Amerikaanse wateren worden geweerd, in andere regio's van de wereld, inclusief de Europese Unie, zullen gaan opereren en de kans op verontreiniging in die gebieden zullen vergroten.

b) Voorgestelde reactie van de Gemeenschap

De hierboven geschetste situatie baart de Commissie zorgen, aangezien de statistieken een toenemende kans op ongevallen laten zien voor de oudste schepen. De Gemeenschap moet hierop passend reageren en de door haar in dit verband getroffen maatregelen moeten van kracht worden vóór 2005, de termijn waarna enkelwandige olietankschepen uit de Amerikaanse wateren zullen worden geweerd en dus in de Europese wateren zullen worden ingezet.

De Commissie stelt bijgevolg voor binnen de Gemeenschap haast te maken met de vervanging van enkelwandige olietankschepen door dubbelwandige schepen of schepen die beantwoorden aan gelijkwaardige veiligheidsnormen.

Deze regeling moet worden afgestemd op de in OPA 90 vastgestelde leeftijdsgrenzen en termijnen, om te voorkomen dat de uit de Verenigde Staten geweerde olietankschepen in Europa kunnen blijven opereren. Het voorstel zal tevens tot gevolg hebben dat de veroudering van de olietankervloot wordt tegengegaan. De nieuwe dubbelwandige schepen komen in de plaats van de oude enkelwandige tonnage, zodat over de hele linie een betere bescherming tegen het risico van verontreiniging door scheepsongevallen wordt geboden.

Het bij dit document gevoegde voorstel van de Commissie voor een communautaire verordening voorziet in het volgende tijdschema voor het geleidelijk uit de vaart nemen van enkelwandige olietankschepen:

	Verenigde- Staten (OPA 90)	Internationaal (MARPOL)	EU (voorstel)
<u>Categorie 1:</u> Enkelwandige olietankschepen, formaat "MARPOL", zonder beschermende tanks	2010	2007/2012	2005
<u>Categorie 2:</u> Enkelwandige olietankschepen, formaat "MARPOL", met gedeeltelijke bescherming van de ladingtanks	2010/2015	2026	2010
<u>Categorie 3:</u> Enkelwandige olietankschepen van een kleinere omvang dan het "MARPOL-formaat"	2015	geen termijn	2015

Het voorstel voor een verordening van de Gemeenschap heeft betrekking op alle enkelwandige olietankschepen met een draagvermogen van meer dan 600 ton massa die onder de vlag van een lidstaat varen en de naleving daarvan geldt als voorwaarde voor toegang tot de haven van de lidstaten, ongeacht de door het schip gevoerde vlag.

Tenslotte stelt de Commissie een financiële stimuleringsregeling voor ter bevordering van het gebruik van dubbelwandige olietankschepen; deze regeling voorziet in een verlaging van de havenrechten en loodsvergoedingen. Anderzijds zal het gebruik van enkelwandige olietankschepen worden ontmoedigd door deze rechten en vergoedingen te verhogen in verhouding tot de leeftijd van het schip.

De Commissie is zich bewust van het economische en sociale effect van dit voorstel voor de sector en wil dit daarom nader onderzoeken. Het is niettemin nodig een impuls te geven aan de aan de gang zijnde geleidelijke buitenbedrijfstelling van enkelwandige tankschepen, door voor te stellen om binnen de Europese Gemeenschap daarvoor een tijdschema te hanteren dat vergelijkbaar is met het Amerikaanse en door alle pogingen om dit versnelde tijdschema ook op internationaal niveau (IMO) te realiseren krachtig te ondersteunen.

De Commissie beseft dat de versnelde vervanging van enkelwandige tankschepen door nieuwe dubbelwandige schepen van enige invloed zal zijn op de prijs van olieproducten. In een in 1998 door de National Research Council van de VS gepubliceerde evaluatie van de Oil Pollution Act werd geconcludeerd dat het effect van OPA 90 op de kosten van olieproducten naar schatting 10 dollarcent per vat zou bedragen, d. i. ongeveer eentiende van de transportkosten, die op hun beurt slechts 5 à 10% van de totale productiekosten uitmaken. Per slot zullen de prijzen van olieproducten dus minder dan 1% stijgen. Vergeleken met de kosten voor het opruimen van de verontreiniging die het gevolg is van een belangrijke olielozing zoals die welke door het ongeval met de ERIKA is veroorzaakt, namelijk naar schatting 200 miljoen EURO, wegen deze extra kosten volgens de Commissie niet op tegen de voordelen indien door de voorgestelde maatregelen een herhaling van dergelijke ongevallen in de wateren van de Gemeenschap kan worden voorkomen. Zij is dan ook van mening dat dit een redelijke prijs is voor een daadwerkelijke beperking van het risico van verontreiniging.

Verder wil de Commissie dat snel een duidelijk signaal aan de sector wordt gegeven om onzekerheid en onnodig uitstel van investeringen in nieuwe dubbelwandige schepen te voorkomen. De belangrijkste brancheverenigingen in de scheepsbouw zijn het erover eens dat voor de nabije toekomst voldoende reservecapaciteit beschikbaar is om de extra vraag naar nieuwe dubbelwandige tankschepen die het gevolg zal zijn van dit voorstel aan te kunnen .

B: VOORSTELLEN VOOR TOEKOMSTIGE MAATREGELEN

Naast de hierboven vermelde onmiddellijk te treffen wetgevende vervolgmaatregelen zal de Commissie binnen afzienbare tijd een aantal andere maatregelen voorstellen. Deze voorstellen zullen een hele reeks onderwerpen bestrijken, waaronder verbeteringen in de bestaande regeling voor het compenseren van door olieverontreiniging veroorzaakte schade, maatregelen om de informatie over veiligheidsaspecten in de scheepvaart transparanter te maken, de totstandbrenging van een Europese structuur voor de veiligheid op zee en een betere controle door de kustwacht van het zeevervoer in de Europese wateren. Hieronder wordt een overzicht van de geplande maatregelen gegeven.

1. Een grotere transparantie

Het gebrek aan informatie over voor de veiligheid van schepen relevante aspecten is een bron van grote zorg voor de Commissie. Een groot deel van de gegevens over schepen wordt verzameld door diverse instanties, en deze informatie is verspreid over een groot aantal verschillende locaties en vaak moeilijk toegankelijk, ook voor de zeevaartsector. De Commissie is van mening dat alle bij de zeescheepvaart betrokken sectoren zich verantwoordelijk moeten voelen voor de veiligheid en de kwaliteit van de schepen waarmee zij bij hun activiteiten te maken hebben. Voorts moet informatie over de basiskennmerken van schepen, het veiligheidsbeheer en de exploitatie daarvan, uitgevoerde inspecties, enz. niet alleen beschikbaar zijn voor de direct betrokkenen. De huidige ondoorzichtigheid van de scheepvaartsector is dan ook onaanvaardbaar en is noch in het belang van de sector zelf, noch van het grote publiek.

Om het gebrek aan transparantie in de scheepvaart te verhelpen heeft de Commissie in samenwerking met de Franse maritieme instanties een begin gemaakt met de oprichting van een nieuwe databank over de veiligheid van schepen, EQUASIS genaamd, waarin gegevens over de veiligheid en de kwalitatieve prestaties van schepen en hun exploitanten zullen worden verzameld; deze gegevens zullen gemakkelijk toegankelijk zijn op het internet (www.EQUASIS.org). EQUASIS zal een belangrijk instrument zijn voor eenieder die belangstelling heeft of verantwoordelijkheid draagt voor de veiligheid op zee, met name voor bevrachters die met schepen van hoge kwaliteit willen werken en voor de inspecteurs van de havenstaatcontrole. Een eerste versie van de EQUASIS databank zal in mei 2000 in gebruik worden genomen, maar ook daarna zal het systeem ongetwijfeld verder worden ontwikkeld en uitgebreid.

In de eerste fase zal EQUASIS details bevatten over het type, de vlag, de leeftijd en de eigenaar van alle koopvaardij schepen ter wereld. Ook zullen inspectiegegevens uit de havenstaatcontrolegebieden Europe, Azië- Stille Oceaan en de Verenigde Staten beschikbaar zijn. De databank zal daarnaast een aantal basisgegevens over de classificatie en de verzekering van de schepen bevatten. Er zijn onderhandelingen aan de gang om deze gegevens uit te breiden met nadere informatie die afkomstig is uit inspectieregelingen van de sector en van de vlaggenstaten, alsook met meer gedetailleerde classificatiegegevens. EQUASIS zal alleen feitelijke gegevens bevatten en dus geen beoordelingen of indelingen van schepen. Zij heeft namelijk als doel elke verbruiker in staat te stellen zelf een mening te vormen over de kwaliteit en de veiligheid van elk schip, uitgaande van de verstrekte informatie.

De Commissie en Frankrijk zijn sinds 1998 betrokken bij de ontwikkeling van deze databank. Meer recent hebben de maritieme instanties van Japan, Spanje, Singapore en het Verenigd Koninkrijk, de kustwacht van de Verenigde Staten en de Internationale Maritieme Organisatie zich bereid verklaard aan het toezicht op het systeem deel te nemen. Het dagelijks beheer van EQUASIS zal worden gevoerd door een beheerseenheid die door de Franse maritieme instanties moet worden opgericht.

Een aantal belangrijke sectorale organisaties, inclusief scheepseigenaren, bevrachters, verzekeraars en classificatiebureaus, is reeds overeengekomen informatie voor het systeem te verstrekken en zitting te nemen in de redactieraad van EQUASIS die informatieverstrekkers adviseert hoe zij de via EQUASIS geleverde informatie kunnen verbeteren. De eerste verkennende bijeenkomst van de redactieraad is op 15 februari 2000 in Brussel gehouden.

De Commissie zal zich blijven inzetten om de EQUASIS databank te verbeteren. EQUASIS moet binnen afzienbare tijd een allesomvattend systeem worden, dat alle onderdelen van de zeevaartsector, hetzij publiek, hetzij privaat, gemakkelijk toegang zal verschaffen tot een brede scala van gedetailleerde informatie op veiligheidsgebied over de hele mondiale koopvaardijvloot. De informatie zal van een zodanige kwaliteit en omvang zijn dat bevrachters, assuradeurs, financiers, enz. van een niet aan de normen beantwoordend schip in geen geval zullen kunnen aanvoeren dat zij niet op de hoogte waren van de slechte staat van dat schip. Om dit doel te bereiken moet met name een inspanning worden gedaan om de bijdrage aan EQUASIS van vlaggenstaten en havenstaatcontrole-instanties, alsook van classificatiebureaus op te voeren.

2. Toezicht op de scheepvaart

Naar aanleiding van het ongeval met de ERIKA zijn voorstellen gedaan voor een verscherpt toezicht op potentieel gevaarlijke schepen voor de Europese kusten. Daarbij is er met name op gewezen dat de in het kader van de havenstaatcontrole uitgevoerde scheepsinspecties niet altijd een adequate oplossing zijn, aangezien ook zeer gevaarlijke schepen de gelegenheid krijgen langs de kusten van één of meer lidstaten te varen voordat de problemen in een haven worden geconstateerd.

Er zijn ook radicale maatregelen voorgesteld, zoals controles op schepen buiten de territoriale wateren en zelfs een vaarbepanking of- verbod voor bepaalde bijzonder gevaarlijke schepen binnen de exclusieve economische zone van de lidstaten. De instelling van een vaarbepanking of –verbod buiten de territoriale wateren en *a fortiori* buiten de exclusieve economische zone doet niet alleen problemen wat betreft verenigbaarheid met het internationale zeerecht, maar ook problemen met betrekking tot de materiële uitvoerbaarheid van controle op de naleving van deze maatregelen rijzen.

Daarentegen is de Commissie van oordeel dat een lidstaat, vooral wanneer deze vaak met ongevallen op zee te maken heeft, zonder meer het recht heeft beter op de hoogte te zijn van en intensiever toezicht te houden op voor zijn kusten langsvarende schepen die verontreinigende stoffen vervoeren of in enig ander opzicht een belangrijk risico

vertegenwoordigen²⁴. Voorts is het van essentieel belang dat de aard van de lading van tevoren bekend is, zodat wanneer zich een ongeval voordoet met een schip dat verontreinigende stoffen vervoert, doeltreffend kan worden opgetreden tegen verontreiniging of het risico daarop.

Er bestaat reeds een communautair juridisch kader dat vaartuigen die verontreinigende en gevaarlijke goederen vervoeren de verplichting oplegt zich bij de bevoegde instanties van de lidstaten te melden, namelijk Richtlijn 93/75/EEG. Deze richtlijn geldt echter alleen voor schepen die naar of van havens in de Gemeenschap varen. In december 1993 is een voorstel voor een richtlijn, dat bekend is onder de naam Eurorep²⁵, goedgekeurd met het doel de in Richtlijn 93/75/EEG opgenomen meldingsplicht uit te breiden tot op doorvaart zijnde schepen die zich voor de kusten van de Gemeenschap bevinden. Ondanks een gunstig advies van het Europees Parlement is over dit voorstel binnen de Raad nooit een definitief akkoord bereikt

De Commissie is voornemens te zijner tijd met nieuwe voorstellen te komen om de veiligheid van het zeeverkeer te verbeteren. In dit verband zullen de volgende elementen in overweging worden genomen:

a) Sinds 1993 is de internationale juridische context ingrijpend gewijzigd. De Europese Gemeenschap heeft in maart 1998 het Zeerechtverdrag van de Verenigde Naties bekrachtigd. Daarnaast is in het SOLAS-Verdrag een nieuw voorschrift opgenomen (Voorschrift V/8-1), waarbij de kuststaten de mogelijkheid wordt geboden verplichte meldingssystemen in te voeren die gelden voor alle schepen, inclusief schepen die op doorvaart zijn.

b) De IMO heeft haar goedkeuring verleend aan verschillende meldingssystemen die worden ingezet voor de Europese kusten, bijvoorbeeld in de Straat van Gibraltar en voor de Franse kust ter hoogte van Cap Finisterre, bij Ouessant en in het Nauw van Calais. In de praktijk bestaat er dus een (potentiële) keten van kustmeldingssystemen die zich uitstrekt van de Straat van Gibraltar tot aan de Noordzee. Deze systemen zorgen eveneens voor het toezicht op het zeeverkeer binnen hun ressort.

c) Op het gebied van communicatietechnologie hebben zich een aantal belangrijke ontwikkelingen voorgedaan:

- de belangrijkste is ongetwijfeld de ontwikkeling van automatische scheepsidentificatiesystemen of transponders. De IMO heeft de specificaties daarvan goedgekeurd en heeft een tijdschema vastgesteld dat voorziet in de verplichte installatie van deze systemen aan boord van alle schepen van meer dan 300 ton vanaf het jaar 2002.
- een andere opmerkelijke ontwikkeling is het toenemende gebruik van telematicanetwerken voor datatransmissie. In dit verband dient te worden opgemerkt dat de Commissie het initiatief heeft genomen tot de vaststelling van een Memorandum van Overeenstemming tussen verschillende lidstaten met het oog op de invoering van een netwerk voor de uitwisseling van

²⁴ Dit kan het geval zijn met een schip waarover reeds informatie is verkregen, bijvoorbeeld via de door havens in andere regio's van de wereld uitgevoerde inspecties, waaruit kan worden opgemaakt, ook voordat het betrokken schip in een haven van een lidstaat aanlegt, dat het een belangrijk risico vertegenwoordigt voor de veiligheid en het mariene milieu. Ook kan het hierbij gaan om schepen die toestemming hebben om nadat zij zijn aangehouden naar een reparatiewerf te varen, maar waarop de bevoegde instantie verder toezicht wil houden.

²⁵ (COM(93)647 def.).

computergegevens (EDI) tussen de overheidsdiensten van de lidstaten ten behoeve van de tenuitvoerlegging van Richtlijn 93/75/EEG (momenteel zijn vijf lidstaten, alsook Noorwegen, partij bij dit akkoord en andere landen kunnen op korte termijn volgen).

d) *De totstandbrenging van een mondiale infrastructuur voor navigatie en positiebepaling* is thans een prioriteit van de Europese Unie, waaraan wordt gewerkt in het kader van het GALILEO-project . Dank zij dit initiatief zal men kunnen beschikken over een betrouwbare en zeer precieze dienst (tot op 10 meter nauwkeurig in volle zee en 3 meter in de havens), die als referentie moet dienen ten behoeve van de positiemeldingssystemen voor schepen in de communautaire of aangrenzende wateren. Galileo biedt in combinatie met ECDIS²⁶ een dienst van uniek niveau in de vorm van een bijdrage aan het verbeteren van zowel de navigatieomstandigheden als de veiligheidsvoorwaarden. Dit op een satellietconstellatie gebaseerde systeem zal bovendien de mogelijkheid bieden noodsignalen door te geven overeenkomstig het GMDSS-concept²⁷. Voorts is de Commissie van plan gebruik te maken van satellietbeelden voor de opsporing van verontreinigende schepen. De zeevaartsector is nauw betrokken bij de ontwikkeling van de Galileo-diensten en kan dus andere toepassingsmogelijkheden voor het systeem identificeren.

Op basis van al deze elementen zal de Commissie een algehele herziening voorstellen van het meldingssysteem zoals dit is omschreven in Richtlijn 93/75/EEG en in het voorstel voor de Eurorep-richtlijn²⁸. Het nieuwe voorstel moet mogelijk maken de follow-up van schepen in de Europese wateren doeltreffender en eenvoudiger te maken, zulks met inachtneming van de bepalingen van het internationale zeerecht.

3. De uitbreiding van de Gemeenschap

Op de Europese Raad van Luxemburg in december 1997 is besloten onderhandelingen te beginnen met zes kandidaatlanden voor toetreding tot de Europese Unie: Cyprus, Hongarije, Polen, Estland, de Tsjechische Republiek en Slovenië. Op de Europese Raad van Helsinki in december 1999 is dit aantal uitgebreid en is ook besloten onderhandelingen aan te knopen met Roemenië, Slowakije, Litouwen, Bulgarije en Malta. Voorts is toen ook de kandidatuur van Turkije aanvaard.

Uit het oogpunt van de veiligheid op zee zijn de toetredingsonderhandelingen een uitdaging. Indien de 13 kandidaat-landen op dit moment tot de Europese Unie zouden toetreden, zou het

²⁶ ECDIS (Electronic Chart Display and Information System) is een elektronisch zeekaartensysteem waarmee een schip permanent zichtbaar kan worden gemaakt in zijn nautische omgeving, met vermelding van zijn positie op elk moment, op het scherm van een zich aan boord bevindende computer.

²⁷ GMDSS (Global Maritime Distress and Information System) is een wereldwijd maritiem nood- en veiligheidssysteem. Het is een op radiocommunicatie gebaseerd systeem dat in de eerste plaats bedoeld is voor het snel waarschuwen in noodgevallen van de opsporings- en reddingsinstanties op het land, alsook van de zich in de nabijheid bevindende schepen.

²⁸ Een ander aspect bij ongevallen op zee is de beschikbaarheid van havens waar schepen die in moeilijkheden raken hun toevlucht kunnen zoeken. De plaatselijke instanties zijn vaak weinig geneigd een vaartuig toe te laten dat als onveilig wordt beschouwd of als een bron van mogelijke verontreiniging, terwijl wanneer het schip weer de zee op wordt gestuurd het gevaar juist kan worden vergroot of het resultaat kan zijn dat een groter deel van de zee wordt verontreinigd. Dit is een ander probleem dat in dit verband kan worden meegenomen.

gemiddelde van onder Europese vlag varende schepen dat wordt aangehouden van de huidige 5,73% (in 1998) stijgen naar 13,26%. Dit hogere percentage is te wijten aan de ver onder het gemiddelde liggende prestaties van de schepen die varen onder de vlag van bepaalde kandidaat-landen waaronder Malta en Cyprus, die qua omvang van de vloot de vierde respectievelijk de vijfde plaats op de wereldranglijst innemen.

Een dergelijke daling van het veiligheidsniveau van de schepen binnen de Unie is onaanvaardbaar en de uitbreiding kan daar geen rechtvaardiging voor zijn. Het is dan ook essentieel dat de kandidaat-landen toezeggen de internationale en Europese normen inzake de veiligheid op zee zo spoedig mogelijk en in ieder geval uiterlijk bij hun toetreding toe te passen.

De Commissie heeft de betrokken landen reeds deelgenoot gemaakt van haar bezorgdheid over deze sector en heeft met hen concrete besprekingen aangeknoopt om hen te helpen iets aan deze situatie te doen. Meer bepaald heeft de Commissie de balans opgemaakt van de vorderingen van Cyprus op het gebied van de omzetting van de bestaande communautaire regelgeving in nationaal recht. In haar algemeen verslag over de uitbreiding van de Gemeenschap aan de Europese Raad van Helsinki heeft de Commissie te kennen gegeven dat Cyprus en Malta een aanzienlijke inspanning zullen moeten doen om op het niveau van de overige lidstaten te komen. De Cypriotische autoriteiten hebben met het oog hierop reeds concrete maatregelen aangenomen waarvan de toepassing thans door de Commissie wordt geverifieerd. Andere maatregelen zullen volgen.

Gezien het ontoereikende veiligheidsniveau van de vloot van de meeste kandidaat-landen en meer bepaald met het oog op de noodzaak zowel hun vlaggenstaatadministratie als hun havenstaatcontrolesystemen te versterken, heeft de EU in de herziene toetredingspartnerschappen van 1999 voor de meeste kandidaat-landen, waaronder Cyprus en Malta, als prioriteit voor de korte termijn het in overeenstemming brengen van de wetgeving inzake de veiligheid op zee aangewezen.

In het kader van de toetredingsonderhandelingen is verbetering van de prestaties als vlaggenstaat van de kandidaat-landen van primordiaal belang voor de Commissie. Zij zal deze landen met raad en daad bijstaan, maar zal geen compromissen sluiten over de integrale toepassing van de bestaande communautaire regelgeving op dit gebied door deze landen bij hun toetreding.

4. Plannen voor de totstandbrenging van een Europese structuur voor de veiligheid op zee

Als gevolg van de vragen over de doeltreffendheid van de veiligheidscontroles in de havens van de Gemeenschap die door het ongeval met de ERIKA zijn opgeroepen, is van diverse kanten gevraagd een Europese kustwacht of een Europees agentschap voor de veiligheid op zee op te richten.

Nog maar tien jaar geleden was een dergelijke discussie niet denkbaar, maar de situatie heeft zich intussen aanzienlijk gewijzigd. Een deel van de nationale bevoegdheden van de lidstaten op het gebied van de veiligheid op zee is overgegaan naar het communautaire niveau. In de communautaire wetgeving zijn de basisaspecten van de geldende internationale verdragen van de IMO opgenomen. De hoofddoelstelling in dit verband is een doeltreffende en geharmoniseerde toepassing van de internationale veiligheidsregels binnen de Europese Unie.

Een Europese structuur moet zich, ongeacht de aard daarvan²⁹, beperken tot ondersteuning van het optreden van de lidstaten en de Commissie bij de toepassing van en de controle op de communautaire wetgeving, alsook bij de beoordeling van de doeltreffendheid van de geldende maatregelen. Binnen deze taakstelling zou een dergelijke structuur kunnen zorgen voor het verzamelen en analyseren van feitelijke of statistische gegevens, zij het zonder besluitvormingsbevoegdheid. Aan deze structuur zouden gerichte evaluatie- of auditopdrachten kunnen worden gegeven (bijv. beoordeling van de classificatiebureaus aan de hand van de in de bijlage bij Richtlijn 94/57/EG opgenomen criteria). Het is dan aan de lidstaten en met name aan de Commissie in haar uitvoerende functie of in haar hoedanigheid van «hoedster» van de communautaire wetgeving, aan deze beoordeling een passend gevolg te geven.

Het zou weinig realistisch en in ieder geval voorbarig zijn om te denken aan de oprichting van een geïntegreerde Europese operationele structuur, meer bepaald een Europese kustwacht, die in de plaats van de nationale maritieme instanties zou gaan treden.

De administratieve structuren van de lidstaten die actief zijn op het gebied van de veiligheid op zee zijn namelijk zeer gevarieerd: het gaat zowel om civiele als om militaire instanties die zeer uiteenlopende taken vervullen gaande van de inspectie van schepen namens de havenstaat of vlaggenstaat tot het in bepaalde gevallen uitoefenen van politionele bevoegdheden op het gebied van de visserij, douane, drugsbestrijding of immigratiecontrole. In tegenstelling tot bepaalde landen, zoals de Verenigde Staten, die over uniforme structuren beschikken en dus met groot gemak uniforme procedures kunnen opleggen en de naleving daarvan kunnen verifiëren, dient de Europese Unie rekening te houden met een grote verscheidenheid aan administratieve tradities binnen haar lidstaten.

De Commissie is bijgevolg van mening dat een bezinning nodig is over de totstandbrenging van een Europese structuur voor de veiligheid op zee, waaraan de volgende taken zouden kunnen worden toevertrouwd:

- evaluaties en audits van classificatiebureaus,
- inspecties ter plaatse om na te gaan onder welke omstandigheden de havenstaatcontrole op schepen door de lidstaten wordt uitgevoerd,
- het leveren van een bijdrage aan Europese opleidingscursussen voor inspecteurs die worden ingeschakeld bij de havenstaatcontrole op schepen of inspecteurs van de vlaggenstaat,
- «fact-finding»-missies in de kandidaat-landen om te beoordelen in welke mate de maritieme instanties van de betrokken landen hun verplichtingen als vlaggenstaat en als havenstaat nakomen,
- het verzamelen van gegevens en het statistisch bewerken daarvan,
- bewerking van gegevens uit de databanken van de Commissie (bijvoorbeeld: databanken over inspecties van passagiersschepen overeenkomstig Richtlijn 1999/35/EG).

²⁹ Elke beslissing over deze kwestie zal worden genomen in het licht van het resultaat van de algemene discussie over het delegeren van taken van de Commissie.

Deze taken kunnen slechts worden vervuld door personeel met zeer hoge kwalificaties op het gebied van de veiligheid op zee dat over een uitgebreide technische kennis beschikt en tevens perfect op de hoogte is van de Europese en internationale regelgeving inzake de veiligheid op zee en voorkoming van verontreiniging. Op iets langere termijn zou kunnen worden overwogen deze structuur ruimere taken op te dragen, bijvoorbeeld op het gebied van controle op de scheepvaart, gezien de mogelijkheden die worden geboden door nieuwe positiebepalingstechnieken.

5. Aansprakelijkheidsregeling voor de zeevaartsector

a) Geldende wettelijke aansprakelijkheidsregeling voor schade door olieverontreiniging.

De bestaande aansprakelijkheidsregeling voor de zeevaart heeft zich in de loop van enkele eeuwen ontwikkeld en is bijgevolg complex. Het is een lappendeken van internationale overeenkomsten over specifieke soorten aansprakelijkheid en omvat een grote verscheidenheid aan regels over beperking van aansprakelijkheid, verzekering en jurisdictie, die vaak worden beheerst door nationale wetten; bepalend voor de inhoud van deze wetten is het feit welke overeenkomsten al dan niet door de betrokken staten zijn bekrachtigd, en zo ja, welke versie van die overeenkomsten. Over het algemeen kan worden gesteld dat in de regeling de nadruk ligt op de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar, en niet zozeer op de overige betrokken partijen (onder andere de scheepsexploitant, beheerder, eigenaar van de vracht, bevrachter, tussenpersonen of het classificatiebureau). Anderzijds hebben scheepseigenaren het recht hun financiële aansprakelijkheid te beperken tot een bepaald maximumbedrag, dat doorgaans vrij laag is.

Voor olieverontreiniging geldt echter een specifiek op dit aspect afgestemd internationaal aansprakelijkheidssysteem dat dus relatief eenduidig is. Alle kuststaten van de EU zijn hetzij partij bij, hetzij bezig met de bekrachtiging van de protocollen van 1992 bij het internationaal verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie (CLC) en het internationaal verdrag ter oprichting van een internationaal fonds voor vergoeding van schade door verontreiniging door olie (Fondsverdrag). Deze twee verdragen voorzien in een aansprakelijkheidssysteem met twee niveaus, dat betrekking heeft op schade door verontreiniging, inclusief ter voorkoming daarvan te nemen maatregelen, en tot op zekere hoogte op milieuschade *per se* die optreedt bij ongevallen in de kustwateren (tot 200 mijl) van de betrokken staten.

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 80 miljoen € voor de grootste schepen, maar in het geval van de Erika betrof het slechts een bedrag van circa 13 miljoen €. De scheepseigenaar verliest zijn 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 zou worden veroorzaakt. Krachtens het CLC-verdrag moeten scheepseigenaren een aansprakelijkheidsverzekering afsluiten en hebben eisers het recht de verzekeraar rechtstreeks aan te spreken.

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. Het fonds wordt gefinancierd uit bijdragen van bedrijven die olie afnemen en kan worden ingeschakeld in drie gevallen. Het meest voorkomende geval is dat waarin de schade de maximaansprakelijkheid van de scheepseigenaar overschrijdt. Het tweede geval is wanneer de scheepseigenaar zich kan beroepen op een van de (weinig) ontsnappingsclausules van het CLC-verdrag. Het laatste geval is wanneer de scheepseigenaar niet in staat is aan zijn financiële verplichtingen te voldoen. De maximale schadevergoeding uit het Fonds bedraagt circa 185 miljoen €.

Slachtoffers van olielozingen kunnen hun claims rechtstreeks bij het Fonds indienen en voorzover deze gerechtvaardigd zijn en aan de desbetreffende criteria voldoen, keert 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. Indien de eiser en het Fonds geen overeenstemming kunnen bereiken, kan de eiser tegen het Fonds een rechtsvordering tot schadevergoeding instellen in de staat waar de schade is opgetreden. Sinds de oprichting in 1978 heeft het Fonds voor vergoeding van schade door verontreiniging door olie ongeveer 90 gevallen behandeld; in de meeste daarvan is buiten de rechtbank om met het Fonds een schikking getroffen.

Over het algemeen genomen is dit systeem met twee niveaus een werkbare oplossing gebleken. Vooral in vergelijking met andere typen aansprakelijkheid voor verontreiniging waarvoor momenteel nog geen regeling bestaat (zoals ongevallen waarbij andere gevaarlijke en schadelijke stoffen dan olie of brandstofolie uit andere schepen dan olietankschepen betrokken zijn) is deze regeling zeer geavanceerd. De Commissie is bijgevolg van mening dat de bestaande schaderegeling voor door olie veroorzaakte verontreiniging als grondslag voor toekomstige maatregelen moet worden genomen. Een algemene milieuaansprakelijkheidsregeling, zoals geschetst in het recente Witboek betreffende milieuaansprakelijkheid van de Commissie³⁰ is het geschikte instrument voor de ontwikkeling van regelgeving met betrekking tot aansprakelijkheidsaspecten die nog niet op Europees niveau geharmoniseerd zijn. Voor aansprakelijkheid en schadevergoeding voor door schepen veroorzaakte olieverontreiniging geldt echter reeds een uniforme wereldwijde regeling. Het bestaande systeem verschaft het wetgevingskader en de internationaal erkende uitgangspunten die als grondslag kunnen en moeten dienen voor Europese maatregelen.

b) Voorgestelde maatregelen ter verbetering van de huidige regeling

Om na te gaan of een aansprakelijkheids- en schadevergoedingssysteem volledig voldoet dient het tenminste aan de volgende drie criteria te worden getoetst:

- (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.

³⁰ COM(2000)66 def. van 9 februari 2000.

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

De Commissie is van mening dat wat het eerste criterium betreft de door het CLC-verdrag en het Fondsverdrag geboden regeling bevredigend is. In het algemeen kan worden gesteld dat claims tot dusver vlot en zonder langdurig juridisch getrouwtrek zijn afgehandeld.

Wat het tweede criterium betreft dient actie te worden ondernomen. Zolang de maxima niet hoog genoeg zijn om elke mogelijke schade te dekken, ontvangen de slachtoffers van met zeer grote schade gepaard gaande olierampen minder schadevergoeding dan de slachtoffers van kleinere ongevallen. Dit is principieel betwistbaar en bij een aantal recente olielozingen is gebleken dat zelfs relatief kleine hoeveelheden olie twijfel kunnen doen ontstaan over de toereikendheid van de thans geldende limiet.

Ook wat het derde criterium betreft faalt het huidige systeem. Het recht van de scheepseigenaar om zijn aansprakelijkheid te beperken is momenteel vrijwel onaantastbaar. Voor bevrachters geldt zelfs geen individuele aansprakelijkheid. Het feit dat in een deplorabele staat verkerende schepen nog steeds worden gebruikt voor het vervoer van olie geeft aan dat de druk op de bevrachters onvoldoende is om hen ertoe te doen besluiten hun onaanvaardbare praktijk van bewust te kiezen voor tonnage van lage kwaliteit te doen opgeven.

Om deze redenen stelt de Commissie de volgende maatregelen voor.

i) Versterking van de internationale regeling

Een eerste belangrijke stap is de onmiddellijke verhoging van de limieten van zowel het CLC-als het Fondsverdrag. Op voorwaarde dat daarvoor de vereiste meerderheid wordt gevonden kunnen deze limieten worden verhoogd via de procedure van stilzwijgende overeenstemming die bij de protocols van 1992 is geïntroduceerd³¹. Door deze maatregel zou de beschikbare schadevergoeding aanzienlijk (met ongeveer 50%) worden verhoogd en zou de financiële last gezamenlijk door de scheepseigenaren en de ontvangers van de olie worden gedragen.

Intussen zal worden nagegaan of er behoefte is aan een meer fundamentele herziening van het CLC- en het Fondsverdrag. Met name dient men zich af te vragen of de huidige drempel waaronder het recht op aansprakelijkheidsbeperking door de scheepseigenaar vervalt, aanvaardbaar is.

Een ander vraagstuk dat grondig dient te worden overwogen is of de huidige definitie van schade door verontreiniging dient te worden uitgebreid. De Commissie dringt er bij de lidstaten op aan hun uiterste best te doen om elk initiatief ter verbetering van de bestaande aansprakelijkheidsregeling voor olieverontreiniging op internationaal niveau te ondersteunen.

³¹ Artikel 15 van het Protocol van 1992 bij het CLC-Verdrag en artikel 33 van het Protocol van 1992 bij het Fondsverdrag. Alle krachtens deze artikelen aangebrachte wijzigingen worden ten vroegste 36 maanden na de goedkeuring door het juridisch comité van de IMO van kracht.

ii) Een Europees Fonds als derde niveau

De Commissie is zich ervan bewust dat de internationale procedures die moeten worden gevolgd om tot concrete resultaten te komen tijdrovend zijn en dat succes niet verzekerd is. Zij is bijgevolg van mening dat op Europees niveau aanvullende maatregelen moeten worden getroffen om ervoor te zorgen dat de slachtoffers van olielozingen in de Europese wateren op passende wijze worden vergoed.

Passende schadeloosstelling van de slachtoffers van een olielozing in Europa kan worden gewaarborgd door de totstandbrenging van een Europees derde aansprakelijkheidsniveau waarop compensatie kan worden verleend voor internationaal erkende schadeclaims met betrekking tot olielozingen in de Europese wateren waarvan het bedrag de vastgestelde limiet overschrijdt. Voor het betalen van de aansprakelijkheid op een dergelijk Europees derde niveau zou kunnen worden uitgegaan van dezelfde principes en regels als die waarop het huidige IOPC-Fondssysteem is gebaseerd, zij het met een ingebouwd maximum dat toereikend wordt geacht voor elke mogelijke ramp; het systeem zou worden gefinancierd door de Europese olie-importeurs op dezelfde wijze als het systeem van contributies aan het IOPC-Fonds. Men gaat ervan uit dat een algemeen maximum van 1 miljard euro de nodige dekkinggarantie zou bieden voor elke mogelijke ramp. Dit maximum komt overeen met de limiet die wordt gehanteerd door het krachtens de federale wetgeving in de Verenigde Staten opgericht schadefonds voor olielozingen en met de maximale dekking die volgens de huidige verzekeringspraktijk wordt toegepast ten aanzien van de aansprakelijkheid van scheepseigenaren voor olieverontreiniging.

Een internationale overeenkomst tussen de lidstaten van de EU/EER over de extra bijdragen voor het Europese fonds lijkt een passende volgende stap.

iii) Aansprakelijkheid voor schade

De Commissie zal tevens de invoering op EU-niveau overwegen van regels krachtens welke elke partij die schade door olieverontreiniging heeft veroorzaakt of daartoe heeft bijgedragen objectief aansprakelijk wordt gesteld voor de schade; dit kan zowel voor de vervoerders als voor de bevrachters gelden, aangezien beide partijen het beheer over de lading voeren. Dit zou de toepassing van het principe dat de vervuiler betaalt kracht bijzetten en sluit dus aan bij het Witboek betreffende milieuaansprakelijkheid van de Commissie van 9 februari 2000 (COM(2000)66 def.).

iv) Sancties voor ernstige nalatigheid

Tenslotte is de Commissie van oordeel dat elke partij die door grove nalatigheid olieverontreiniging heeft veroorzaakt of daartoe heeft bijgedragen een sanctie opgelegd moet krijgen die voldoende afschrikkend werkt.

Een dergelijke aan een fout gekoppelde sanctie zou zowel voor scheepseigenaren als voor bevrachters moeten gelden. In dit verband lijkt het passend de bij wijze van sancties opgelegde boetes te laten afdragen aan de staat waar de verontreiniging is opgetreden, aangezien de nationale overheid normaal opdraait voor de schoonmaak- en reddingsoperaties. Als grondslag voor deze sancties zou voorts een aantal gemeenschappelijke principes kunnen worden gehanteerd, afhankelijk van onder andere de respons en medewerking van de verantwoordelijke partij na het ongeval, waardoor van die sancties een belangrijk preventief effect zou kunnen uitgaan.

De Commissie is derhalve van mening dat aan de hand van de principes van het Verdrag dient te worden nagegaan hoe in de Gemeenschap een dergelijke sanctieregeling op basis van fouten kan worden opgezet. Als volgende stap lijkt een communautair juridisch instrument tot vaststelling van de gemeenschappelijke principes voor de tenuitvoerlegging van passende sanctieregelingen op het niveau van de lidstaten een adequate maatregel.

C: VRIJWILLIGE OVEREENKOMST MET DE SECTOR

In afwachting van de inwerkingtreding van de hierboven voorgestelde wettelijke maatregelen en van de resultaten van de in de tweede fase te treffen maatregelen, stelt de Commissie voor, ter ondersteuning van haar kwaliteitscampagne voor de scheepvaart, met de oliemaatschappijen de mogelijke voorwaarden van een vrijwillige overeenkomst te bespreken. In die overeenkomst zouden bepaalde principes worden opgenomen waarop de oliemaatschappijen zich vrijwillig zouden vastleggen, onder andere:

- Geen olie te vervoeren in vaartuigen van meer dan 15 jaar, tenzij door een adequate inspectie is aangetoond dat deze veilig zijn;
- Meer doorzichtigheid te betrachten bij de door hen gevolgde bevrachtingspraktijk;
- Bij te dragen tot een op een Europees derde aansprakelijkheidsniveau functionerend schadefonds ten behoeve van de slachtoffers van olielozingen;
- De doeltreffendheid van hun particuliere inspectiesystemen te verbeteren;
- Hun verantwoordelijkheden bij het charteren van olietankschepen af te bakenen.

De Commissie zal over het resultaat van deze discussies verslag uitbrengen tijdens de Raad Vervoer in oktober 2000.

CONCLUSIE

De Commissie stelt het Europees Parlement en de Raad het volgende voor:

- Zo spoedig mogelijk de drie aan deze mededeling gehechte voorstellen voor wetgevingsmaatregelen goed te keuren,
- Zich akkoord te verklaren met de in het tweede maatregelenpakket beschreven hoofdlijnen
- Er nota van te nemen dat de Commissie besprekingen zal aanknopen met het oog op het sluiten van vrijwillige overeenkomsten met de olie-industrie, en daarover verslag zal uitbrengen.

BIJLAGE 1 A

ONGEVALLLEN MET TANKSCHEPEN

In deze bijlage worden eerst nadere gegevens verstrekt over het ongeval met de **Erika** en wordt vervolgens een kort overzicht gegeven van de belangrijke ongevallen met tankschepen in de EU-wateren, alsook een aantal andere die relevant zijn voor het geval van de **Erika**.

A. De ramp met de ERIKA – overzicht van de gebeurtenissen

1. Het ongeval

De **Erika** verliet Duinkerken op 10 december 1999, geladen met ongeveer 30 000 ton zware stookolie en met als bestemming Livorno in Italië. Het schip was gecharterd door de oliemaatschappij Total-Fina. In de namiddag van 11 december maakte het schip, bij de nadering van het Traffic Separation Scheme van Ouessant, ernstig slagzij aan stuurboord, waarschijnlijk door het lekken van lading in een ballasttank. De kapitein zond een noodboodschap uit, die vervolgens werd herroepen nadat ballast was verplaatst teneinde het overhellen te corrigeren. Het schip veranderde van richting en zette koers naar de oliehaven van Donges (Frankrijk) als noodhaven.

Tegen de avond van 11 december werden er scheuren zichtbaar in het hoofddek boven ballasttank nr. 2 en maakte het schip nog meer slagzij. In steeds slechter wordend weer trachtte de bemanning nogmaals de overhelling tegen te gaan door ballast en lading te verplaatsen.

In de vroege ochtend van 12 december werd een tweede noodboodschap uitgezonden en werd gemeld dat een deel van de zijbeplating was losgeslagen. De Franse autoriteiten lanceerden dadelijk een opsporings-en reddingsactie. Tegen 0645 was de helicopter-evacuatie van de bemanning begonnen. Kort na 0800 scheurde de romp ter plaatse van ballasttank nr. 2 en brak het schip in twee op een plaats 40 zeemijl ten zuiden van Pointe de Penmarc'h. De hele bemanning werd veilig gered.

Bergingssleepboten begonnen vervolgens de twee rompsecties verder van de kust te slepen, maar beide secties zonken op 13 december.

2. Details van het schip

De **Erika** was een enkelwandige tanker met een draagvermogen van 37 000 ton, gebouwd in Japan in 1975, sinds 1993 geregistreerd in Malta, die tot juni 1998 geclassificeerd was bij het classificatiebureau Bureau Veritas en vervolgens door het Italiaanse RINA. Het schip was eigendom van de Maltese scheepvaartmaatschappij Tevere. De tanker werd omgebouwd in 1997 door aanwijzing van afzonderlijke ballasttanks.

Gedurende de 25-jarige levensduur van het schip was het zeven keer van naam veranderd en geclassificeerd bij vier verschillende classificatiemaatschappijen. Voordat het in Malta werd geregistreerd had het gevaren onder Liberiaanse en Japanse vlag.

Uit gegevens van de SIRENAC-database van de intentieverklaring van Parijs betreffende havenstaatcontrole blijkt dat de **Erika** sinds november 1997 vier keer was geïnspecteerd.

Hoewel daarbij bepaalde gebreken aan het licht zijn gekomen, werden geen grote structurele problemen vastgesteld.

In 1998 werd het schip grondig geïnspecteerd door RINA in Montenegro en werd 100 ton staal vernieuwd in de tanks van het schip. In november 1999 (vlak vóór het ongeval) heeft een RINA-inspecteur aanbevolen de dikte te controleren van de langsscheepse balken in de ballasttanks. Het schip kreeg toestemming om uit te varen op voorwaarde dat die controle uiterlijk in januari 2000 was verricht.

3. Voorlopige conclusies

In het voorlopige verslag van Franse onderzoek betreffende de ramp³² werd geconcludeerd dat het schip een zeer ernstig structureel probleem had dat in een eerste periode ertoe heeft geleid dat de lading begon te lekken tussen de lading- en de ballasttanks, wat een gewichtsherverdeling vergde om de resulterende overhelling tegen te gaan. In een later stadium en bij zwaarder wordend weer scheurde de romp volledig ter plaatse van ballasttank nr. 2 wat er toe leidde dat het schip in twee brak.

4. Gevolgen van het ongeval

Na op de hoogte te zijn gebracht over het in twee breken en zinken van de **Erika** en het verontreinigingsrisico dat daardoor was ontstaan, heeft de Europese Commissie onmiddellijk haar noodteam geactiveerd en de Franse autoriteiten de hulp aangeboden van de deskundigen van Task Force voor olieverontreiniging van de Gemeenschap, dit op kosten van de Commissie. De Commissie zorgde voor een contactpersoon tussen de Franse autoriteiten en de hulpverlenende buitenlandse vaartuigen. Het eerste olieverlies bedroeg naar schatting ongeveer 10.000 ton zware olie, die uit het schip stroomde op een plaats ongeveer 60 km van de Franse kust (Zuid-Bretagne).

De twee helften van het schip liggen in water van ongeveer 120 meter diep en zouden nog ongeveer 15.000 ton olie bevatten. Sinds het schip is gezonken zijn er nog nieuwe olielekken uit het wrak gerapporteerd. Na het ongeval is Total Fina SA, de eigenaar van de vracht, overeengekomen met de Franse regering dat het bedrijf maatregelen zal treffen om nieuwe olielekken uit de twee scheepshelften te voorkomen en direct alle daarmee verband houdende inspecties en, indien mogelijk, het verwijderen van de olie uit het wrak te financieren.

Het totale bedrag van alle door de ramp veroorzaakte schade is nog niet bekend, maar er zijn al verschillende vorderingen ontvangen door het bureau voor afhandeling van dergelijke vorderingen dat door de scheepsverzekeraars (Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Ltd.) en het IOPC 1992 Fund in Lorient is opgericht³³.

³² NAUFRAGE DU PETROLIER "ERIK", gepubliceerd door het Ministère de l'Équipement des Transports et du Logement, 13.1.2000.

³³ Zie hoofdstuk 2, punt 5, voor details betreffende aansprakelijkheids- en compensatiestelsels.

B. Andere ongevallen met tankschepen

Tussen januari 1992 en maart 1999 gingen er in de wereld in het totaal, alle scheepstypes samen, 593 koopvaardij schepen verloren, of samen 8,0 miljoen tdwt.

Scheeps- type	0-4 jaar		5-9 jaar		10-14 jaar		15-19 jaar		20-24 jaar		25+		TOTAAL	
	Aantal sche- pen	1000 dwt	Aantal sche- pen	1000 dwt	Aantal sche- pen	1000 dwt	Aantal sche- pen	1000 dwt	Aantal sche- pen	1000 dwt	Aantal sche- pen	1000 dwt	Aantal sche- pen	1000 dwt
Tankers (alle)	-	-	2	280	2	42	13	985	35	1032	25	188	77	2527
Alle schepen	10	100	11	343	50	611	114	2083	202	3424	206	1477	593	8037

Tankerverliezen vergeleken met de totale scheepsverliezen (meer dan 500 brutotonnage)

Gedurende dezelfde periode liep het aantal in de wereld gerapporteerde tankerverliezen (alle categorieën) op tot 77 schepen met 2,5 miljoen tdwt. Tankers maakten slechts 13% uit van alle verloren gegane schepen. In termen van verloren gegane tonnage is hun aandeel echter veel groter, aangezien ongevallen met tankers goed zijn voor 31% van alle in de wereld verloren gegane tonnage.

Sinds de **Torrey Canyon** in 1967 aan de grond liep op het Seven Stones rif bij Lands End zijn er in de EU-wateren verschillende grote ongevallen met tankers geweest die resulteerden in zware olie vervuiling. Bij al die ongevallen met uitzondering van één waren grote met ruwe aardolie geladen tankers betrokken. De ene uitzondering, namelijk de **Erika**, vervoerde zware stookolie.

OORZAKEN

Ongevallen met tankschepen vallen in drie grote categorieën:

Stranding ten gevolge van navigatie- of besturingsfouten (Sea Empress, Torrey Canyon, Aegean Sea)

Stranding ten gevolge van mechanische defecten (Amoco Cadiz, Braer)

Brand en explosie ten gevolge van werkzaamheden aan boord (Haven)

Aanvaring met een ander schip, gevolgd door brand/explosie (British Trent)

Aanvaring met een ander schip, resulterend in lekkage (geen brand)

Structureel defect (Betelgeuse, Mimosa, Erika).

GROTE, IN VERONTREINIGING RESULTERENDE ONGEVALLLEN MET TANKSCHEPEN IN DE EU-WATEREN

NAAM	JAAR	PLAATS	VLAG	DWT. (ton)	OLIE IN ZEE ³⁴ (ton)	TYPE	OORZAAK
TORREY CANYON	1967	Bij Lands End	LIB	120 000	119 000	Ruwe olie	Navigatiefout - Stranding
URQUIOLA	1976	La Coruña	SPA	110 000	100 000	Ruwe olie	Navigatiefout – Stranding
AMOCO CADIZ	1978	Bij Bretagne	LIB	220 000	223 000	Ruwe olie	Defect aan de stuurinrichting – Stranding
BETELGEUSE	1979	Bantry Bay (IRE)	FRA	115 000	44 000	Ruwe olie	Scheuren in de romp tijdens het lossen. Verroeste ballasttanks
HAVEN	1991	Bij Genua	CYP	232 163	144 000	Ruwe olie	Brand & explosie
AEGEAN SEA	1992	La Coruña	GR	114 000	74 000	Ruwe olie	Stranding & explosie Menselijke fout
BRAER	1993	Shetland Is.	LIB	84 700	85 000	Ruwe olie	Motordefect - Stranding Beperkte competentie van bemanning
SEA EMPRESS	1996	Milford Haven	LIB	147 000	72 000	Ruwe olie	Navigatiefout - Stranding
ERIKA	1999	Bij Bretagne	MAL	37 000	10 000+	Zware stookolie	In twee gebroken en gezonken.

³⁴

Bron van de cijfers inzake de verontreiniging: ITOFF.

Grote ongevallen met tankschepen in de EU-wateren, resulterend in verontreiniging

TORREY CANYON

De **Torrey Canyon** was een onder Liberiaanse vlag varende tanker met een draagvermogen van 120 000 ton die op 18 maart 1967 aan de grond liep op het Seven Stones rif tussen Land's End en de Isles of Scilly. Dit resulteerde in het verlies van 119 000 ton ruwe olie wat zware verontreiniging veroorzaakte op de kusten van Zuidwest-Engeland en Noord-Frankrijk. De oorzaak van de stranding was voornamelijk een menselijke fout, met name slechte navigatie. Het ongeval leidde tot de invoering van veel stringenter regels voor tankers in de vorm van het internationale IMO-Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen (MARPOL).

URQUIOLA

Op 12 mei 1976 kwam de tanker **Urquiola** bij het binnenvaren van La Coruña in aanvaring met een ondergedompeld voorwerp. Aangezien de lading uit het schip begon te lekken en er brand- en explosiegevaar ontstond, kreeg het schip de opdracht de haven te verlaten. Bij dat manoeuvre liep het opnieuw aan de grond wat verdere schade veroorzaakte. Twee uur later volgde een explosie waarbij de kapitein werd gedood. In het totaal stroomde 100 000 ton olie uit het schip. De oorspronkelijke oorzaak van het ongeval was een navigatiefout, die werd verergerd bij de poging het schip uit de haven te slepen.

BETELGEUSE

Op 8 januari 1979 explodeerde de Franse tanker **Betelgeuse**, in het bezit van Total, terwijl hij ruwe olie loste in Bantry Bay, Ierland. Het officiële onderzoek bracht aan het licht dat de oorzaak van de explosie het scheuren van de romp was ten gevolge van bij het lossen van de lading opgewekte spanningen. Dit was in grote mate veroorzaakt door verlies aan staaldikte ten gevolge van corrosie in de ballasttanks. De eigenaars werd verweten dat zij bij de tweede grondige inspectie (special survey) hadden besloten ernstig verroeste langsscheepse balken niet te vervangen. Het schip was geclassificeerd bij Bureau Veritas.

AMOCO CADIZ

Op 17 maart 1978 liep de onder Liberiaanse vlag varende **Amoco Cadiz** aan de grond op de Noordwestkust van Bretagne en verloor vervolgens zijn gehele lading van 223 000 ton ruwe olie. De tanker kon niet meer worden bestuurd in zwaar weer en liep aan de grond terwijl werd geprobeerd hem weg te slepen. In het noodweer brak het schip vervolgens in twee. Weer was een menselijke fout een belangrijke factor, alsmede een technisch defect. Sindsdien zijn wijzigingen aan de regelgeving betreffende stuurinrichtingen vastgesteld.

HAVEN

Op 11 april 1991 explodeerde bij Genua de onder Cypriotische vlag varende tanker **Haven** (232 163 ton), gedeeltelijk geladen met ruwe olie, naar verluid bij pompoperaties. De explosie deed het schip in drie delen breken en resulteerde in een grote brand en het wegstromen van ongeveer 74 000 ton ruwe olie, waarvan een groot deel in de vlammen opging. Bij het ongeval gingen mensenlevens verloren.

AEGEAN SEA

Bij zwaar weer strandde op 3 december 1992 het onder Griekse vlag varende erts/bulk/olieschip (OBO-carrier) **Aegean Sea**, met een draagvermogen van 114 000 ton, die 80 000 ton ruwe olie vervoerde, op rotsen bij het binnenvaren van La Coruña in Spanje. De loods stond op het punt aan boord te komen toen het schip aan de grond liep. De schok deed de romp scheuren zodat ongeveer 74 000 ton olie in zee liep. De olie vloog vervolgens in brand en het schip ontplofte. Aangezien het een OBO-schip was, had de **Aegean Sea** een dubbele romp. Het ongeval was opnieuw te wijten aan een menselijke fout, meer bepaald een navigatiefout in slechte weersomstandigheden.

BRAER

De onder Liberiaanse vlag varende **Braer** was in januari 1993 onderweg van Noorwegen naar Montreal toen de motor het begaf, 10 mijl ten zuiden van de Shetland-eilanden (VK). Het defect was veroorzaakt door verontreiniging van de brandstof met water. Dit kon gebeuren omdat zeewater kon binnendringen in de ontluftingspijpen van de brandstoftanks, die op dek waren afgescheurd ten gevolge van slecht vastgemaakte stalen reservepijpen. Het schip raakte op 5 januari bij zwaar weer aan de grond bij Shetland en verloor zijn hele lading van 84 700 ton ruwe aardolie. Pogingen om de tanker weg te slepen voordat hij aan de grond liep, hadden geen resultaat.

SEA EMPRESS

De onder Liberiaanse vlag varende **Sea Empress** liep op 15 februari 1996 aan de grond bij het binnenloodsen in Milford Haven. Het schip vervoerde 131 000 ton ruwe olie. Het was een enkelwandig schip van drie jaar oud. Zware averij aan de romp resulteerde in een verlies van 72 000 ton olie wat zware verontreiniging veroorzaakte aan de kusten van Zuid-Wales.

Het ongeval was voornamelijk een gevolg van navigatiefouten bij het binnenloodsen van het schip in de haven, in combinatie met een gebrek aan informatie over de overheersende getijstromen. Het onderzoek bracht ook tekortkomingen aan het licht bij het beheer van de haven en de gevolgen van het ongeval.

Andere belangrijke ongevallen met tankschepen

EXXON VALDEZ

De **Exxon Valdez** liep op 24 maart 1989 aan de grond in Prince William Sound, Alaska.

37 000 ruwe olie liep in zee. Hoewel dit niet een van de grootste bij ongevallen geloosde hoeveelheden is, wordt het gezien de aard van het gebied wel als een van de ernstigste voor het milieu beschouwd. Het onderzoek wees navigatiefouten aan als hoofdoorzaak voor het ongeval. Dit ongeval leidde in 1990 tot de Oil Pollution Act (OPA 90) van de VS, waardoor veel strengere eisen werden opgelegd aan tankers die de territoriale wateren van de VS willen bevaren.

BRITISH TRENT

Op 3 juni 1993 kwam voor de Belgische kust de in Bermuda geregistreerde productentanker **British Trent** (25 147 ton draagvermogen) in dikke mist in aanvaring met de onder Panamese vlag varende bulkcarrier **Western Winner**. De tanker vatte vuur en de lading loodvrije benzine ontplofte. Het grootste deel van de weggestroomde lading ging in de vlammen op en er gingen mensenlevens verloren. Er was geen verontreiniging. De aanvaring was het gevolg van navigatiefouten bij slechte zichtbaarheid.

BORGA

De **Borga** was een nieuwe en dubbelwandige tanker. Op 29 oktober 1995 liep het schip aan de grond terwijl het Milford Haven (UK) werd binnengeloodst. De tanker was geladen met 112 180 ton ruwe olie. Hoewel de romp van het schip beschadigd werd, volgde er geen verontreiniging en na overpompen van 8 500 ton in een lichter kon het schip vlot worden getrokken.

De hoofdoorzaak van het ongeval was een navigatiefout tijdens het draaien in een nauw kanaal.

Dit incident wordt genoemd ter ondersteuning van het argument dat dubbelwandige schepen een lager risico op verontreiniging inhouden, hoewel eraan moet worden herinnerd dat ook de *Aegean Sea* een dubbelwandig schip was, dat na stranding evenwel vuur vatte en explodeerde.

MIMOSA

Op 11 januari 1995 kreeg de onder Liberiaanse vlag varende 300 000 mammoettanker **Mimosa** te maken met een ernstige constructiefout terwijl hij volgeladen voorbij Schotland voer. Een grote sectie van de zijbeplating viel bij matig weer naar beneden zodat een groot gat ontstond in de voorpiek-ballasttank.

Het 18 jaar oude schip was geclassificeerd bij DNV en had met goed gevolg de vetting-procedures van de bevrachter ondergaan. De vracht werd uiteindelijk overgepompt naar een andere tanker en het schip kon voor herstelling naar Portugal varen. Er werd geen verontreiniging veroorzaakt.

NAKHODKA

In januari 1997 brak de Russische tanker van 20 471 ton **Nakhodka** in zwaar weer bij de Japanse kust doormidden. Het schip vervoerde zware stookolie die de ergste olieverontreiniging veroorzaakte welke Japan ooit kende. Uit het onderzoek bleek dat de oorzaak het slecht onderhoud van de romp was, alsook de hoge leeftijd van de tanker waarvan het staalwerk ernstig was aangetast. Ten gevolge van het ongeval stelde Japan voor dat de IMO termijnen zou vastleggen voor het uitbannen van enkelwandige tankers. Onlangs heeft Japan binnen de IMO gewezen op de parallelen tussen dit ongeval en dat van de **Erika**.

VOLGONEFT 248

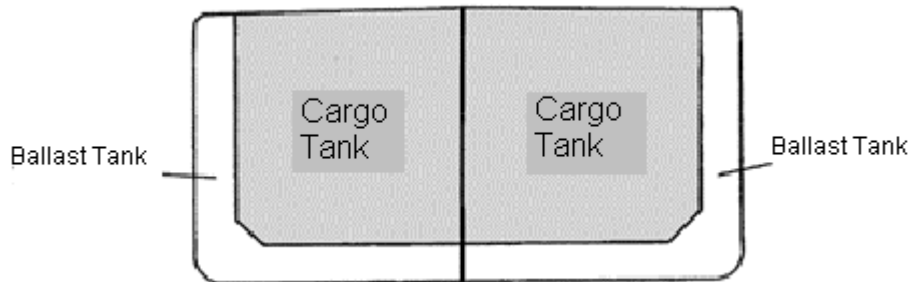
Op 29 december 1999 liep de Russische tanker **Volgoneft 248** bij slecht weer nabij Istanbul aan de grond en brak, waardoor 1 300 ton zware olie in zee stroomde. Het schip was 25 jaar oud en was klaarblijkelijk beperkt tot seizoensgebonden transport in licht weer.

BIJLAGE 1 B

Dubbelwandige tankers of tankers met soortgelijk ontwerp

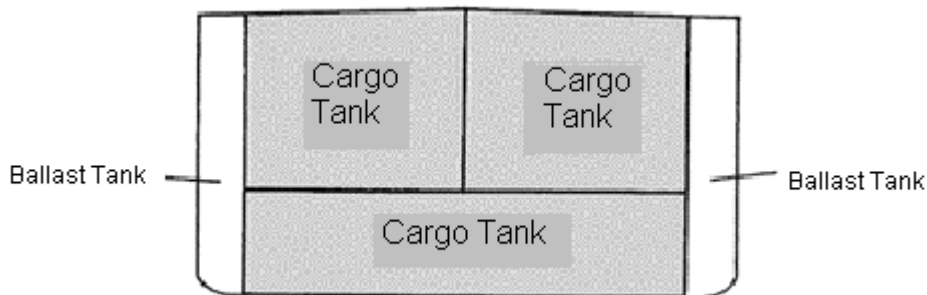
Er zijn verschillende tankerontwerpconcepten voorgesteld om het risico van verontreiniging bij ongevallen te verminderen. De internationale aandacht wordt steeds meer toegespitst op drie hoofdtypen: de dubbelwandige tanker, de middendek-tanker en het "Coulombi Egg"-concept. Voor elk van die concepten wordt hieronder een typische doorsnede getoond.

Dubbelwandige tanker



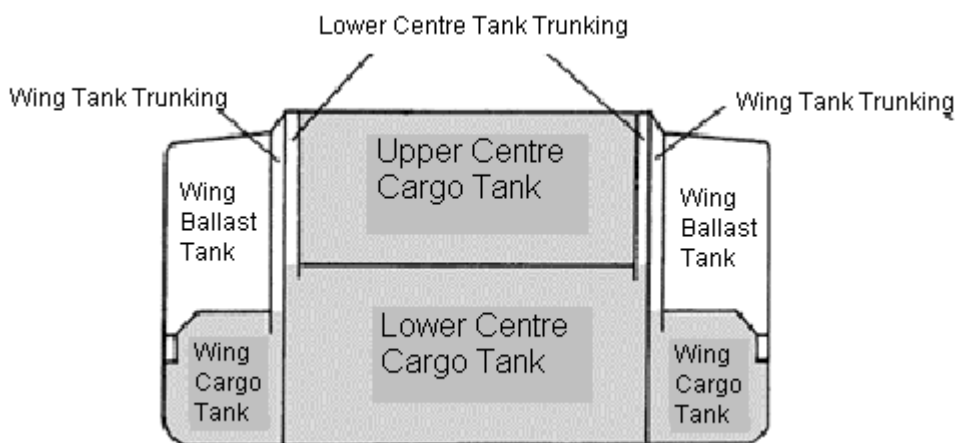
Bij dit type vaartuig wordt de bescherming tegen olie lekkage bij aanvaring of strandings van de tanker geleverd door de ladingtank over zijn hele lengte te omringen met een 2 tot 3 meter brede lege ruimte die de ladingtanks scheidt van de scheepshuid. Olie kan nu alleen nog wegstromen wanneer de twee wanden doorboord zijn.

De middendek-tanker



Als alternatief voor het dubbelwandige ontwerp kunnen tankers ook het "middendek"**-concept toepassen, waarbij de druk binnen de ladingtanks nooit groter is dan de externe hydrostatische waterdruk. Tankers die overeenkomstig dit ontwerp worden gebouwd hebben een dubbele wand over de hele lengte van de ladingsruimte, waardoor een 4 tot 5 meter brede lege ruimte ontstaat die de ladingtanks scheidt van de scheepshuid. Zij hebben geen dubbele bodem en de lading is in direct contact met de bodembekleding. De ladingtanks zijn echter horizontaal gescheiden door een oliedicht dek. De hoogte waarop dat oliedicht dek zich bevindt, is zo gekozen dat bij beschadiging van de bodem de externe waterdruk de oliedruk in de onderste ladingtanks overtreft en zo de olie binnen het schip houdt.

Het "Coulombi Egg"-concept



Deze configuratie lijkt op het eerste zicht een variant van het mid-deck-concept, maar het verschilt daarvan op drie belangrijke punten. In de eerste plaats zijn de zijtanks ongeveer 50% breder, ten tweede zijn zij horizontaal verdeeld in top- en onderzijtanks, waarvan de onderste bedoeld zijn als ladingtanks, en tenslotte zijn de topzijtanks niet alleen bedoeld als afzonderlijke ballasttanks, maar vervullen ze ook de rol van "noodtanks". Het "Coulombi Egg"-concept heeft een ladingstransportsysteem voor noodgevallen waardoor olie van beschadigde ladingtanks in de onbeschadigde lege topzijtanks kan worden geleid, zodat bij aanvaring of stranding het verlies van olie in de zee kan worden geminimaliseerd. Het systeem maakt gebruik van het feit dat de externe druk van de zee ten gevolge van de geladen diepgang van het schip groter is dan de oliedruk in de beschadigde ladingtanks, waardoor de olie uit de beschadigde ladingtanks in de "noodtanks" wordt gedreven.

Opmerking: de Verenigde Staten beschouwen het ontwerp van de Coulombi Egg-tanker niet als equivalent met dat van de dubbelwandige tanker en tankers van het Coulombi Egg-concept worden niet toegelaten in de havens van de VS.

Vertaling van de terminologie in de drie figuren:

1^{ste} en 2^{de} figuur

Ballast tank = Ballasttank

Cargo tank = Ladingtank

3^{de} figuur

Wing Tank Trunking = Verbindingskoker van de zijtank

Lower Centre Tank Trunking = Verbindingskoker van de benedentank

Wing Ballast Tank = Zijballasttank

Wing Cargo Tank = Zijladingtank

Upper Centre Cargo Tank = Centrale ladingtank boven

Lower Centre Cargo Tank = Centrale ladingtank beneden

WETGEVINGSVOORSTELLEN

WETGEVINGSVOORSTEL I

Voorstel voor een

RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

houdende wijziging van Richtlijn 95/21/EG van de Raad betreffende de naleving, met betrekking tot de schepen die gebruikmaken van havens in de Gemeenschap en varen in de onder de jurisdictie van de lidstaten vallende wateren, van internationale normen op het gebied van de veiligheid van schepen, voorkoming van verontreiniging en leef- en werkomstandigheden aan boord (havenstaatcontrole)

TOELICHTING

De schipbreuk met de ERIKA heeft aan het licht gebracht dat de huidige regeling inzake havenstaatcontrole op bepaalde punten tekortschiet. Zo zijn bij de talloze inspecties die sinds een aantal jaren zowel in het kader van de havenstaatcontrole als de controle door de classificatiebureaus en de privé-inspecties door de aardoliemaatschappijen met betrekking tot ERIKA zijn uitgevoerd, niet de gebreken aan het licht gekomen waarvan gemeend wordt dat zij aan de oorsprong van het ongeval hebben gestaan.

Sinds de goedkeuring van Richtlijn 95/21/EG zijn er belangrijke inspanningen verricht, met name in het kader van het Memorandum van Overeenstemming van Parijs inzake havenstaatcontrole om de uniformiteit en de doeltreffendheid van de inspectieprocedures te verbeteren. Toch moet worden vastgesteld dat er binnen de Gemeenschap nog belangrijke verschillen bestaan en dat schepen die een hoog risico inhouden voor het milieu bij het aanlopen van de havens in Europa onvoldoende streng worden gecontroleerd.

Onder meer om de volgende redenen heeft de Commissie besloten een wijziging van de richtlijn voor te stellen:

- het feit dat door verschillende lidstaten niet wordt voldaan aan de in de richtlijn gestelde voorwaarde dat ten minste 25% van de schepen die in een kalenderjaar de havens van die lidstaat binnenlopen, moet worden geïnspecteerd;

- het feit dat het in het kader van het Memorandum van Parijs en door de richtlijn verplicht gemaakte systeem waarbij een prioriteitsfactor moet worden vastgesteld, niet op bevredigende wijze wordt toegepast;

- het feit dat uit het onderzoek van de verslagen van de inspecties welke zijn uitgevoerd voordat het ongeval met de ERIKA plaatsvond naar voren schijnt te komen dat men zich niet altijd houdt aan de uitgebreide inspecties die uit hoofde van de richtlijn zouden moeten worden uitgevoerd. Bovendien kon uit dit onderzoek niet worden opgemaakt in welke mate de richtsnoeren uit bijlage V zijn opgevolgd en welke controles precies zijn uitgevoerd.

Bijgevolg stelt de Commissie een reeks maatregelen voor waarmee zij de in de richtlijn betreffende de havenstaatcontrole vastgelegde inspectieregeling wil aanscherpen.

De volgende wijzigingen worden voorgesteld:

1. Schepen waarvan wordt vastgesteld dat zij absoluut niet aan de normen voldoen zullen uit de Europese wateren worden geweerd.

De Commissie is van oordeel dat het onaanvaardbaar is dat sommige schepen waarvan in het verleden gebleken is dat zij een duidelijk gevaar opleveren voor de veiligheid op zee en het mariene milieu, de wateren van de Gemeenschap blijven bevaren. Een dergelijke situatie zal door de publieke opinie slechts kunnen worden opgevat als het bewijs van het feit dat de door de havenstaten aan boord van de schepen verrichte controles ondoeltreffend zijn.

De Commissie is van oordeel dat een duidelijk en krachtig signaal moet worden gegeven aan de exploitanten van schepen, doch tevens aan al diegenen, met name de verantwoordelijken in de vlaggenstaten en bij de classificatiebureaus, die door hun gedrag of hun laksheid ertoe bijdragen dat de veiligheid op zee en het mariene milieu aan ernstige risico's worden blootgesteld.

Bijgevolg stelt de Commissie voor om deze schepen uit de Europese Unie te weren. Bij de betrokken schepen gaat het om schepen die deel uitmaken van de categorieën schepen met een bepaald risico als bedoeld in artikel 7 en bijlage V van de richtlijn³⁵. Schepen van die categorie die meer dan 15 jaar oud zijn en beschouwd kunnen worden als «recidivisten» (meer dan twee keer aangehouden in de laatste twee jaar) en die de vlag voeren van een staat die voorkomt op de in het Memorandum van Parijs opgenomen «zwarte lijst» van landen waarvan schepen zijn aangehouden, zouden niet meer in de havens van de Gemeenschap moeten worden toegelaten.

De Commissie heeft voor de toepassing van deze maatregel richtsnoeren opgesteld, waarin de procedures nader worden omschreven die van toepassing zullen zijn op het besluit waarmee schepen uit de wateren van de Gemeenschap kunnen worden geweerd, en waarmee tevens de mogelijkheid wordt geschapen om dat besluit ongedaan te maken wanneer kan worden aangetoond dat het betrokken schip geen risico's meer inhoudt voor de veiligheid en het milieu. De Commissie zal om de zes maanden een lijst publiceren met de namen van schepen die geweerd zijn.

2. Een verplichte inspectie invoeren voor schepen die een hoog risico inhouden voor de veiligheid op zee en het mariene milieu.

Op grond van de bestaande Richtlijn 95/21/EG is het niet verplicht om een schip te inspecteren. Immers ondanks het potentiële gevaar dat een schip kan opleveren is het besluit om een schip te inspecteren altijd gebaseerd op een keuze vooraf gedaan door een inspecteur van de havenstaat, die zich daarbij laat leiden door zijn beroepservaring. De prioriteitsfactor die ingevoerd is via een wijziging op de richtlijn van 19 juni 1998 vormt een belangrijke stap op weg naar de harmonisatie van deze selectiecriteria. De Commissie is evenwel van oordeel dat in bepaalde gevallen de manoeuvreerruimte van de inspecteur bij het selecteren van de te inspecteren schepen aanzienlijk moet worden ingeperkt indien men tot werkelijk uniforme en doeltreffende praktijken wenst te komen.

De Commissie stelt derhalve voor om een verplichte inspectie in te voeren in de volgende gevallen:

- (a) – wanneer de prioriteitsfactor een bepaalde waarde overschrijdt.

Het met de richtlijn en het Memorandum van Parijs ingevoerde systeem om bepaalde prioriteiten vast te stellen functioneert niet op een echt bevredigende manier. Aan schepen bij welke de prioriteitsfactor het hoogst is wordt in de praktijk niet stelselmatig de hoogste prioriteit verleend.

De Commissie stelt voor om in artikel 5 een specifieke verplichting op te nemen om stelselmatig de schepen te inspecteren waarvan de prioriteitsfactor meer bedraagt dan 50 punten, volgens de in het Memorandum van Parijs vastgelegde procedure, en wel iedere maal wanneer een haven van de Europese Unie wordt aangelopen. De waarde 50 komt overeen met schepen die een hoog risico inhouden. Volgens ramingen die in het kader van het Memorandum van Parijs op grond van het aantal in 1999 geïnspecteerde schepen zijn gemaakt, zou het percentage betrokken schepen minder

³⁵ In bijlage V van de richtlijn is sprake van een uitgebreide inspectie voor bepaalde categorieën schepen (olietankers, gas- en chemicaliëntankers en bulkschepen die ouder zijn dan een bepaald aantal jaren, alsmede passagiersschepen).

dan 2,5% bedragen van de schepen welke in de op grond van het Memorandum van Parijs³⁶ opgezette databank Sirenac zijn opgeslagen.

(b) – wanneer de betrokken schepen zijn ingedeeld in een categorie schepen die een uitgebreide inspectie rechtvaardigen.

De bepalingen van de richtlijn betreffende een uitgebreide inspectie van de zogenaamde «risicoschepen» laten de personen die moeten besluiten om dat soort schepen te inspecteren en moeten bepalen wat de aard van de inspectie zal zijn, teveel speelruimte. Bovendien hebben de recente gebeurtenissen aangetoond dat mankementen aan de constructie bij bepaalde soorten schepen, en met name bij de olietankers, de oorzaak kunnen zijn van ongevallen waarvan de gevolgen voor het milieu dramatisch zijn. Zonder dat de fundamentele verantwoordelijkheid van de classificatiebureaus voor de opsporing van dat soort mankementen ter discussie wordt gesteld, is het van belang dat de autoriteiten in de havenstaat zijn uitgerust met de middelen om na te gaan of de constructie van het schip in orde is (waarbij met name aan het doorroesten van de tanks wordt gedacht).

Bijgevolg stelt de Commissie voor om de regeling voor de uitgebreide inspecties van de in artikel 7 en bijlage V van de richtlijn bedoelde schepen op de volgende punten te wijzigen:

- Artikel 7 wordt zodanig gewijzigd dat het duidelijk is dat men verplicht is om de betrokken schepen te inspecteren. Zodra derhalve een van deze schepen na een periode van twaalf maanden een haven in de Europese Unie aanloopt wordt het verplicht aan een uitgebreide inspectie onderworpen. De bestaande regel volgens welke het schip in de tussentijd aan een normale inspectie of een gedetailleerde inspectie mag worden onderworpen, wordt gehandhaafd. De in bijlage V genoemde drempel van 25% is evenwel van toepassing op de uitgebreide inspecties die in het kader van artikel 7 worden verricht (alsmede op de andere in de richtlijn vastgestelde inspecties).
- De niet-verplichte richtsnoeren welke in de richtlijn zijn opgenomen zullen verplicht worden: de inspectie zal voor de betrokken categorieën schepen tenminste de algemene of specifieke controles moeten omvatten. Op grond van het voorstel is het evenwel mogelijk om bepaalde controles niet te verrichten indien deze materieel gezien niet uitvoerbaar zijn (bijvoorbeeld inspectie van de tanks bij een geladen olietanker) of indien als gevolg van deze controles bijzondere gevaren (bijvoorbeeld een explosie) zouden ontstaan voor het schip, de bemanning of de haven waarin het schip zich bevindt.
- Wat de olietankers betreft (punt 2 van de huidige bijlage V-B) komen alleen via de controle van het dossier met de rapporten van onderzoek de vraagstukken met betrekking tot de constructie ter sprake. Het is volgens de Commissie absoluut noodzakelijk dat ook de aspecten in verband met de constructie aan een controle worden onderworpen, waarbij men verder

³⁶

In de databank Sirenac, die geëxploiteerd wordt door het *Centre Administratif des Affaires Maritimes* in Saint-Malo (Frankrijk), worden de gegevens verzameld die betrekking hebben op de inspecties welke verricht zijn door de landen die aangesloten zijn bij het Memorandum van Parijs.

gaat dan alleen een controle van de documenten aan boord, en waarbij degene die de inspectie uitvoert zich baseert op een rechtstreekse visuele waarneming van de conditie waarin de constructie van het schip zich bevindt. Aangezien ladingtanks in het algemeen niet toegankelijk zijn gedurende het verblijf in de haven zal de inspecteur een visueel onderzoek moeten verrichten naar ten minste één van de ballasttanks, om zodoende een algemene indruk te kunnen krijgen over de mate waarin deze door corrosie zijn aangetast. Wanneer het schip niet met ballasttanks is uitgerust zal de inspecteur moeten proberen om een dergelijke evaluatie uit te voeren op grond van de tanks of geschikte lege ruimten die normaal toegankelijk zijn.

- Er komt een verplichting tot kennisgeving vooraf (nieuw deel B in bijlage V) zodat het gemakkelijker wordt om, wanneer het schip eenmaal in de haven is aangekomen, de inspectie uit te voeren. Bij een uitgebreide inspectie is het immers in beginsel noodzakelijk dat er het nodige voorbereidende werk wordt verricht. De reder of de kapitein zal verplicht zijn om 48 uur vóór aankomst in de haven (of bij vertrek uit de vorige haven) de inspecteur rechtstreeks een aantal inlichtingen te verstrekken, zoals de duur van het ophoud in de haven, de staat waarin de ballast- en ladingtanks zich bevinden, handelingen welke gedurende het verblijf in de haven zullen worden verricht, enz.).
- Meer specifiek met betrekking tot olietankers zal de leeftijd waarop uitgebreide inspecties moeten worden verricht (thans 20 of 25 jaar al naar gelang van het type olietanker op grond van de data waarop zij geleidelijk uit de vaart zullen worden genomen zoals die zijn opgesteld in Voorschrift 13 G van het Marpol-Verdrag) naar 15 jaar worden teruggebracht. Bij de betrokken olietankers gaat het om tankers met een enkelwandige romp, al dan niet voorzien van gescheiden ballasttanks.

3. De wijze waarop het resultaat van de inspectie wordt gevolgd:

De wijze waarop de inspecties van de ene naar de andere haven worden gevolgd is niet optimaal. Het is met name bijzonder moeilijk om aan de hand van de informatie welke door het Sirenac-systeem verstrekt wordt te bepalen welke gedeelten van het geïnspecteerde schip in de vorige haven(s) zijn gecontroleerd. Bijgevolg bestaat het risico dat de autoriteit die de inspectie in een gegeven haven uitvoert gedeelten van het schip gaat inspecteren die reeds in een vorige haven aan een inspectie werden onderworpen. Om dit soort doublures te voorkomen en de rentabiliteit van het systeem van de havenstaatcontrole te optimaliseren, stelt de Commissie voor om verplicht te stellen dat in het inspectieverslag (waarvan één exemplaar aan boord dient te worden gehouden dat door de inspecteur in de volgende haven moet worden geraadpleegd) die gedeelten van het schip worden vermeld die aan een inspectie werden onderworpen.

4. Het inlichten van de vlaggenstaat en de classificatiebureaus

In het kader van de huidige regeling van Richtlijn 95/21/EG worden de vlaggenstaat en de classificatiebureaus slechts bij aanhouding van het schip door de autoriteiten van de havenstaat die de inspectie uitvoeren ingelicht. Informatie na iedere inspectie zou evenwel bijzonder nuttig zijn zodat ontwikkelingen in positieve (en ook in negatieve zin) van de toestand van het schip door de overheid van de vlaggenstaat, of door de classificatiebureaus

die in zijn naam handelen, op een efficiëntere wijze kunnen worden gevolgd. De Commissie stelt bijgevolg voor om artikel 8 van de richtlijn te wijzigen zodat een exemplaar van het inspectieverslag aan de vlaggenstaat alsmede aan het betrokken classificatiebureau kan worden overgemaakt

5. De controle van de documenten inzake financiële zekerheid ter dekking van het risico op vervuiling

Zoals het ongeval met de ERIKA heeft aangetoond kunnen olietankers bij een olie lekkage aanzienlijke schade veroorzaken, zodat het van belang is dat deze risico's op een passende wijze worden gedekt. Het internationaal verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie van 1969, dat gewijzigd is door een protocol van 1992, bepaalt dat de eigenaar van een schip dat geregistreerd is in een staat die het verdrag heeft ondertekend en dat meer dan 2.000 ton olie in bulk vervoert een verzekering moet sluiten of andere financiële garantie moet stellen om zijn verantwoordelijkheid voor schade door vervuiling te dekken. De Commissie stelt voor om deze documenten toe te voegen aan door de inspecteurs te controleren lijst van certificaten, welke in bijlage II bij de richtlijn is opgenomen. Afwezigheid ervan moet gezien worden als rechtvaardiging voor een uitgebreidere inspectie van het schip en kan een reden zijn tot aanhouding.

6. Transparantie van de inlichtingen over de uit hoofde van de richtlijn geïnspecteerde of aangehouden schepen

In artikel 15 van de richtlijn is met name bepaald dat een aantal inlichtingen bekend wordt gemaakt over de schepen die in de havens van de Europese Unie zijn aangehouden, zodat het gedrag van de exploitanten die voor een gedeelte aansprakelijk zijn voor het niet-eerbiedigen van de veiligheidsnormen wordt bestraft.

Op grond van de bestaande richtlijn worden de naam van de exploitant en van het betrokken classificatiebureau gepubliceerd. Er zijn evenwel nog meer actoren die het verschijnsel van de schepen die niet aan de normen voldoen in stand helpen houden. We denken daarbij met name aan de eigenaars van de lading die een bepaald schip bevrachten: reders die onder goedkope vlag varen bestaan bij de gratie van scheepsbevrachters die zich weinig aantrekken van de kwaliteit van de schepen waar ze mee werken.

De andere doelstelling is om aan diegenen die de beslissingen nemen (bevrachters, verzekeraars, enz.) alsmede aan de Europese burgers een vollediger en duidelijker beeld te geven van de inspecties die in de havens van de Gemeenschap worden uitgevoerd. In dit verband is het van belang dat er aanvullende gegevens worden verstrekt over grondiger controles, zowel door de autoriteiten van de havenstaat (uitgebreide inspecties uit hoofde van artikel 7) als door de classificatiebureaus (speciale inspecties). Op dezelfde wijze is het nodig dat er inlichtingen worden verstrekt over de gevolgen die de autoriteiten van de havenstaat of de classificatiebureaus hebben gegeven aan een aanhouding waartoe op grond van de richtlijn bevolen is.

Bijgevolg wordt voorgesteld om de volgende inlichtingen te publiceren:

- de identiteit van de bevrachter en het soort charter (charter per reis of een tijdcharter). Deze verplichting heeft slechts betrekking op schepen die vloeistoffen of vaste stoffen in bulk vervoeren. Indien er verpakte goederen worden vervoerd zou identificatie van de talrijke betrokken partijen in de praktijk voor te grote problemen zorgen.

- gegevens over de laatste uitgebreide inspectie die verricht is in het kader van de controle door de havenstaat en van de laatste (speciale inspectie) die door een classificatiebureau is verricht,
- informatie van de maatregelen die in aansluiting op een aanhouding zijn genomen (termijnen die zijn uitgetrokken om reparaties te verrichten, enz.) door hetzij de autoriteiten van de haven of door de classificatiebureaus.

7. Het volgen van de toepassing van de richtlijn en de evaluatie van de verrichtingen van de lidstaten.

In artikel 17 van de Richtlijn 95/21/EG is bepaald dat de lidstaten een aantal gegevens moeten verstrekken over het aantal inspecteurs dat havenstaatcontrole verricht en het aantal afzonderlijke schepen dat hun havens in een representatief kalenderjaar is binnengelopen.

Aan de hand van deze gegevens kan de Commissie nagaan of men zich gehouden heeft aan de drempel van 25% inspecties als opgelegd in artikel 5, lid 1, doch kan de Commissie geen grondig onderzoek instellen naar een juiste toepassing van de bepalingen van de richtlijn, waartoe zij op grond van het verdrag verplicht is, en zo nodig inbreukprocedures in te leiden ten overstaan van de lidstaten die in gebreke blijven. Bijgevolg worden eventuele lakse praktijken in sommige havens van de Gemeenschap niet ontdekt en blijven de risico's op ongelijke veiligheidsniveaus en concurrentievervalsing tussen de verschillende havens bestaan.

De Commissie stelt derhalve voor om de frequentie waarmee gegevens worden doorgegeven (jaarlijks in plaats van om de drie jaar zoals in de bestaande richtlijn is bepaald) en de lijst van inlichtingen die aan de Commissie moeten worden doorgegeven uit te breiden. Aan de richtlijn wordt een nieuwe bijlage toegevoegd. De lidstaten zullen op grond van deze bijlage de Commissie nauwkeuriger gegevens moeten verstrekken over de verschillende scheepsbewegingen in de havens, waarbij deze volgens verschillende criteria zullen worden ingedeeld (aantal jaren dat het schip reeds in de vaart is, vlag, grootte, enz).

Voorstel voor een

RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

houdende wijziging van Richtlijn 95/21/EG van de Raad betreffende de naleving, met betrekking tot de schepen die gebruikmaken van havens in de Gemeenschap en varen in de onder de jurisdictie van de lidstaten vallende wateren, van internationale normen op het gebied van de veiligheid van schepen, voorkoming van verontreiniging en leef- en werkomstandigheden aan boord (havenstaatcontrole)

(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, inzonderheid op artikel 80, lid 2,

Gezien het voorstel van de Commissie³⁷,

Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité³⁸,

Gezien van het advies van het Comité van de Regio's³⁹,

Volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag,⁴⁰,

Overwegende hetgeen volgt :

- (1) Met Richtlijn 95/21/EG is een systeem van havenstaatcontrole ingevoerd van de schepen in de Europese Gemeenschap dat gebaseerd is op uniforme inspectie- en aanhoudingsprocedures.
- (2) Het is noodzakelijk om rekening te houden met de wijzigingen welke zijn aangebracht in de verdragen, protocollen, codes en resoluties van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) en de ontwikkelingen welke hebben plaatsgevonden in het kader van het Memorandum van Overeenstemming van Parijs (MOU).
- (3) Sommige schepen vormen een duidelijk risico voor de veiligheid op zee en het mariene milieu vanwege het aantal jaren dat zij in de vaart zijn, de vlag die zij voeren en hun antecedenten. Deze schepen zou daarom toegang tot de havens in de Gemeenschap moeten worden geweigerd, tenzij kan worden aangetoond dat zij op een veilige wijze in de wateren van de Gemeenschap kunnen worden geëxploiteerd. Er moeten richtsnoeren worden opgesteld waarin de procedures uiteen worden gezet die

³⁷ PB C [...] van [...], blz. [...].

³⁸ PB C [...] van [...], blz. [...].

³⁹ PB C [...] van [...], blz. [...].

⁴⁰ PB C [...] van [...], blz. [...].

van toepassing zijn indien aan een bepaald schip de toegang wordt geweigerd of wanneer deze weigering weer ongedaan wordt gemaakt. De lijst met schepen die uit de havens van de Gemeenschap worden geweerd moeten in de Sirenac-databank worden opgenomen en door die databank worden gepubliceerd.

- (4) Schepen met een hoge prioriteitsfactor vormen een bijzonder hoog risico op een ongeval of vervuiling waardoor kan worden gerechtvaardigd dat het noodzakelijk is om deze iedere keer als zij een haven van de Gemeenschap binnenlopen te inspecteren.
- (5) De categorieën schepen die in bijlage V zijn opgenomen vormen ook een belangrijk risico op een ongeval of vervuiling wanneer zij een bepaald aantal jaren in de vaart zijn. Aangezien de autoriteit die inspectie moet uitvoeren in ruime mate zelf kan beslissen of dat soort schepen voor een uitgebreide inspectie in aanmerking komt is het niet mogelijk om uniforme praktijken binnen de Gemeenschap door te voeren. Het is daarom nodig om de inspectie van dat soort schepen verplicht te maken.
- (6) De inhoud van de uitgebreide inspecties waarvoor er in bijlage V, deel B, richtsnoeren zijn neergelegd kan afhankelijk van de autoriteit die de inspectie uitvoert heel verschillend zijn. Deze richtsnoeren moeten daarom verplicht worden gesteld. Er moet evenwel ruimte worden geschapen voor uitzonderingen wanneer een inspectie van dat soort schepen, met name vanwege de toestand waarin de ladingtanks van het schip verkeren of vanwege beperkingen opgelegd door laad- of losactiviteiten onmogelijk is, of uitzonderlijke risico's voor de veiligheid van het schip en zijn bemanning en voor de veiligheid van de haven waarin het schip zich bevindt, zou meebrengen.
- (7) Bepaalde gebreken aan de constructie van het schip kunnen het risico van een ongeval op zee doen toenemen. Indien dit het geval is bij een schip dat een lading olie in bulk vervoert, kunnen dat soort ongevallen desastreuze gevolgen hebben voor het milieu. De autoriteit die de inspectie uitvoert moet een visueel onderzoek instellen in die delen van het schip die toegankelijk zijn om zodoende aan de weet te komen of er sprake is van ernstige corrosie en moet in aansluiting daarop alle noodzakelijk maatregelen nemen, met name ten aanzien van de classificatiebureaus die verantwoordelijk zijn voor de kwaliteit van de constructie van de schepen.
- (8) Een uitgebreide inspectie gebaseerd op een verplichte controle van bepaalde aspecten van het schip vergt een aanzienlijke hoeveelheid tijd en organisatie. De voorbereidingen in verband met de inspectie dienen te worden vergemakkelijkt, waardoor deze ook doeltreffender zullen worden. In dit verband dient de kapitein of de exploitant van een schip dat een haven van de Gemeenschap aandoet bepaalde informatie van operationele aard te verstrekken.
- (9) Gezien het risico dat olietankers een aanzienlijke vervuiling kunnen veroorzaken en gezien het feit dat de meeste gebreken die leiden tot aanhouding van een schip voorkomen bij schepen van meer dan 15 jaar oud, moet de regeling voor uitgebreide inspectie worden toegepast op olietankers zodra zij 15 jaar in de vaart zijn.
- (10) Het steeds toenemende belang van de havenstaatcontrole in de strijd tegen praktijken die tegen de normen indruisen heeft tot gevolg dat de taken van de inspecteurs in het algemeen zullen toenemen. Er dienen derhalve bijzondere inspanningen te worden gedaan om overtollige inspecties te vermijden en de informatie aan de inspecteurs met betrekking tot inspecties die in eerder aangedane havens zijn verricht, te verbeteren.

Bijgevolg dient in het verslag van de inspectie dat door de inspecteur bij het verrichten van een inspectie, een gedetailleerde inspectie of een uitgebreide inspectie is gemaakt, ook te worden vermeld welke delen van het schip reeds geïnspecteerd zijn. De inspecteur in de volgende haven die door het schip wordt aangedaan zal dan in staat zijn om rekening te houden met deze informatie en zal zo nodig besluiten af te zien van de inspectie van een deel van het schip indien bij de vorige inspectie geen tekortkomingen werden ontdekt.

- (11) De overheid van een vlaggenstaat van een geïnspecteerd schip of het betrokken classificatiebureau moet in kennis worden gesteld van het resultaat van de inspectie zodat de ontwikkeling en eventueel de achteruitgang van de toestand van het schip in de gaten kunnen worden gehouden en de nodige maatregelen kunnen worden genomen om problemen te verhelpen zolang er nog tijd voor is.
- (12) Een vervuiling met olie als gevolg van een ongeval kan het milieu en de economie van de getroffen regio aanzienlijk schaden. Er dient derhalve te worden nagegaan of olietankers die havens in de Europese Unie aandoen op passende wijze tegen dat soort risico's gedekt zijn. Wanneer een olietanker die meer dan 2.000 ton olie in bulk vervoert wordt geïnspecteerd, moet de inspecteur controleren of aan boord een verzekeringsdocument of een andere financiële garantie in verband met schade door vervuiling aanwezig is, overeenkomstig het internationaal verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie van 1969, zoals dit is gewijzigd door het Protocol van 1992.
- (13) Transparantie van de informatie over geïnspecteerde en aangehouden schepen is een essentieel element van het beleid om het gebruik van schepen die niet aan de veiligheidsnormen voldoen te ontmoedigen. In dit verband is het noodzakelijk om de identiteit van de scheepsbevrachter op te nemen in de lijst met gepubliceerde informatie. Het publiek dient ook vollediger en duidelijker te worden ingelicht over de inspecties en aanhoudingen die in de havens van de Europese Unie worden verricht. Daarbij gaat het met name om bijzondere informatie over uitgebreidere inspecties die aan boord van schepen zowel door de autoriteiten in de havenstaat en de classificatiebureaus worden verricht, en een verklaring van de maatregelen welke door de autoriteiten in de havenstaat of de betrokken classificatiebureaus zijn genomen in aansluiting op een bevel tot aanhouding uit hoofde van de richtlijn.
- (14) Het is van essentieel belang dat gevallen waarbij de richtlijn niet juist wordt toegepast of lakse praktijken in bepaalde havens van de Gemeenschap aan de kaak worden gesteld om het risico te vermijden op verschillende veiligheidsniveaus en concurrentievervalsing tussen havens en regio's in de Europese Unie. De Commissie dient daarom over meer gedetailleerde informatie te beschikken, met name over wat er met de schepen in de havens gebeurt, zodat er een gedetailleerd onderzoek kan worden uitgevoerd naar de omstandigheden waaronder de richtlijn wordt toegepast. Dat soort informatie moet jaarlijks aan de Commissie worden verstrekt zodat deze in staat is sneller tussenbeide te komen wanneer er bij de toepassing van de richtlijn afwijkingen worden gevonden.

- (15) De bepalingen van Richtlijn 95/21/EG betreffende de procedure van het opgerichte comité moeten worden gewijzigd in verband met 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 uitvoeringsbevoegdheden⁴¹.
- (16) Aangezien de maatregelen welke nodig zijn om deze richtlijn ten uitvoer te leggen maatregelen van algemene strekking zijn in de zin van artikel 2 van Besluit 1999/468/EG van de Raad dienen zij te worden goedgekeurd overeenkomstig de in artikel 5 van dat besluit vastgelegde regelgevingsprocedure,

HEEFT DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Richtlijn 95/21/EG van de Raad wordt hierbij als volgt gewijzigd:

- 1) De titel wordt vervangen door de volgende tekst:

«Richtlijn 95/21/EG van het Europees Parlement en de Raad van 19 juni 1995 betreffende havenstaatcontrole».
- 2) Artikel 2 wordt als volgt gewijzigd:
 - a) punt 1 wordt als volgt gewijzigd:
 - (i) de volgende alinea wordt toegevoegd:

« - het internationaal verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie van 1969 en het daarop betrekking hebbende Protocol van 1992.»
 - (ii) 1 juli 1999 wordt vervangen door 1 juli 2000.
 - b) bij punt 2, wordt 1 juli 1999 vervangen door 1 juli 2000.
- 3) Artikel 5 wordt als volgt gewijzigd:
 - a) lid 1 wordt vervangen door de volgende tekst:

«1. Het totale aantal inspecties van de in artikel 5, lid 2, artikel 6 en artikel 7 genoemde schepen dat de bevoegde instantie van elke lidstaat jaarlijks verricht dient ten minste 25% te bedragen van het aantal afzonderlijke schepen dat de havens van die lidstaat in het laatste kalenderjaar is binnengelopen.» ;
 - b) lid 2 wordt vervangen door de volgende tekst:

«2. De bevoegde instantie ziet erop toe dat een inspectie overeenkomstig artikel 6 wordt uitgevoerd op ieder schip met een prioriteitsfactor van meer dan 50 in het Sirenac-informatiesysteem dat niet aan een uitgebreide inspectie is onderworpen.

⁴¹ PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23.

Bij het selecteren van andere schepen voor inspectie bepalen de bevoegde autoriteiten de prioriteit als volgt:

- absolute prioriteit wordt gegeven aan de schepen opgenomen in bijlage I, deel 1, ongeacht hun prioriteitsfactor;
- de schepen welke zijn opgenomen in bijlage I, deel II, worden geselecteerd in aflopende volgorde, afhankelijk van hun prioriteit op grond van hun prioriteitsfactor.»

4) Artikel 7 wordt vervangen door de volgende tekst:

«Artikel 7

Verplichte uitgebreide inspectie van bepaalde schepen

1. De lidstaten dragen er zorg voor dat de schepen welke zijn ingedeeld in één van de categorieën van bijlage V, deel A, onderworpen worden aan een uitgebreide inspectie in de eerste haven welke wordt aangedaan na een periode van twaalf maanden sinds de laatste uitgebreide inspectie plaatsvond in een haven van een lidstaat. Deze schepen mogen echter in de periode tussen twee uitgebreide inspecties wel aan de inspectie als bedoeld in artikel 6, leden 1 en 2, worden onderworpen.

2. De exploitant of de kapitein van een schip als bedoeld in het voorgaande lid deelt alle in bijlage V, deel B, genoemde informatie mee aan de bevoegde instantie in de betrokken lidstaat en wel ten minste twee werkdagen vóór de verwachte datum van aankomst in een haven van een lidstaat, of vóór het vertrek uit een haven indien verwacht wordt dat de reis minder dan twee werkdagen in beslag zal nemen.

Schepen die de bovengenoemde informatie niet meedelen aan de betrokken bevoegde instantie worden bij aankomst in de haven van bestemming onderworpen aan een inspectie overeenkomstig artikel 6.

3. Bijlage V, deel C, bevat verplichte richtsnoeren voor uitgebreide inspectie.»

5) Het volgende artikel 7a wordt ingelast:

«Artikel 7a

Maatregelen om toegang te weigeren aan bepaalde schepen die aan een uitgebreide inspectie zijn onderworpen

1. De lidstaten dragen er zorg voor dat aan schepen van meer dan 15 jaar oud die in een van de categorieën van bijlage V, deel A, zijn ingedeeld de toegang tot alle havens in de Gemeenschap wordt geweigerd, behalve in de situaties als omschreven in artikel 11, lid 6, indien deze schepen:

- meer dan tweemaal in de loop van de voorgaande vierentwintig maanden in een haven van een lidstaat zijn aangehouden, en

- de vlag voeren van een staat die voorkomt in de tabel van staten waarvan schepen meer dan gemiddeld zijn aan- en opgehouden (voortschrijdend driejaarlijks gemiddelde), zoals gepubliceerd in het jaarverslag van het Memorandum van Overeenstemming (MOU).

Het verbod om te worden toegelaten wordt onmiddellijk van toepassing nadat een schip toestemming heeft gekregen om de haven te verlaten waar het voor een derde keer is aangehouden.

2. Voor de toepassing van lid 1, voldoen de lidstaten aan de procedures als vastgesteld in bijlage V, deel D.

3. De Commissie publiceert om de zes maanden informatie met betrekking tot schepen waaraan overeenkomstig dit artikel de toegang tot de havens in de Gemeenschap is geweigerd.»

6) Artikel 8 wordt vervangen door de volgende tekst:

«Artikel 8

Inspectierapport

1. Na voltooiing van een inspectie, een gedetailleerde inspectie of een uitgebreide inspectie stelt de inspecteur een rapport op met tenminste de in bijlage X genoemde informatie, dat de inspectieresultaten, de delen of elementen van het schip welke zijn geïnspecteerd in het geval van een gedetailleerde of uitgebreide inspectie en de nadere bijzonderheden over de door de inspecteur genomen besluiten vermeldt, alsmede de maatregelen die door de kapitein, de eigenaar of de exploitant moeten worden genomen om de tekortkoming te verhelpen.

2. Een exemplaar van het inspectierapport wordt verstrekt aan de kapitein van het schip, de overheid van de vlaggenstaat en de organisatie die verantwoordelijk is voor scheepsinspecties en voor de afgifte van classificatiecertificaten of certificaten die worden afgegeven namens de vlaggenstaat overeenkomstig de internationale verdragen. In het geval van tekortkomingen die de aanhouding van het schip wettigen, moet het overeenkomstig lid 1 aan de kapitein te verstrekken document informatie bevatten over de toekomstige publicatie van het aanhoudingsbevel overeenkomstig de bepalingen van deze richtlijn.»

7) In artikel 9, lid 5, worden de termen «(bovendien moeten, indien zulks van belang is,) of de erkende organisaties die verantwoordelijk zijn voor de afgifte van de certificaten voor het schip in kennis worden gesteld» vervangen door de woorden «(bovendien moeten, indien zulks van belang is,) of de erkende organisaties die verantwoordelijk zijn voor de afgifte van classificatiecertificaten voor het schip of certificaten die namens de vlaggenstaat overeenkomstig de internationale verdragen worden afgegeven in kennis worden gesteld.»

8) In artikel 10, lid 1, worden na de woorden «tegen een besluit tot aanhouding» de woorden «of ontzegging van de toegang tot de haven» toegevoegd.

- 9) Artikel 14, lid 2, wordt als volgt gewijzigd:
- a) de woorden «Sirenac E» worden vervangen door het woord «Sirenac»,
 - b) de volgende alinea wordt toegevoegd:

«Voor het uitvoeren van de inspecties zoals bedoeld in de artikelen 6 en 7 worden door inspecteurs de openbare en particuliere databanken betreffende scheepsinspectie geraadpleegd welke toegankelijk zijn via het EQUASIS-informatiesysteem, en wel zodra dit operationeel wordt».

- 10) Artikel 15, lid 2, wordt vervangen door de volgende tekst:

«2. De informatie genoemd in bijlage VIII, delen I en II, en de informatie betreffende de wijziging, schorsing of intrekking van de klassering van vaartuigen als genoemd in artikel 15, lid 3, van Richtlijn 94/57/EG, zal beschikbaar zijn in het Sirenac-systeem. Het zal openbaar worden gemaakt via het EQUASIS-informatiesysteem, wanneer dit laatste operationeel wordt, en wel zo spoedig mogelijk nadat de inspectie is voltooid of de aanhouding is opgeheven.»

- 11) De artikelen 17 en 18 worden vervangen door de volgende tekst:

«*Artikel 17*

Gegevens voor het toezicht op de tenuitvoerlegging

De lidstaten verstrekken de Commissie de informatie als genoemd in bijlage X met de in die bijlage genoemde intervallen.»

«*Artikel 18*

Regelgevend comité

1. De Commissie wordt bijgestaan door het bij artikel 12 van Richtlijn 93/75/EEG opgerichte comité.
2. Waar naar deze bepalingen wordt verwezen is de regelgevingsprocedure welke is vastgelegd in artikel 5 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, overeenkomstig de bepalingen van artikel 8 van dat besluit.
3. De in artikel 5, lid 6, van Besluit 1999/468/EG vastgestelde periode bedraagt drie maanden.»

- 12) Artikel 19, onder a), wordt door de volgende tekst vervangen:

«a) de in artikel 5 genoemde verplichtingen, behalve het in artikel 5, lid 1, genoemde percentage van te inspecteren schepen, aan te passen op basis van de ervaring met de toepassing van deze richtlijn en rekening houdend met de ontwikkelingen in het MOU;»

- 13) Bijlage I, deel II, wordt vervangen door de tekst in bijlage I bij deze richtlijn.

- 14) In bijlage II, wordt het volgende punt 35 toegevoegd:
- «35. Internationaal verzekeringscertificaat of een andere financiële garantie in verband met de dekking voor schade door vervuiling (voor olietankers welke vallen onder het Internationaal Verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie, 1969, en het daarop betrekking hebbende Protocol van 1992).»
- 15) In bijlage III, punt 1, wordt het zinsgedeelte «II-8 en II-11» vervangen door de zinsnede «en II-8.»
- 16) Bijlage V wordt vervangen door de tekst in bijlage II bij deze richtlijn.
- 17) Bijlage VI wordt als volgt gewijzigd:
- a) Bij punt 3.1 worden de woorden «Het ontbreken van geldige certificaten» vervangen door de woorden «Het ontbreken van geldige certificaten en documenten».
- b) Het volgende wordt toegevoegd aan punt 3.2:
- «15. Het in gebreke blijven om het uitgebreide inspectieprogramma overeenkomstig IMO-Resolutie A.744(18) uit te voeren.»
- c) het volgende wordt toegevoegd aan punt 3.6:
- «5. Inspectierapport ontbreekt of is niet in overeenstemming met voorschrift 13 G (3) (b) van het Marpol-Verdrag.»
- 18) Bijlage VIII wordt vervangen door de tekst in bijlage III bij deze richtlijn.
- 19) De bijlagen IX en X worden toegevoegd, waarvan de tekst te vinden is in bijlage IV bij deze richtlijn.

Artikel 2

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

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

Artikel 3

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

Artikel 4

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel, [...]

*Voor het Europees Parlement
De Voorzitter*

*Voor de Raad
De Voorzitter*

BIJLAGE I

Bijlage I, deel II, wordt vervangen door volgende tekst:

II. Totale prioriteitsfactor

De volgende schepen komen bij voorrang voor inspectie in aanmerking.

1. Schepen die een haven van een lidstaat voor de eerste maal of na een afwezigheid van 12 of meer maanden aandoen. Bij toepassing van dit criterium moeten de lidstaten ook rekening houden met de inspecties die zijn uitgevoerd door de partijen bij het Memorandum van Overeenstemming. Wanneer de voor de uitvoering van deze taak benodigde gegevens ontbreken, moeten de lidstaten zich op de beschikbare Sirenac-gegevens baseren en de schepen inspecteren die na de inwerkingtreding van de Sirenac-databank op 1 januari 1993 niet in die databank zijn opgenomen.
2. Schepen die de afgelopen 6 maanden door geen enkele lidstaat geïnspecteerd zijn.
3. Schepen waarvan de overeenkomstig de verdragen afgegeven wettelijk voorgeschreven certificaten inzake de scheepsbouw en -uitrusting en de classificatiecertificaten zijn afgegeven door organisaties die geen erkende organisaties zijn in de zin van Richtlijn 94/57/EG 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.
4. Schepen die onder de vlag varen van een staat die voorkomt op de voortschrijdend driejaarsgemiddeldentabel van boven het gemiddelde liggende aantallen aanhoudingen en vertragingen, bekendgemaakt in het jaarverslag van het Memorandum van Overeenstemming.
5. Schepen die toestemming hebben gekregen om de haven van een lidstaat te verlaten onder bepaalde voorwaarden, met name
 - (a) voor tekortkomingen die voor het vertrek moeten worden verholpen
 - (b) voor tekortkomingen die in de volgende haven moeten worden verholpen
 - (c) voor tekortkomingen die binnen 14 dagen moeten worden verholpen
 - (d) voor tekortkomingen waarvoor andere voorwaarden zijn aangegeven.

Indien passende maatregelen zijn genomen en alle tekortkomingen zijn verholpen, wordt daarmee rekening gehouden.

6. Schepen waarbij tijdens een vorige inspectie tekortkomingen zijn vastgesteld, naar gelang van het aantal tekortkomingen.
7. Schepen die in een vorige haven zijn aangehouden.
8. Schepen die onder de vlag varen van een land dat niet alle desbetreffende in artikel 2 van deze richtlijn genoemde verdragen heeft geratificeerd.

9. Schepen die onder de vlag varen van een land met een boven het gemiddelde liggende tekortkomingsverhouding.
10. Schepen waarvan de tekortkomingen ten opzichte van hun klassering boven het gemiddelde liggen.
11. Andere schepen van meer dan 13 jaar oud.

Ter bepaling van de volgorde voor de inspectie van de hierboven vermelde schepen houdt de bevoegde instantie, overeenkomstig bijlage I, hoofdstuk 1, van het Memorandum van Overeenstemming van Parijs, rekening met de totale prioriteitsfactor die op het Sirenac-informatiesysteem wordt getoond. Een hogere prioriteitsfactor betekent hogere prioriteit. De prioriteitsfactor is de som van de toepasselijke prioriteitsfactorwaarden als gedefinieerd in het kader van het Memorandum van Overeenstemming. De punten 5, 6 en 7 gelden alleen voor de inspecties die de laatste 12 maanden zijn verricht. De totale prioriteitsfactor mag niet lager zijn dan de som van de waarden die zijn vastgesteld voor de punten 3, 4, 8, 9, 10, en 11.

Indien binnen drie maanden na de invoering van nieuwe prioriteitsfactorwaarden in het kader van het Memorandum van Overeenstemming de Commissie van oordeel is dat deze waarden niet gepast zijn, kan zij volgens de procedure van artikel 19 van Richtlijn 95/21/EG beslissen dat deze waarden niet van toepassing zijn in het kader van deze richtlijn.

BIJLAGE II

Bijlage V wordt vervangen door de volgende tekst:

«*BIJLAGE V*

A. CATEGORIEËN SCHEPEN ONDERWORPEN AAN UITGEBREIDE INSPECTIE (zoals bedoeld in artikel 7, lid 1)

1. Gas- en chemicaliëntankers die ouder zijn dan 10 jaar, bepaald op basis van de data van constructie op de veiligheidscertificaten van het schip.
2. Bulkschepen die ouder zijn dan twaalf jaar, bepaald op basis van de datum van constructie op de veiligheidscertificaten van het schip.
3. Enkelwandige olietankers die ouder zijn dan 15 jaar, bepaald op basis van de datum van constructie op de veiligheidscertificaten van het schip.
4. Passagiersschepen die ouder zijn dan 15 jaar, andere dan de passagiersschepen als bedoeld in artikel 2, onder a) en b) van Richtlijn 1999/35/EG.

B. INFORMATIE WELKE VERSTREKT MOET WORDEN AAN DE BEVOEGDE INSTANTIE (als bedoeld in artikel 7, lid 2)

- A. naam,
- B. vlag,
- C. eventueel IMO-identificatienummer,
- D. ton draagvermogen (tdwt),
- E. jaar waarin het schip is gebouwd,
- F. voor tankers:
 - F.a. configuratie: enkelwandig, enkelwandig met SBT, dubbelwandig,
 - F.b. conditie van de lading en ballasttanks: vol, leeg, gevuld met inerte gassen,
 - F.c. volume en aard van de lading,
- G. waarschijnlijke tijd van aankomst in de haven van bestemming of bij het loodsstation, zoals verlangd door de bevoegde instantie,
- H. geplande duur van het verblijf in de haven,
- I. geplande handelingen in de haven van bestemming (laden, lossen, andere),
- J. datum en plaats van de laatste inspectie welke in het kader van de havenstaatcontrole werd uitgevoerd.

C. PROCEDURES IN VERBAND MET DE UITGEBREIDE INSPECTIE VAN BEPAALDE CATEGORIEËN SCHEPEN (als bedoeld in artikel 7, lid 3)

Afhankelijk van de praktische uitvoerbaarheid of bepaalde beperkingen in verband met de veiligheid van personen, het schip of de haven, dienen tenminste de volgende punten onderdeel uit te maken van uitgebreide inspectie. Inspecteurs dienen te beseffen dat bij bepaalde werkzaamheden aan boord, bijvoorbeeld het laden, de veiligheid in gevaar kan komen als er tijdens die werkzaamheden proeven moeten worden uitgevoerd die daarop een rechtstreekse invloed hebben.

1. ALLE SCHEPEN (alle categorieën van deel A):
 - black-out en het starten van de noodgenerator;
 - inspectie van de noodverlichting;
 - werking van de noodbrandbluspomp met twee brandslangen, aangesloten op de hoofdbrandblusleiding;
 - werking van de lenspompen;
 - sluiting van de waterdichte deuren;
 - het strijken van een reddingsboot aan de waterzijde;
 - beproeving van de afstandbediende noodstop voor bij voorbeeld ketels, ventilatie en brandstofpompen;
 - beproeving van de stuurinrichting en hulpstuurinrichting;
 - inspectie van de noodvoedingsbron voor radio-installaties;
 - inspectie en, voor zover mogelijk, beproeving van de olieseparator in de machinekamer.
2. GAS- EN CHEMICALIËNTANKERS

Naast de in punt 1 genoemde punten dient de uitgebreide inspectie van gas- en chemicaliëntankers ook onderstaande punten te omvatten:

- bewakings- en veiligheidsinrichtingen van de ladingstank die verband houden met temperatuur, druk en ullage;
- apparatuur voor zuurstofanalyse en explosiemeters, met inbegrip van de ijking daarvan. Beschikbaarheid van uitrusting voor de detectie van chemicaliën (balg), met een voor de specifieke vracht die wordt vervoerd passend aantal geschikte gasdetectiebuizen;
- middelen voor ademhalings- en oogbescherming, voor elke persoon aan boord (indien vereist voor de producten die voorkomen op het internationaal certificaat van geschiktheid of het certificaat van geschiktheid voor het vervoer van chemicaliën in bulk of vloeibaar gas in bulk, naar gelang van het geval);

- het nagaan dat het vervoerde product voorkomt op het internationaal certificaat van geschiktheid of het certificaat van geschiktheid voor het vervoer van chemicaliën in bulk of vloeibaar gas in bulk, naar gelang van het geval;
- de vaste brandblusinstallatie aan dek, met schuim, droge chemische stof of met een andere stof, zoals vereist voor het vervoerde product.

3. BULKSCHEPEN

Naast de in punt 1 genoemde punten dient de uitgebreide inspectie van bulkschepen ook onderstaande punten te omvatten:

- mogelijke corrosie van de fundaties van dekwerktuigen;
- mogelijke vervorming en/of corrosie van luiken;
- mogelijke scheuren of corrosieplekken in dwarsschotten;
- toegangen tot de laadruimten;
- evaluatie van de veiligheid van de constructie aan de hand van inspectierapporten, evaluatierapporten betreffende de toestand van het schip, rapporten over diktemetingen en het beschrijvend document waarnaar in de IMO-Resolutie A.744(18) wordt verwezen.

4. OLIETANKERS

Naast de in punt 1 genoemde punten kan de uitgebreide inspectie van olietankers ook onderstaande punten omvatten:

- vast aangebracht dekschuimbrandblussysteem;
- brandblusmiddelen in het algemeen;
- inspectie van de brandkleppen in de machinekamer, de pompkamer en accommodatie;
- controle van de druk van het inertgas en het zuurstofgehalte;
- onderzoek naar de aanwezigheid van tekenen die op corrosie zouden duiden bij ten minste één van de ballasttanks,
- evaluatie van de veiligheid van de constructie aan de hand van inspectierapporten, evaluatierapporten betreffende de toestand van het schip, rapporten over diktemetingen en het beschrijvend document waarnaar in de IMO-Resolutie A.744(18) wordt verwezen.

5. PASSAGIERSSCHEPEN DIE NIET ONDER RICHTLIJN 1999/35/EG VALLEN

Naast de in punt 1 genoemde punten kan de uitgebreide inspectie van passagiersschepen ook onderstaande punten omvatten:

- beproeving van het branddetectie- en alarmsysteem;

- beproeving of de branddeuren naar behoren sluiten;
- beproeving van het boordomroepsysteem;
- brandoefening waarbij op z'n minst alle persoonlijke brandweeruitrusting wordt gedemonstreerd en waaraan ook een deel van het cateringpersoneel deelneemt;
- demonstratie dat bemanningsleden op sleutelposten bekend zijn met de instructies bij beschadiging van het schip.

Indien zulks nuttig wordt geacht, kan de inspectie, met de toestemming van de kapitein of de eigenaar, worden voortgezet terwijl het schip naar de haven van de lidstaat vaart of daaruit afvaart. De inspecteurs mogen de activiteit op het schip niet hinderen en mogen geen situaties doen ontstaan die volgens de kapitein de veiligheid van de passagiers, de bemanning of het schip in gevaar brengen.

D. VERPLICHTE RICHTSNOEREN BETREFFENDE HET WEIGEREN VAN DE TOEGANG TOT DE HAVENS VAN DE GEMEENSCHAP (zoals bedoeld in artikel 7a, lid 2)

1. Indien aan de in artikel 7a) beschreven voorwaarden wordt voldaan moet de bevoegde instantie van de haven waar het schip voor de derde maal is aangehouden de kapitein en de eigenaar of de exploitant van het schip schriftelijk in kennis stellen van het feit dat aan het schip de toegang tot de haven is geweigerd.

De bevoegde autoriteit moet ook de administratie van de vlaggenstaat, het betrokken classificatiebureau, de andere lidstaten, de Europese Commissie, het administratief centrum voor maritieme zaken (*Centre Administratif des Affaires Maritimes*) en het secretariaat van het MOI daarvan in kennis stellen.

Het toegangsverbod wordt van kracht zodra aan het schip toestemming is verleend om de haven te verlaten nadat de tekortkomingen die de aanleiding zijn geweest van de aanhouding zijn verholpen.

2. Het toegangsverbod kan worden opgeheven indien de eigenaar of exploitant van het schip in staat is om ten genoegen van de bevoegde instantie van de haven van bestemming aan te tonen dat het schip geëxploiteerd kan worden zonder gevaar voor de veiligheid van de passagiers of de bemanning, of zonder risico voor andere schepen, dan wel zonder een onredelijke bedreiging voor het mariene milieu te vormen.
3. Met het oog daarop moet de eigenaar of de exploitant een formeel verzoek indienen tot opheffing van het toegangsverbod aan de lidstaat van de communautaire haven van bestemming. Dit verzoek dient vergezeld te gaan van een certificaat van de administratie van de vlaggenstaat of van het namens die administratie optredende classificatiebureau, waarin wordt aangetoond dat het schip volledig in overeenstemming is met de eisen in de toepasselijke bepalingen van de internationale verdragen en aan de in lid 2 genoemde voorwaarden voldoet. Het verzoek om het toegangsverbod op te heffen dient eventueel ook te worden vergezeld van een certificaat van het classificatiebureau dat het schip heeft geclassificeerd en waaruit blijkt dat dit voldoet aan de classificatienormen die door dat bureau zijn vastgesteld.

4. Indien het verzoek om het toegangsverbod op te heffen overeenkomstig lid 3 wordt ingediend, moet de lidstaat van de haven van bestemming op grond van de door de eigenaar of de exploitant van het schip verstrekte informatie het schip toestemming verlenen om door te varen naar de desbetreffende haven van bestemming, uitsluitend met de bedoeling om te controleren dat het schip voldoet aan de in lid 2 genoemde voorwaarden.

Bij aankomst in de haven van bestemming dient het schip te worden onderworpen aan een uitgebreide inspectie, waarvan de kosten gedragen zullen worden door de eigenaar of de exploitant van het schip. De uitgebreide inspectie dient tenminste alle terzake diende punten van bijlage V, deel C, te omvatten alsmede de punten welke tijdens de laatste aanhouding in een haven van een lidstaat werden geïnspecteerd

De uitgebreide inspectie waarnaar in de vorige alinea wordt verwezen dient te worden uitgevoerd door de inspecteurs van de lidstaat van de haven van bestemming, die daarbij zullen worden bijgestaan door inspecteurs van een erkende organisatie in de zin van Richtlijn 94/57/EG, die geen commerciële belangen hebben bij het te inspecteren schip.

5. Indien de resultaten van de uitgebreide inspectie overeenkomstig lid 2 bevredigend zijn voor de lidstaat, moet het toegangsverbod worden opgeheven. De eigenaar of de exploitant van het schip moet daarvan schriftelijk in kennis worden gesteld.

De bevoegde instantie dient haar besluit tevens schriftelijk kenbaar te maken aan de administratie van de vlaggenstaat, het betrokken classificatiebureau, de andere lidstaten, de Europese Commissie, het administratief centrum voor maritieme zaken en het secretariaat van het MOU.

6. Informatie betreffende schepen waaraan de toegang tot havens in de Gemeenschap is geweigerd moet beschikbaar worden gemaakt in het Sirenac-systeem en overeenkomstig de bepalingen van artikel 15 en bijlage VIII worden gepubliceerd.»

BIJLAGE III

Bijlage VIII wordt vervangen door de volgende tekst:

«*BIJLAGE VIII*

Publicatie van informatie in verband met aanhoudingen en inspecties in de havens van de lidstaten

(waarvan sprake in artikel 15)

I. – De informatie die gepubliceerd wordt in overeenstemming met artikel 15, lid 1, dient het volgende te omvatten:

- naam van het schip,
- IMO-nummer,
- type van het schip,
- tonnage (gt),
- bouwjaar,
- naam en adres van de eigenaar of de exploitant van het schip,
- in het geval van schepen die vloeistoffen of vaste lading in bulk vervoeren, de naam en het adres van de bevrachter en het type charter (een charter voor een reis of een tijdcharter),
- vlaggenstaat,
- het classificatiebureau of de classificatiebureaus, voorzover van toepassing, dat/die voor dit schip de eventuele classificatiecertificaten heeft/hebben afgegeven,
- het classificatiebureau of de classificatiebureaus, en/of elke partij die namens de vlaggenstaat certificaten heeft afgegeven voor dit schip in overeenstemming met de toepasselijke verdragen, met vermelding van de afgegeven certificaten,
- haven waar en datum waarop de laatste uitgebreide inspectie heeft plaatsgevonden met eventueel de vermelding of er een aanhouding werd bevolen,
- haven waar en datum waarop de laatste speciale inspectie heeft plaatsgevonden en de naam van de organisatie die deze inspectie heeft uitgevoerd,
- het aantal aanhoudingen gedurende de voorgaande 24 maanden,
- land en haven van aanhouding,
- de datum waarop de aanhouding is opgeheven,
- de duur van de aanhouding, in dagen,

- het aantal geconstateerde tekortkomingen en de redenen voor aanhouding, in duidelijke en expliciete bewoordingen,
- beschrijving van de maatregelen die door de bevoegde instantie zijn genomen, en voorzover van toepassing, door het classificatiebureau als maatregel volgend op de aanhouding,
- wanneer het schip onderworpen is aan een weigering van toegang tot iedere haven binnen de Gemeenschap, de redenen voor deze maatregel, in duidelijke en expliciete bewoordingen,
- aanwijzingen omtrent de vraag of het classificatiebureau, of een andere particuliere instelling die de desbetreffende controle heeft verricht, verantwoordelijkheid droeg in verband met de tekortkoming, of de combinatie van tekortkomingen, die tot de aanhouding heeft geleid,
- beschrijving van de maatregelen die zijn getroffen ten aanzien van een schip dat toestemming heeft gekregen om naar de dichtstbijzijnde geschikte reparatiewerf te varen, of waaraan de toegang tot iedere haven in de Gemeenschap is geweigerd.

II – De informatie betreffende geïnspecteerde schepen die in overeenstemming met artikel 15, lid 2, openbaar wordt gemaakt dient het volgende te omvatten:

- naam van het schip,
- IMO-nummer,
- type van het schip,
- tonnage (gt),
- bouwjaar,
- naam en adres van de eigenaar of de exploitant van het schip,
- in het geval van schepen die vloeistoffen of vaste lading in bulk vervoeren, de naam en het adres van de bevrachter en het type charter (een charter voor een reis of een tijdcharter),
- vlaggenstaat,
- het classificatiebureau of de classificatiebureaus, voorzover van toepassing, dat/die voor dit schip de eventuele classificatiecertificaten heeft/hebben afgegeven,
- het classificatiebureau of de classificatiebureaus, en/of elke partij die namens de vlaggenstaat certificaten heeft/hebben afgegeven voor dit schip in overeenstemming met de toepasselijke verdragen, met vermelding van de afgegeven certificaten,
- land, haven en datum van inspectie,
- aantal tekortkomingen, per tekortkomingscategorie.»

BIJLAGE IV

De volgende bijlagen IX en X worden toegevoegd:

«BIJLAGE IX

Inspectierapport opgesteld overeenkomstig artikel 8

Het inspectierapport moet tenminste de volgende punten omvatten:

I - Algemeen

1. Bevoegde instantie die het rapport heeft geschreven
2. Datum en plaats van inspectie
3. Naam van het geïnspecteerde schip
4. Vlag
5. Type van het schip
6. IMO-nummer
7. Roepnaam
8. Tonnage (gt)
9. Draagvermogen (voorzover van toepassing)
10. Jaar waarin het schip is gebouwd
11. Het classificatiebureau of de classificatiebureaus, voorzover van toepassing, dat/die voor dit schip de eventuele classificatiecertificaten heeft/hebben afgegeven,
12. Het classificatiebureau of de classificatiebureaus, en/of elke partij die namens de vlaggenstaat certificaten heeft afgegeven voor dit schip in overeenstemming met de toepasselijke verdragen
13. Naam en adres van de eigenaar of de exploitant van het schip
14. Naam en adres van de bevrachter en type charter (charter per reis of tijdcharter) indien de schepen vloeistoffen of vaste lading in bulk vervoeren
15. Definitieve datum waarop het inspectierapport is geschreven

II - Informatie over de inspectie

1. Certificaten welke zijn afgegeven overeenkomstig de desbetreffende internationale verdragen, instantie of organisatie die het/de betrokken certificaat/certificaten heeft afgegeven, met inbegrip van de datum van afgifte en de datum waarop deze aflopen
2. Delen of elementen van het schip welke geïnspecteerd werden (in het geval van een gedetailleerde of uitgebreide inspectie)
3. Soort inspectie (inspectie, gedetailleerde inspectie, uitgebreide inspectie)
4. Aard van de tekortkomingen
5. Genomen maatregelen

III - Aanvullende informatie in het geval van aanhouding

1. Datum van het aanhoudingsbevel
2. Datum waarop het aanhoudingsbevel is opgeheven
3. Aard van de tekortkomingen die een aanhoudingsbevel wettigen
4. Informatie over de laatste tussentijdse of jaarlijkse inspectie
5. Aanwijzingen omtrent de vraag of het classificatiebureau, of een andere particuliere instelling die de desbetreffende controle heeft verricht, verantwoordelijkheid droeg in verband met de tekortkoming, of de combinatie van tekortkomingen, die tot de aanhouding heeft geleid
6. Genomen maatregelen.

BIJLAGE X

Gegevens welke moeten worden verstrekt in de context van de controle op de tenuitvoerlegging

De lidstaten moeten de volgende informatie meedelen aan de Commissie overeenkomstig artikel 17, onder gebruikmaking van onderstaande modeltabellen.

1. Gegevens welke jaarlijks moeten worden verstrekt

Ieder jaar moeten de lidstaten uiterlijk op 1 april de Commissie de volgende gegevens verstrekken over het vorige jaar.

- 1.1. Aantal inspecteurs dat uit hun naam optreedt in het kader van de havenstaatcontrole.

Deze informatie moet aan de Commissie worden meegedeeld onder gebruikmaking van de volgende modeltabel.

Haven/gebied	Aantal voltijdse inspecteurs	Aantal deeltijdse inspecteurs ⁴²	Omgerekend naar voltijdse arbeid
<i>Haven X.....</i>			
<i>Haven Y</i>			
TOTAAL			

Deze informatie moet verstrekt worden op nationaal niveau en voor iedere haven van de betrokken lidstaat. Voor het doel van deze bijlage wordt ervan uitgegaan dat een haven een afzonderlijke haven betekent alsook het geografisch gebied dat bestreken wordt door een inspecteur of een team van inspecteurs, waarin eventueel verschillende afzonderlijke havens

⁴² Indien de inspecties die in de context van de havenstaatcontrole worden uitgevoerd slechts een gedeelte van de werkzaamheden van de inspecteurs uitmaken, moeten de werkzaamheden van alle inspecteurs worden uitgedrukt in een voltijdse inspecteurs-equivalent.

kunnen zijn begrepen. Dezelfde inspecteur kan werken in meer dan één haven/geografisch gebied.

1.2. Totaal aantal afzonderlijke schepen dat een haven op nationaal niveau is binnengelopen.

2. Op kwartaalbasis te verstrekken gegevens

De lidstaten moeten de Commissie om de drie maanden een gedetailleerde lijst doen toekomen van bewegingen van afzonderlijke schepen die hun havens zijn binnengelopen, onder gebruikmaking van het volgende model.

Haven X								
Datum van aankomst	IMO-nummer	Naam	Vlag	Type	Tonnage	Jaar waarin het schip is gebouwd	Classificatiebureau	Datum van vertrek
.././2...								.././2...
.././2...								.././2...

WETGEVINGSVOORSTEL II

Voorstel voor een

RICHTLIJN VAN HET EUROPESE PARLEMENT EN DE RAAD

houdende wijziging van Richtlijn 94/57/EG van de Raad inzake gemeenschappelijke voorschriften en normen voor met de inspectie en controle van schepen belaste organisaties en voor de desbetreffende werkzaamheden van maritieme instanties

TOELICHTING

De voorgestelde wijzigingen van Richtlijn 94/57/EG van de Raad kunnen worden verdeeld in twee categorieën: nadere regeling van de communautaire erkenning van classificatiebureaus, controles en sancties inbegrepen, en de strengere eisen waaraan de organisaties moeten voldoen.

1. DE NADERE REGELING VAN DE COMMUNAUTAIRE ERKENNING VAN CLASSIFICATIEBUREAUS

De voorgestelde wijzigingen van Richtlijn 94/57/EG betekenen een grondige verandering van het huidige systeem van communautaire erkenning van de classificatiebureaus die moeten worden gemachtigd om namens de lidstaten te werken.

1.1 De verlening van erkenning

Het door de Commissie voorgestelde systeem houdt in dat een organisatie eerst moet worden geïnspecteerd alvorens volgens de comitéprocedure te worden erkend. Voorgesteld wordt om de verplichte beoordeling van de prestaties van de organisatie op het gebied van veiligheid en verontreinigingspreventie als absolute voorwaarde te laten gelden voor verlening van erkenning. Deze procedure geldt voor de "grote" en "kleine" (die niet voldoen aan de kwantitatieve eisen van de bijlage bij de richtlijn) organisaties.

Deze nieuwe procedure garandeert dat de naleving van de bepalingen van de richtlijn door de erkenning vragende organisaties en hun scores op het gebied van veiligheid en verontreinigingspreventie – hun prestaties worden gemeten met betrekking tot alle geclassificeerde schepen, ongeacht onder welke vlag zij varen – op een gecentraliseerde en geharmoniseerde wijze beoordeeld worden. Het is vooral met het oog op de uitbreiding van de Europese Unie heel waarschijnlijk dat een en ander op de komende erkenningsaanvragen van toepassing zal zijn .

1.2 Schorsing van de erkenning

Naast het gezag dat de lidstaten hebben om de erkenning van een namens hen werkende organisatie in te trekken, zal ook een soortgelijk gezag op communautair niveau gelden. Derhalve wordt voorgesteld een nieuw systeem in te voeren, waarbij de Commissie volgens de comitéprocedure de erkenning van een organisatie voor een bepaalde tijd kan schorsen. De schorsing wordt van kracht, wanneer een organisatie, waarvan de prestaties op het gebied van veiligheid en verontreinigingspreventie minder worden, nalaat de door de Commissie verlangde passende corrigerende maatregelen te nemen..

1.3 Intrekking van de erkenning

Het voorgestelde systeem voorziet in een door de Commissie in het kader van de comitéprocedure te nemen beslissing over intrekking van de erkenning. Een besluit daartoe zal worden genomen op grond van niet-naleving van de bepalingen van de richtlijn en onbevredigende prestaties op het gebied van veiligheid en verontreinigingspreventie.

1.4 Gunstig neveneffect van de voorgestelde wijzigingen: vereenvoudiging en verbetering van de procedure van toezicht op de erkende organisaties

Het systeem van inspecties, waaraan de overeenkomstig Richtlijn 94/57/EG van de Raad erkende organisaties worden onderworpen, verplicht alle lidstaten beoordelingen te verrichten van alle organisaties die zij machtigen. De bedoeling hiervan is (i) te controleren of deze organisaties daadwerkelijk de aan hen gedelegeerde taken uitvoeren, en (ii) of de organisaties voldoen aan de criteria van de bijlage bij de richtlijn. De eerstgenoemde beoordeling moet de verantwoordelijkheid van de afzonderlijke lidstaten blijven, maar de tweede kan, wanneer ze op een geharmoniseerde en gecentraliseerde wijze wordt uitgevoerd, doeltreffender worden. Daarom wordt voorgesteld de inspecties van de erkende organisaties, waarbij wordt gecontroleerd of zij aan de richtlijn voldoen, door de Commissie te laten uitvoeren, samen met de lidstaat die de erkenning voorstelt. Dit nieuwe systeem van inspecties ontlast de lidstaten, die anders alle namens hen werkende organisaties zouden moeten inspecteren en rapporten van die inspecties zouden moeten opstellen en distribueren.

De lidstaten zullen de erkende organisaties wel nauwgezet blijven controleren. Door de voorgestelde wijzigingen wordt het krachtens de richtlijn opgerichte comité nauw betrokken bij de besluitvorming inzake de erkenning van een organisatie en de eventuele sancties tegen de organisaties die niet aan de eisen voldoen.

Door permanent toezicht op de erkende organisatie, beoordeling van hun veiligheids- en verontreinigingspreventieprestaties, en een gecentraliseerde en geharmoniseerde uitvoering van de inspecties zal een betere controle op de erkende classificatiebureaus worden bewerkstelligd. Aangezien deze organisaties zullen worden beoordeeld met betrekking tot de door hen geclassificeerde schepen, ongeacht de vlag waaronder deze varen, zal het mogelijk zijn in onaanvaardbare gevallen van ongelijke prestaties van erkende organisaties wanneer ze namens verschillende vlaggen werken, toezicht uit te oefenen en sancties op te leggen.

Voorgesteld wordt om alle onnodige overlappende voorschriften in de Havenstaatcontrole-richtlijn (HSC) met betrekking tot de rapportageplicht van de lidstaten krachtens de onderhavige richtlijn te schrappen. Men acht het echter wel van belang dat de lidstaten verplicht blijven de bij HSC- inspecties ontdekte gevallen van nalatigheid door erkende organisaties te melden.

1.5 Aansprakelijkheid van de classificatiebureaus

De totstandkoming van de werkafpraak tussen de lidstaten en de organisaties die namens hen mogen werken, met name de beperking van de financiële aansprakelijkheid van de classificatiebureaus wegens nalatigheid was de voornaamste oorzaak van vertraging bij de tenuitvoerlegging van de richtlijn. Communautaire harmonisatie op dit punt, d.i. vastlegging van gemeenschappelijke door alle lidstaten toe te passen bepalingen, wordt nu noodzakelijk geacht. De voorgestelde tekst strookt met hetgeen reeds door de meerderheid van de lidstaten is overeengekomen, en is ook aanvaardbaar voor de erkende organisaties. De voorgestelde tekst bevat de volgende beginselen ter beperking van de financiële aansprakelijkheid van de classificatiebureaus:

- opzet, verzuim of grove nalatigheid: onbeperkte aansprakelijkheid;

- persoonlijk letsel of dood als gevolg van nalatigheid, roekeloosheid of verzuim van de erkende organisatie: 5 miljoen euro ;
- verlies van of schade aan goederen als gevolg van nalatigheid, roekeloosheid of verzuim van de erkende organisatie: 2.5 miljoen euro.

2. STRENGERE EISEN WAARAAN DE ERKENDE ORGANISATIES MOETEN VOLDOEN

De bij de Internationale Vereniging van Classificatiebureaus (IACS) aangesloten classificatiebureaus hebben de zogeheten “Transfer of Class (TOC) Agreement”, gesloten en uitgevoerd. Deze Overeenkomst is gericht tegen de kwalijke praktijk schepen van klasse te laten veranderen om de vereiste reparaties niet te hoeven uitvoeren (“class hopping”). Men acht het noodzakelijk om de voornaamste bepalingen van deze Overeenkomst dwingend op communautair niveau te maken, dus dwingend voor alle krachtens de richtlijn erkende organisaties, of ze nu lid zijn van de IACS of niet. De relevante bepalingen van de TOC Overeenkomst die in richtlijnbevestigingen moeten worden omgezet houden in dat de certificaten van een van klasse veranderend schip pas mogen worden afgegeven nadat alle achterstallige onderzoeken naar behoren zijn verricht, en nadat aan de nog niet opgevolgde aanbevelingen en de door het overdragende classificatiebureau aan het schip opgelegde klassevoorwaarden, bedrijfsvoorwaarden of –beperkingen is voldaan. Om de overnemende organisatie een volledig beeld te geven van de staat waarin het schip verkeert, moet het overdragende classificatiebureau ervoor zorgen dat bij de overdracht van overdragend naar overnemend bureau het volledige dossier van het schip wordt doorgegeven.

Bovendien moeten de erkende organisaties te verbetering van de transparantie, meer informatie verstrekken over de door hen geklasseerde vloot, alsmede over veranderingen, schorsingen en intrekkingen van klasse. Om het net rond niet aan de eisen voldoende schepen nog nauwer aan te halen worden de erkende organisaties verplicht om de havenstaatcontroleinstanties in kennis te stellen van alle achterstallige onderzoeken, niet opgevolgde aanbevelingen, klassevoorwaarden en bedrijfsvoorwaarden of –beperkingen die tegen een schip zijn uitgevaardigd.

In verband met de algemene indruk dat de classificatiebureaus soms niet voldoende toezicht uitoefenen op hun regionale kantoren, worden de erkende organisaties in de voorgestelde wijzigingen verplicht tot een duidelijke afbakening van de directe bestuurlijke verantwoordelijkheden en bevoegdheden van de hoofd- en regionale kantoren, terwijl ook wordt voorzien in de mogelijkheden van bezoeken aan regionale bijkantoren in het kader van periodieke inspecties van de organisaties..

Voorgesteld wordt de erkende organisaties te verplichten doelen en methoden te formuleren voor het meten van hun eigen prestaties op het gebied van veiligheid en verontreinigingspreventie. Zij moeten ook een kwaliteitsmeetsysteem opzetten voor hun diensten, zowel met betrekking tot de namens de vlaggenstaten uitgevoerde wettelijk voorgeschreven taken, als voor hun particuliere werkzaamheden (klassecertificaten).

Tenslotte wordt voorgesteld de erkende organisaties niet langer gebruik te laten maken van niet–fulltime inspecteurs voor de uitvoering van wettelijk voorgeschreven taken. De fulltime–inspecteurs zullen uitsluitend mogen werken aan boord van de soorten schepen waarvan zij een uitgebreide kennis bezitten.

De nieuwe voorschriften beogen aanscherping van de door de classificatiebureaus gevolgde procedures om zo de kwaliteit van hun werk, en daarmee de veiligheid op zee en de verontreinigingspreventie in het algemeen, te verbeteren. De Commissie en de lidstaten zullen toezicht uitoefenen op de goede uitvoering van deze strenge bepalingen in het kader van de door de richtlijn voorgeschreven inspecties van de erkende organisaties.

Ter afsluiting dient nog te worden vermeld dat met de wijzigingen van Richtlijn 94/57/EG – en met name door de bepalingen die de lidstaten verbinden tot toepassing van de internationale verdragen waarbij zij verdragsluitende partij zijn – de Commissie tot een betere formulering is gekomen van de inhoud van het ‘acquis communautaire’ dat door de lidstaten op het gebied van de veiligheid op zee moet worden toegepast. Een en ander is vooral belangrijk in verband met de komende uitbreiding van de Gemeenschap, die ook Malta en Cyprus omvat, waarvan de vloten respectievelijk de op drie en vijf na de grootste ter wereld zijn.

Voorstel voor een

RICHTLIJN VAN HET EUROPESE PARLEMENT EN DE RAAD

houdende wijziging van Richtlijn 94/57/EG van de Raad inzake gemeenschappelijke voorschriften en normen voor met de inspectie en controle van schepen belaste organisaties en voor de desbetreffende werkzaamheden van maritieme instanties

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPESE PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

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

Gezien het voorstel van de Commissie⁴³,

Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité⁴⁴,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's⁴⁵,

Overeenkomstig de procedure van artikel 251 van het Verdrag⁴⁶,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) De veiligheid en de voorkoming van verontreiniging op zee kan verbeterd worden door een goede en verplichte uitvoering door de vlaggenstaten van de desbetreffende geldende internationale geldende verdragen.
- (2) 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 instanties⁴⁷, als gewijzigd bij Richtlijn 97/58/EG⁴⁸ van de Commissie, voorziet in de opzet van een communautair systeem van erkenning van technische organisaties, die overeenkomstig de internationale verdragen, in verschillende mate gemachtigd kunnen worden tot het inspecteren van schepen en het namens de lidstaten afgeven van de desbetreffende veiligheidscertificaten.
- (3) Bij de praktische toepassing van de richtlijn is gebleken dat bepaalde aanpassingen van de communautaire erkenning van technische organisaties in hoge mate zouden

⁴³PB C , , blz. .

⁴⁴PB C , , blz. .

⁴⁵PB C , , blz. .

⁴⁶PB C , , blz. .

⁴⁷PB L 319, 12.12.1994, blz.20.

⁴⁸PB L 274, 07.10.1997, blz. 8.

hebben bijgedragen tot versterking van dit systeem en tot vereenvoudiging van de op de lidstaten rustende plichten op het gebied van toezicht en rapportage.

- (4) Sinds de aanname van Richtlijn 94/57/EG zijn in verband met bepaalde ontwikkelingen op het vlak van de desbetreffende communautaire en internationale wetgeving verdere aanpassingen van Richtlijn 94/57/EG noodzakelijk geworden.
- (5) Met name is in het kader van Richtlijn 94/57/EG de toepassing gewenst van de wijzigingen van de internationale verdragen, samen met de protocollen en wijzigingen daarvan en de daarmee verband houdende codes met een verbindend karakter, als bedoeld in artikel 2, onder d) van Richtlijn 94/57/EG, die van kracht zijn geworden na de aanname van de richtlijn en de desbetreffende resoluties van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO).
- (6) Ter bevordering van een doeltreffende uitvoering van de in de internationale verdragen neergelegde verplichtingen van de vlaggenstaten is op de twintigste zitting van de voltallige vergadering van de IMO Resolutie A.847 (20) aangenomen inzake richtlijnen ter ondersteuning van de vlaggenstaten bij de tenuitvoerlegging van IMO-instrumenten.
- (7) De IMO heeft bij Resolutie A.741 (18) van de vergadering van 4 november 1993 de internationale veiligheidsbeleidscode (ISM-code) goedgekeurd, en deze code verbindend is verklaard in het nieuwe hoofdstuk IX van het Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee (SOLAS).
- (8) Met het oog op een uniforme tenuitvoerlegging van de ISM-code zijn richtsnoeren betreffende de tenuitvoerlegging van de ISM-code door overheidsinstanties op 23 november 1995 goedgekeurd door de IMO bij resolutie A.788 (19).
- (9) Ter harmonisatie van de wettelijk voorgeschreven onderzoeken en inspecties die de vlaggenstaten volgens de internationale verdragen moeten uitvoeren heeft de IMO op 4 november 1993 Resolutie A.746 (18) aangenomen inzake onderzoekrichtlijnen in het kader van het Geharmoniseerde Systeem van Onderzoek en Certificatie.
- (10) Een goede score op het gebied van veiligheid en voorkoming van verontreiniging – gemeten met betrekking tot alle door een organisatie geklasseerde schepen, ongeacht de vlag waaronder zij varen– wordt van essentieel belang voor de toekenning en handhaving van de eerste erkenning.
- (11) De beoordeling van de naleving van de bepalingen van Richtlijn 94/57/EG, met het oog op verlening van de eerste erkenning aan de technische organisaties die gemachtigd willen worden om namens de lidstaten te werken, is doeltreffender, indien zij volgens een geharmoniseerde en gecentraliseerde aanpak door de Europese Commissie verricht wordt.
- (12) Tevens kan het permanent toezicht op de erkende organisaties dat dient om te beoordelen of zij zich houden aan de bepalingen van Richtlijn 94/57/EG, doeltreffender worden, als het volgens een geharmoniseerde en gecentraliseerde aanpak gebeurt. Daarom dient deze taak namens de gehele Gemeenschap te worden opgedragen aan de Commissie en de lidstaat die de erkenning voorstelt.
- (13) Naast het gezag dat een lidstaat moet hebben om de erkenning van een namens hem werkende organisatie op te schorten, moet er ook een soortgelijk gezag op communautair niveau bestaan, dat de Commissie toelaat om op basis van de

comitéprocedure de erkenning van een organisatie voor een bepaalde tijd te schorsen, indien deze organisatie op het gebied van veiligheid en verontreinigingspreventie minder goed presteert, en zij nalaat de geëigende corrigerende maatregelen te nemen, in weerwil van een daartoe strekkend verzoek.

- (14) Het besluit tot intrekking van de erkenning van een organisatie die niet aan de bepalingen van de richtlijn voldoet, en wier prestaties op het gebied van veiligheid en verontreinigingspreventie onvoldoende zijn geworden, moet op communautair niveau, dus door de Commissie, volgens de comitéprocedure worden genomen .
- (15) Aangezien Richtlijn 94/57/EG vrijheid van dienstverlening in de Unie waarborgt, dient de Gemeenschap met de derde landen waar sommige van de erkende organisaties gevestigd zijn te onderhandelen over een gelijke behandeling voor de in de Gemeenschap gevestigde erkende organisaties.
- (16) De beperking van de financiële aansprakelijkheid van de namens de lidstaten werkende organisaties vormde een grote belemmering bij de goede tenuitvoerlegging van Richtlijn 94/57/EG. Harmonisatie van deze beperking op communautair niveau zal het probleem helpen oplossen.
- (17) De bepalingen van Richtlijn 94/57/EG betreffende de comitéprocedure moeten worden gewijzigd en aangepast om rekening te houden met 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 uitvoeringsbevoegdheden⁴⁹.
- (18) Aangezien transparantie en uitwisseling van informatie tussen de betrokken partijen voor de voorkoming van ongevallen op zee van fundamenteel belang is, dienen de erkende organisaties alle relevante informatie over de staat van de schepen in hun klasse aan de autoriteiten van de havenstaatcontrole te verstrekken.
- (19) Om te verhinderen dat schepen van klasse veranderen om zo niet de nodige reparaties te hoeven uitvoeren wisselen de erkende organisaties onderling alle relevante informatie uit over de staat van van klasse veranderende schepen.
- (20) Tot de kwalitatieve criteria waaraan de technische organisaties moeten voldoen om op communautair niveau te worden erkend en deze erkenning te behouden, behoort ook de bepaling dat uitsluitend fulltime–inspecteurs de wettelijk voorgeschreven taken mogen uitvoeren waartoe de organisatie gemachtigd is. De organisatie moet al haar personeel en kantoren, ook de regionale kantoren, goed onder controle hebben, en moet haar eigen prestatiedoelen en –indicatoren op veiligheids– en verontreinigingspreventiegebied vaststellen. De organisatie moet een systeem opzetten voor het meten van de kwaliteit van haar diensten. Richtlijn 94/57/EG dient in die zin te worden gewijzigd.

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Richtlijn 94/57/EG wordt als volgt gewijzigd:

⁴⁹ PB L 184, 17.7.1999, blz. 23.

1. Artikel 2 wordt als volgt gewijzigd:
 - a) in punt b) worden de woorden “met inbegrip van een bij Euros geregistreerd schip, zodra dit register door de Raad is goedgekeurd” geschrapt;
 - b) in punt d) worden de woorden “die op het tijdstip van aanneming van deze richtlijn van toepassing zijn” vervangen door “op 1 juli 2000 van toepassing zijn”.

2. Artikel 3, lid 1, wordt als volgt gewijzigd:

Aan het einde van het lid wordt de volgende zin toegevoegd: “De lidstaten gaan te werk overeenkomstig de bepalingen van de Bijlage en het Aanhangsel Resolutie A.847 (20) van de IMO betreffende richtlijnen ter ondersteuning van de vlaggenstaten bij de toepassing van IMO-instrumenten”.

3. Artikel 4 wordt vervangen door de volgende tekst:

- “1. De lidstaten kunnen bij de Commissie een verzoek om erkenning indienen voor de organisaties die aan de criteria van de bijlage en de bepalingen van artikel 14, leden 2, 4 en 5 voldoen. De lidstaten verstrekken aan de Commissie complete informatie over, en bewijzen van, de naleving van deze voorschriften. De Commissie verricht vervolgens een inspectie van de organisaties waarvoor een verzoek om erkenning is ontvangen, om na te gaan of de organisaties aan bovengenoemde voorschriften voldoen. Bij de beslissing over de erkenning wordt rekening gehouden met de in artikel 9 bedoelde gegevens over de prestaties van de organisatie op het gebied van veiligheid en verontreinigingspreventie. De erkenning wordt door de Commissie verleend volgens de procedure van artikel 7.
2. De lidstaten kunnen bij de Commissie een verzoek indienen voor een tot drie jaar beperkte erkenning voor organisaties die voldoen aan alle criteria van de Bijlage behalve die van de punten 2 en 3 van het hoofdstuk "Algemene criteria" van de Bijlage. De in lid 1 genoemde procedure is hier eveneens van toepassing, met dien verstande dat de organisatie tijdens de inspectie aan alle criteria van de bijlage moet worden getoetst, behalve aan die van de punten 2 en 3 van het hoofdstuk "Algemene criteria". De rechtsgeldigheid van deze erkenning is beperkt tot de lidstaten die de erkenning hebben aangevraagd.
3. Op alle organisaties die erkend zijn zal, mede met het oog op verlenging van de in lid 2 bedoelde tijdelijke erkenning, nauwlettend toezicht worden uitgeoefend door het krachtens artikel 7 opgericht comité. Bij een besluit tot verlenging van de erkenning wordt geen rekening gehouden met de criteria van de punten 2 en 3 van het hoofdstuk "Algemene criteria" van de Bijlage, omdat gekeken wordt naar de in artikel 9 bedoelde prestatiegegevens op het gebied van veiligheid en verontreinigingspreventie. In het besluit wordt vermeld onder welke voorwaarden de verlenging wordt toegekend, met name waar het gaat om de in lid 2 voorziene beperking van de rechtsgeldigheid van de erkenning.
4. Door de Commissie wordt overeenkomstig de leden 1, 2 en 3 een lijst van erkende organisaties opgesteld en bijgewerkt. De lijst wordt gepubliceerd in het Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen.

5. De organisaties die op de dag van in werkingtreding van deze richtlijn reeds erkend waren op grond van Richtlijn 94/57/EG blijven erkend. Of ze voldoen aan de nieuwe bepalingen van deze richtlijn zal bij de in artikel 11 bedoelde eerste inspecties worden beoordeeld.”
4. Artikel 5 wordt als volgt gewijzigd:
- a) In lid 1 wordt de vermelding "artikel 3, lid 2, onder 1)" vervangen door "artikel 3, lid 2, onder 2)", en de woorden "in de Gemeenschap gevestigde" worden geschrapt.
 - b) Lid 2 wordt geschrapt.
 - c) Lid 3 wordt lid 2, het zinsdeel “zijnerzijds de in de Gemeenschap gevestigde erkende organisaties erkent” wordt vervangen door "de in de Gemeenschap gevestigde erkende organisaties op basis van wederkerigheid behandelt". Aan het einde van het lid wordt de volgende zin toegevoegd: "Voorts kan de Europese Gemeenschap verlangen dat het derde land de in de Gemeenschap gevestigde erkende organisaties op basis van wederkerigheid behandelt".
5. Artikel 6 wordt als volgt gewijzigd:
- a) lid 2 wordt vervangen door de volgende tekst:

“2. De werkafpraak wordt vastgesteld in de vorm van een formele schriftelijke en niet-discriminerende overeenkomst of een gelijkwaardige juridische regeling waarin de door de organisaties uit te voeren specifieke taken en functies worden omschreven en die minimaal behelst:

 - de eisen van aanhangsel II bij Resolutie A.739(18) van de IMO over richtlijnen voor het machtigen van organisaties die namens de overheid optreden, als vermeld in de bijlage, aanhangsels en toevoeging bij MSC/Circulaire 710 and MEPC/Circulaire 307 betreffende een modelovereenkomst voor de machtiging van erkende organisaties die namens de overheid optreden,
 - de volgende bepalingen betreffende de beperking van de financiële aansprakelijkheid:
 - (i) indien de overheid in laatste instantie door een rechtbank aansprakelijk wordt gesteld voor verlies van of schade aan goederen, persoonlijk letsel of dood in verband met een incident, waarvan voor die rechtbank bewezen is dat het veroorzaakt is door opzet, verzuim of grove nalatigheid van de erkende organisatie, haar organen, werknemers, of anderen die namens de erkende organisatie optreden, heeft de overheid recht op schadevergoeding door de erkende organisatie in de mate waarin verlies, schade, letsel of dood naar het oordeel van de rechtbank, door de erkende organisatie is veroorzaakt;
 - (ii) indien de overheid in laatste instantie door een rechtbank aansprakelijk wordt gesteld voor persoonlijk letsel of dood in verband met een incident, waarvan voor die rechtbank bewezen is

dat het veroorzaakt is door nalatigheid, roekeloosheid of verzuim van de erkende organisatie, haar organen, werknemers, of anderen die namens de erkende organisatie optreden, heeft de overheid recht op schadevergoeding door de erkende organisatie tot een bedrag van ten hoogste 5 miljoen euro in de mate waarin genoemd letsel of de dood naar het oordeel van de rechtbank door de erkende organisatie is veroorzaakt ;

- (iii) indien de overheid in laatste instantie door een rechtbank aansprakelijk wordt gesteld voor verlies van of schade aan goederen in verband met een incident, waarvan voor die rechtbank bewezen is dat het veroorzaakt is door nalatigheid, roekeloosheid of verzuim van de erkende organisatie, haar organen, werknemers, of anderen die namens de erkende organisatie optreden, heeft de overheid recht op schadevergoeding door de erkende organisatie tot een bedrag van ten hoogste 2,5 miljoen euro in de mate waarin het verlies of de schade naar het oordeel van de rechtbank door de erkende organisatie is veroorzaakt;
- (iv) partijen zijn geen van beiden onderling aansprakelijk voor bijzondere, indirecte of bijkomende verliezen of schade als gevolg van of voortvloeiend uit de in het kader van de overeenkomst verrichte diensten, waartoe zonder beperking behoren winstderving, productieverlies, contractverlies, gebruiksderving, bedrijfsonderbreking of andere door een partij door welke oorzaak dan ook geleden of opgelopen verliezen;
- (v) onverminderd het bovenstaande zullen de erkende organisatie, haar ambtenaren, werknemers of anderen die namens de erkende organisatie optreden tegenover iedere eis die het gevolg is van de prestaties of non-prestaties van de erkende organisatie in het kader van deze overeenkomst recht hebben op dezelfde verdediging (met inbegrip van, maar niet beperkt tot vrijstelling of beperking van aansprakelijkheid) als waarover het personeel van de eigen overheid zou kunnen beschikken, indien zij het werk zelf hadden verricht;"

- een periodieke controle door de bevoegde instantie of door een door de instantie benoemd onpartijdig extern orgaan van de wijze waarop de door haar gemachtigde organisaties hun taken uitvoeren, als bedoeld in artikel 11, lid 1,
- de mogelijkheid van aselechte en gedetailleerde inspecties van schepen,
- de rapportering van belangrijke gegevens betreffende de door hen geklasseerde vloot en de wijziging of de intrekking van de klassering van vaartuigen ongeacht hun vlag, als bedoeld in artikel 14, lid 3".

b) Lid 4 wordt vervangen door de volgende tekst:

“4. Iedere lidstaat verschaft de Commissie en de overige lidstaten nauwkeurige informatie over de overeenkomstig dit artikel vastgestelde werkafpraak.”

6. Artikel 7 wordt vervangen door de volgende tekst:

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

Wanneer wordt verwezen naar dit artikel, is de regelgevingsprocedure van artikel 5 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, overeenkomstig artikel 7, lid 3, en artikel 8.

De in artikel 5, lid 6, van Besluit 1999/468/EG voorziene periode bedraagt drie maanden.

Dit comité wordt minstens éénmaal per jaar door de Commissie bijeengeroepen, alsmede wanneer dit vereist is in verband met de schorsing van de machtiging van een organisatie door een lidstaat, of de schorsing van een erkenning door de Commissie krachtens het bepaalde in artikel 10. Het comité stelt zijn reglement van orde vast.”

7. Artikel 8, lid 1, eerste alinea, wordt vervangen door de volgende tekst:

“- de toepassing, in het kader van deze richtlijn, van in werking getreden latere wijzigingen van de internationale verdragen, protocollen, codes en resoluties als vermeld in de artikelen 2, onder d), en 6, lid 2. ”

8. Artikel 9 wordt vervangen door de volgende tekst:

“1. Wanneer de in artikel 4 bedoelde organisaties niet meer voldoen aan de criteria van de bijlage of niet in overeenstemming zijn met de in lid 2 bedoelde prestatiegegevens met betrekking tot veiligheid en verontreinigingspreventie, wordt hun erkenning ingetrokken. Tot intrekking van de erkenning wordt door de Commissie besloten volgens de procedure van artikel 7, nadat de betrokken organisatie de gelegenheid heeft gekregen haar opmerkingen te maken.

2. Bij de opstelling van ontwerpbesluiten met betrekking tot de in lid 1 bedoelde zaken houdt de Commissie zowel rekening met de resultaten van de in artikel 11 bedoelde inspecties van erkende organisaties als met de prestatiegegevens op het gebied van veiligheid en verontreinigingspreventie van de organisaties, die voor alle schepen die zij onder klasse hebben, ongeacht onder welke vlag zij varen, gemeten worden.

De prestatiegegevens op het gebied van veiligheid en verontreinigingspreventie worden vastgesteld aan de hand van de statistieken die in het kader van het Memorandum van Overeenstemming van Parijs inzake havenstaatcontrole of soortgelijke programma's zijn samengesteld. Andere aanwijzingen kunnen worden verkregen uit analyses van ongevallen waarbij door de erkende organisaties geklasseerde schepen betrokken waren.

Bij de beoordeling van de prestatiegegevens op het gebied van veiligheid en verontreinigingspreventie wordt ook rekening gehouden met de door de lidstaten in het kader van artikel 12 opgestelde rapporten.

Het krachtens artikel 7 opgerichte comité bepaalt de criteria op grond waarvan aan de hand van de in dit lid bedoelde informatie wordt beslist wanneer de

prestaties van een namens een vlaggenstaat optredende organisatie beschouwd mogen worden als een onaanvaardbare bedreiging van de veiligheid en het milieu. De Commissie legt op eigen initiatief of op verzoek van een lidstaat de ontwerpbesluiten met betrekking tot de in lid 1 bedoelde zaken aan het comité voor.”

9. Artikel 10 wordt als volgt gewijzigd:

- a) De eerste twee zinnen worden lid 1, en worden vervangen door de volgende tekst:

“1. Niettegenstaande de in de bijlage vermelde criteria kan een lidstaat die van oordeel is dat hij een erkende organisatie niet langer kan machtigen om namens hem de in artikel 3 omschreven taken uit te oefenen die machtiging schorsen in het kader van de volgende procedure:”.

- b) De volgende leden worden toegevoegd:

“2. Wanneer de Commissie van oordeel is dat de prestatiegegevens op het gebied van veiligheid en verontreinigingspreventie van een erkende organisatie slechter worden, zonder dat evenwel intrekking van de erkenning op grond van de in artikel 9, lid 2, bedoelde criteria gerechtvaardigd is, kan zij beslissen de erkende organisatie hiervan op de hoogte te stellen en haar verzoeken passende maatregelen ter verbetering van haar prestatiescore op het gebied van veiligheid en verontreinigingspreventie te nemen. Indien de erkende organisatie de Commissie geen passend antwoord geeft, of indien de Commissie van oordeel is dat de door de erkende organisatie genomen maatregelen niet tot verbetering van de prestatiescore op het gebied van veiligheid en verontreinigingspreventie hebben geleid, kan de Commissie besluiten de erkenning van de organisatie volgens de procedure van artikel 7 te schorsen voor één jaar, nadat de betrokken organisatie de gelegenheid heeft gekregen haar opmerkingen te maken. In die tijd mag de erkende organisatie geen certificaten afgeven dan wel verlengen voor onder de vlag van lidstaten varende schepen, terwijl de in het verleden door de organisatie afgegeven of verlengde certificaten geldig blijven.

3. De in lid 2 bedoelde procedure is ook van toepassing, wanneer de Commissie over bewijzen beschikt dat een erkende organisatie niet aan het bepaalde in artikel 14, leden 3, 4 of 5 heeft voldaan.

4. Een jaar na de vaststelling van het besluit van de Commissie om de erkenning van een organisatie te schorsen beoordeelt de Commissie of de de in de leden 2 en 3 bedoelde tekortkomingen die tot de schorsing hebben geleid zijn opgeheven. Indien de tekortkomingen nog steeds bestaan, wordt de erkenning ingetrokken volgens de procedure van artikel 7.”

10. Artikel 11 wordt als volgt gewijzigd:

- a) In lid 1 wordt de volgende tekst geschrapt: "en dat zij voldoen aan de criteria in de bijlage. Dit kan hij nagaan door zijn bevoegde instantie rechtstreeks toezicht te laten houden op de erkende organisaties of, indien deze in een andere lidstaat

gevestigd zijn, door voor dit toezicht een beroep te doen op de toezichthoudende instantie van de betrokken lidstaat.”

b) In lid 2 worden de woorden “Iedere lidstaat voert daartoe twejaarlijkse controles uit” vervangen door “Iedere lidstaat voert daartoe minstens om de twee jaar controles uit”.

c) De leden 3 en 4 worden geschrapt.

d) Toegevoegd wordt het nu volgende lid 3:

“3. De Commissie inspecteert regelmatig en tenminste om de drie jaar samen met de lidstaat die de desbetreffende erkenningsaanvraag heeft ingediend alle erkende organisaties, om na te gaan of zij aan de criteria van de bijlage voldoen. De Commissie baseert zich bij de keuze van te inspecteren organisaties vooral op de veiligheids- en verontreinigingspreventiescore van de organisatie, het ongevallencijfer, en de door de lidstaten overeenkomstig artikel 12 geproduceerde prestatierapporten. De inspectie kan een bezoek aan regionale vestigingen van de organisatie en aselechte en gedetailleerde inspecties van schepen omvatten. De Commissie verschaft de lidstaten een rapport met de resultaten van de inspectie.”

11. Artikel 12 wordt vervangen door de volgende tekst:

“Bij de uitoefening van hun inspectierechten en het nakomen van hun verplichtingen als havenstaat melden de lidstaten het aan de Commissie en de overige lidstaten wanneer zij ontdekken dat door namens een vlaggenstaat optredende organisaties geldige certificaten zijn afgegeven aan een schip dat niet aan de desbetreffende bepalingen van de internationale overeenkomsten voldoet, of dat een schip met een geldig klassecertificaat een tekortkoming heeft die valt onder de in dat certificaat vermelde kenmerken. Alleen gevallen van schepen die een ernstig gevaar betekenen voor veiligheid en milieu of waarbij sprake is van ernstige nalatigheid van de kant van de organisaties worden op grond van dit artikel gemeld.”

12. Artikel 13 wordt geschrapt.

13. De artikelen 14, 15, 16 en 17 worden respectievelijk de artikelen 13, 14, 15 en 16 .

14. Artikel 14, leden 3 en 4, wordt vervangen door de volgende tekst:

“3. De erkende organisaties verschaffen alle relevante informatie over de door hen geklasseerde vloot, de veranderingen, schorsingen en intrekkingen van klasse, aan de overheidsinstantie en de Commissie, ongeacht de vlag waaronder de schepen varen. De informatie over alle achterstallige onderzoeken, de nog niet opgevolgde aanbevelingen, de klassevoorwaarden, exploitatievoorwaarden en exploitatiebeperkingen die aan de door hen geklasseerde schepen zijn opgelegd – ongeacht de vlag waaronder de schepen varen – wordt ook doorgegeven aan het Sirenac informatiesysteem voor inspecties in het kader van de havenstaatcontrole.”

“4. De erkende organisaties geven geen certificaten af voor een schip – ongeacht de vlag waaronder het vaart – dat om veiligheidsredenen is gedeclasseerd of van klasse verandert alvorens de bevoegde instantie van de vlaggenstaat in te lichten, opdat kan worden bepaald of een volledige inspectie noodzakelijk is.”

c) Toegevoegd wordt het nu volgende lid 5 :

“5. Wanneer een schip van de ene erkende organisatie naar de andere overgaat, stelt de overdragende organisatie de opnemende organisatie in kennis van alle achterstallige onderzoeken, de nog niet opgevolgde aanbevelingen, de klassevoorwaarden, exploitatievoorwaarden en exploitatiebeperkingen die aan de door hen geklasseerde schepen zijn opgelegd. Bij de overdracht bezorgt de afgevende organisatie de opnemende organisatie het complete dossier van het schip. De opnemende organisatie mag de scheepscertificaten pas afgeven, nadat alle achterstallige onderzoeken naar behoren zijn voltooid en aan alle niet opgevolgde aanbevelingen of eerder aan het het schip opgelegde klassevoorwaarden is voldaan overeenkomstig de aanwijzingen van de overdragende organisatie. Alvorens tot afgifte van de certificaten over te gaan moet de overnemende organisatie de overdragende organisatie op de hoogte stellen van de datum van afgifte van de certificaten, en bevestigt de datum, plaats en maatregelen die zijn genomen om ieder achterstallig onderzoek te verrichten, en aan iedere nog niet opgevolgde aanbeveling en exploitatievoorwaarde te voldoen. Met het oog op een goede toepassing van de bepalingen van dit lid werken de erkende organisaties met elkaar samen.”

15. Artikel 15, lid 3, wordt vervangen door de volgende tekst:

“3. The lidstaten stellen de Commissie en de overige lidstaten onverwijld in kennis van alle bepalingen van nationaal recht die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen.”

16. De bijlage bij de Richtlijn wordt als volgt gewijzigd:

- a) Het woord “dient” wordt vervangen door het woord “moet” in punt 2 of hoofdstuk ‘A. ALGEMENE CRITERIA’.
- b) Het woord "is" in de tweede zin van punt 3 van hoofdstuk ‘A. ALGEMENE CRITERIA’ blijft onveranderd.
- c) De woorden “dient...te ” wordt vervangen door het woord “moet” in punt 4 van hoofdstuk ‘A. ALGEMENE CRITERIA’.
- d) De woorden “dient...te” wordt vervangen door het woord “moet” in punt 5 van hoofdstuk ‘A. ALGEMENE CRITERIA’. Aan het einde van het punt worden de volgende woorden toegevoegd: “of op te slaan in een elektronische databank die toegankelijk is voor alle betrokken partijen”.
- e) Het woord “mag” in de eerste en tweede zin van punt 6 van hoofdstuk ‘A. ALGEMENE CRITERIA’ blijft onveranderd.

- f) Het woord “moet” in punt 7 van hoofdstuk ‘A. ALGEMENE CRITERIA’ blijft onveranderd.
- g) Na het woord "overheid" in punt 4 van hoofdstuk ‘B. BIJZONDERE CRITERIA’ worden de woorden "en de Commissie" toegevoegd.
- h) Aan het einde van punt 5 van hoofdstuk ‘B. BIJZONDERE CRITERIA’ worden de volgende woorden toegevoegd: “Het beleid van de organisatie moet gebaseerd zijn op prestatiedoelen en –indicatoren op het gebied van veiligheid en verontreinigingspreventie”.
- i) Aan het einde van punt 6, onder b) van hoofdstuk ‘B. BIJZONDERE CRITERIA’ worden de volgende woorden toegevoegd: “en er wordt een intern systeem opgezet voor meting van de kwaliteit van de diensten met betrekking tot deze voorschriften en regelingen”.
- j) Aan het einde van punt 6, onder c) van hoofdstuk ‘B. BIJZONDERE CRITERIA’ worden de volgende woorden toegevoegd: “en er wordt een intern systeem opgezet voor meting van de kwaliteit van de diensten met betrekking tot de naleving van de internationale verdragen”.
- k) Punt 6, onder g) van hoofdstuk ‘B. BIJZONDERE CRITERIA’ wordt vervangen door de volgende tekst:
- “(g) grote wettelijk voorgeschreven werkzaamheden waartoe de organisatie is gemachtigd uitsluitend door eigen full-time inspecteurs of full-time inspecteurs van andere erkende organisaties worden uitgevoerd; in alle gevallen moeten de full-time inspecteurs over uitgebreide kennis beschikken van het specifieke scheepstype waarop zij de wettelijk voorgeschreven werkzaamheden verrichten, alsmede van de desbetreffende toepasselijke voorschriften;”.
- l) Het woord “en” aan het einde van punt 6, onder i) van hoofdstuk ‘B. BIJZONDERE CRITERIA’ wordt geschrapt.
- m) Punt 6, onder j) van hoofdstuk ‘B. BIJZONDERE CRITERIA’ wordt vervangen door de volgende tekst:
- “(j) de organisatie in alle vestigingen een uitgebreid systeem van geplande en gedocumenteerde interne controles inzake met de kwaliteit verband houdende activiteiten toepast”.
- n) Aan het einde van punt 6 van hoofdstuk ‘B. BIJZONDERE CRITERIA’ worden de twee volgende paragrafen toegevoegd:
- “(k) de volgens het Geharmoniseerd Systeem van Onderzoek en Certificatie vereiste wettelijk voorgeschreven onderzoeken en inspecties waartoe de organisatie gemachtigd is, worden verricht volgens de bepalingen van de Bijlage en het Aanhangsel bij resolutie A.746 (18) van de IMO betreffende richtlijnen voor onderzoek in het kader van het Geharmoniseerd Systeem van Onderzoek en Certificatie;

- (l) de directe bestuurlijke verantwoordelijkheden en bevoegdheden van hoofdkantoor en regionale kantoren van het bureau duidelijk worden afgebakend.”
- o) Punt 7, onder b) van hoofdstuk ‘B. BIJZONDERE CRITERIA’ wordt vervangen door de volgende tekst:
 - “(b) alle krachtens de internationale overeenkomsten vereiste inspecties en onderzoeken voor de afgifte van de certificaten uit te voeren, waaronder de middelen voor beoordeling van – door gebruikmaking van gekwalificeerd beroepspersoneel en overeenkomstig de bepalingen van de Bijlage bij “Resolutie A.788 (19) van de IMO betreffende richtlijnen voor de tenuitvoerlegging van de Internationale Veiligheidsbeleidscode (ISM) door de overheid” – de toepassing en handhaving van het veiligheidsbeleidsysteem, zowel aan de wal als aan boord van schepen die bestemd zijn om onder de certificatie te vallen.”
- p) De woorden “dient...te” in punt 9 van hoofdstuk ‘B. BIJZONDERE CRITERIA’ worden vervangen door het woord “moet”.

Artikel 2

De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk twaalf maanden na de vaststelling van deze richtlijn daaraan te voldoen. Zij stellen de Commissie daarvan onverwijld in kennis.

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

Artikel 3

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

Artikel 4

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel

Voor het Europese Parlement
De voorzitter

Voor de Raad
De voorzitter

WETGEVINGSVOORSTEL III

Voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

**betreffende de versnelde invoering van eisen inzake dubbelwandige uitvoering of
gelijkwaardig ontwerp voor enkelwandige olietankschepen**

TOELICHTING

ALGEMENE INLEIDING

1. *Huidige situatie en problemen:*

De ernstige gevolgen van ongevallen met olietankers waarbij olie in de zee terecht komt, zoals onlangs nog met de schipbreuk van de ERIKA voor de Franse kust, blijven een belangrijke bron van zorgen voor de Europese Commissie.

Naar aanleiding van de olierampen met de tankers "Aegean Sea" voor La Coruña in december 1992 en de "Braer" voor de Shetlandeilanden in januari 1993 heeft de Commissie een mededeling gepubliceerd over "een gemeenschappelijk beleid inzake de veiligheid op zee"⁵⁰. In deze mededeling werd een overzicht gegeven van de bestaande situatie op het stuk van de veiligheid van de zeevaart en de preventie van vervuiling van de zee. Er werd met name gewezen op het verzoek van de buitengewone Raadsbijeenkomst van de ministers van Milieu en Vervoer van 25 januari 1993 om de maatregelen van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) te steunen ter verkleining van de kloof die zich op veiligheidsgebied voordoet tussen nieuwe en bestaande schepen, door het verbeteren en/of uit de vaart nemen, na een redelijke bedrijfsperiode, van bestaande schepen die volgens oudere normen zijn gebouwd. In dit verzoek werd er de nadruk op gelegd dat bijzondere aandacht diende te worden geschonken aan olietankers die niet voldoen aan de internationale normen inzake gescheiden ballasttanks en de beschermende plaatsing daarvan, zoals vastgelegd in het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen van 1973 en het bijbehorende Protocol van 1978 (MARPOL 73/78).

De Verenigde Staten hebben in 1990 het eerste, regionale besluit betreffende het uit de vaart nemen van enkelwandige olietankers genomen, met de uitvaardiging van de Oil Pollution Act (OPA 90) waarin dubbele wanden voor zowel nieuwe als bestaande tankschepen verplicht worden gesteld. In welke mate de door de OPA 90 vereiste dubbelwandige uitvoering voor bestaande tankschepen rechtent, is afhankelijk van de levensduur, de brutotonnage en de configuratie van het vaartuig. In principe kunnen twee hoofdcategorieën worden onderscheiden.

De eerste categorie tankers mag krachtens de OPA 90 na 1 januari 2010 niet langer in Amerikaanse wateren varen, tenzij zij aan de vereiste dubbelwandige uitvoering voldoen. Onder deze categorie vallen alle bestaande enkelwandige olietankers van meer dan 5.000 BT zonder dubbele bodem of dubbele zijwanden. In de periode van 2005 tot 2010 mogen dergelijke enkelwandige olietankers niet langer in Amerikaanse wateren varen wanneer zij ouder zijn dan 25 jaar of 23 jaar voor tankers van meer dan 30.000 BT, tenzij zij aan de vereiste dubbelwandige uitvoering voldoen.

De tweede categorie tankers mag krachtens de OPA 90 na 1 januari 2015 niet langer in Amerikaanse wateren varen, tenzij zij aan de vereiste dubbelwandige uitvoering voldoen. Onder deze categorie vallen bestaande enkelwandige olietankers van meer dan 5.000 BT met een dubbele bodem of dubbele zijwanden en alle bestaande

⁵⁰ COM(93)66 def. van 24.02.1993.

enkelwandige olietankers van minder dan 5.000 BT. In de 10 jaar die aan de uiterste datum van 2015 voorafgaan, worden tankers van meer dan 5.000 BT uit de vaart genomen wanneer zij 30 jaar oud worden of 28 jaar voor tankers van meer dan 30.000 BT. Voor tankers van minder dan 5.000 BT is geen levensduurlimiet vastgesteld.

Gezien het unilaterale besluit van de VS moest de IMO maatregelen treffen om ook op internationaal niveau de veiligheidskloof tussen nieuwe en bestaande olietankers te verkleinen. In juli 1993 werden bijgevolg belangrijke amendementen op het MARPOL-verdrag van 73/78 van kracht. Deze amendementen bevatten strengere maatregelen betreffende de ontwerp- en constructienormen voor nieuwe en bestaande olietankers. Deze ontwerp- en constructienormen moeten tot een betere bescherming tegen verontreiniging door olie in geval van aanvaring of stranding leiden. Daarin is bepaald dat op of na 6 juli 1996 opgeleverde olietankers moeten voldoen aan de eisen inzake dubbelwandige uitvoering of gelijkwaardig ontwerp zoals vastgesteld in Voorschrift 13F van bijlage I van het MARPOL-verdrag van 73/78.

Bovendien bevatten de amendementen op het MARPOL-verdrag van 73/78 tevens een aanpassingssysteem voor enkelwandige olietankers met een draagvermogen van meer dan 20.000 ton massa die voor 6 juli 1996 zijn opgeleverd. Overeenkomstig Voorschrift 13G moeten dergelijke tankers uiterlijk 25 jaar, of in sommige gevallen 30 jaar, na de datum van oplevering aan de eisen inzake dubbelwandige uitvoering of gelijkwaardig ontwerp van Voorschrift 13F van bijlage I van het MARPOL-verdrag van 73/78 voldoen. Bestaande enkelwandige olietankers die niet aan de voorschriften inzake gescheiden ballasttanks en de beschermende plaatsing daarvan voldoen, zullen bijgevolg op internationaal niveau na 2007, of in sommige gevallen 2012, niet langer in de vaart mogen zijn, tenzij zij aan de eisen inzake dubbelwandige uitvoering of gelijkwaardig ontwerp van Voorschrift 13F van bijlage I van het MARPOL-verdrag van 73/78 voldoen. Voor bestaande enkelwandige olietankers die aan deze voorschriften inzake gescheiden ballasttanks en de beschermende plaatsing daarvan voldoen, valt de uiterste datum uiterlijk in 2026.

De verschillen in levensduurlimieten en uiterste data tussen het OPA 90-systeem voor het uit de vaart nemen en het systeem dat op internationaal niveau is vastgesteld in de amendementen op het MARPOL-verdrag van 73/78, zullen er vanaf 2005 toe leiden dat enkelwandige olietankers die gezien hun levensduur niet langer in Amerikaanse wateren mogen varen, hun handelspatronen naar andere delen van de wereld, waaronder de Europese Unie, zullen verplaatsen en in de vaart zullen blijven totdat zij overeenkomstig de levensduurlimieten van het MARPOL-verdrag van 73/78 aan de vereiste dubbelwandige uitvoering moeten voldoen. Deze verschuiving van de handelspatronen zal resulteren in een situatie waarbij de oudste enkelwandige olietankers die krachtens het MARPOL-verdrag van 73/78 in de vaart mogen blijven, sterker aanwezig zullen zijn in het oliehandelsverkeer van en naar en binnen de Europese Unie.

Een in 1999 in opdracht van de diensten van de Commissie uitgevoerde studie naar het milieueffect van enkelwandige olietankers heeft de gevolgen van de OPA 90 voor de tankervloot die buiten de VS in de vaart is, onderzocht. Uit de studie blijkt dat in de periode van 2000 tot 2025 gemiddeld 15% van de ruwe-olietankers uit de Amerikaanse wateren zal worden geweerd, terwijl zij volgens het MARPOL-verdrag van 73/78 in de vaart mogen blijven. Voorts wordt opgemerkt dat 2010 een

duidelijke piek zal vertonen in het aantal ruwe-olietankers met een draagvermogen van minder dan 20.000 ton massa dat uit de VS zal worden geweerd, aangezien 2010 in de OPA 90 als de uiterste datum rechtent. Voor grotere ruwe-olietankers zal de maximale toename van het aantal dat naar Europe wordt afgeleid zich in 2015 voordoen. Voorts zal volgens de studie de OPA 90 minder sterke gevolgen hebben voor productentankschepen. Voor productentankers in de categorie met een draagvermogen van 5.000 tot 30.000 ton massa zal in 2015 het grootste aantal schepen worden afgeleid, terwijl voor de grotere categorie dit maximum in 2005 zal worden bereikt.

2. *Voorgestelde maatregelen op communautair niveau:*

De Commissie is van mening dat de hierboven beschreven situatie als zorgwekkend moet worden beschouwd, daar uit de statistieken blijkt dat de ongevalpercentages toenemen bij oudere schepen. Een gepaste reactie van de Gemeenschap op deze situatie wordt noodzakelijk geacht, met name met het oog op het naderende jaar 2005, de eerste belangrijke datum in het kader van de OPA 90 waarop bepaalde enkelwandige olietankers uit de Amerikaanse wateren zullen worden geweerd. Teneinde te voorkomen dat dergelijke tankers naar Europese havens gaan of blijven varen, wordt een versnelde toepassing in de Gemeenschap van het invoeringssysteem voor de eisen inzake dubbelwandige uitvoering of gelijkwaardig ontwerp van Voorschrift 13 F van bijlage I van het MARPOL-verdrag van 73/78 voorgesteld. Dit versnelde invoeringssysteem dient in overeenstemming te worden gebracht met de levensduurlijmieten en uiterste data die in de OPA 90 zijn vastgesteld, teneinde te vermijden dat olietankers die krachtens de OPA 90 uit de VS worden geweerd, hun handelspatronen naar Europa kunnen verplaatsen.

Met betrekking tot de criteria inzake tonnenmaat en rompconfiguratie wordt in het voorstel het onderscheid aangehouden dat in het MARPOL-verdrag van 73/78 wordt gemaakt tussen drie hoofdcategorieën. Categorie 1: zogenaamde "pre-MARPOL" enkelwandige olietankers, namelijk ruwe-olietankers met een draagvermogen van 20.000 ton massa of meer en productentankers van 30.000 ton massa of meer zonder gescheiden ballasttanks op beschermende plaatsen (SBT/PL). Onder categorie 2 vallen "MARPOL" enkelwandige tankers van dezelfde tonnenmaat als categorie 1 die echter van SBT/PL zijn voorzien. Categorie 3 omvat enkelwandige olietankers die kleiner zijn dan die van de categorieën 1 en 2 en voor 6 juli 1996 zijn opgeleverd, en waarvoor dus het invoeringssysteem voor de vereiste dubbelwandige uitvoering van Voorschrift 13G van bijlage I van MARPOL 73/78 niet rechtent.

De Commissie stelt voor elk van deze categorieën de volgende aanpak voor.

Voor categorie 1 wordt voorgesteld de levensduurlijmieten van 25 of 30 jaar, als bepaald in het MARPOL-verdrag van 73/78, te verlagen tot een enkele levensduurlijmiet van 23 jaar. Aangezien deze enkelwandige olietankers zijn opgeleverd vóór de datum waarop de SBT/PL-eisen van MARPOL 73/78 van kracht werden (1982), wordt een uiterste datum in 2005 vastgesteld om te voorkomen dat zij na de voorgestelde levensduurlijmiet van 23 jaar in de vaart blijven. Bovendien mag de mogelijkheid waarin Voorschrift I/13G(7) van bijlage I van MARPOL 73/78 voorziet, om andere constructieve of operationele voorzieningen, zoals hydrostatisch gebalanceerd beladen, te aanvaarden als alternatief voor de vereiste dubbelwandige uitvoering niet worden toegestaan. Deze beperking is noodzakelijk om te vermijden dat tankschepen die hun levensduurlijmiet hebben bereikt, in de vaart kunnen blijven

door gebruik te maken van andere voorzieningen dan de dubbelwandige uitvoering of een gelijkwaardige ontwerpconfiguratie.

Voor categorie 2 houdt het voorstel in dat aan de eisen inzake dubbelwandige uitvoering of gelijkwaardig ontwerp moet worden voldaan uiterlijk bij het bereiken van een levensduur van 28 jaar of op 1 januari 2010, naar gelang welke datum het eerst komt.

Voor categorie 3, ten slotte, stelt de Commissie een levensduurlimiet van 25 jaar voor wanneer de tankers niet van SBT/PL zijn voorzien en 30 jaar wanneer zij daar wel van zijn voorzien, in combinatie met de uiterste datum van 1 januari 2015; na die datum zal immers geen enkele enkelwandige olietanker van die categorie meer op Europese havens mogen varen.

Aangezien dit voorstel voor een versneld invoeringssysteem op communautair niveau is afgestemd op de levensduurlimieten en uiterste data in de OPA 90, zullen enkelwandige olietankers die in Amerikaanse wateren zijn verboden, hun handelspatronen niet naar Europa kunnen verplaatsen.

Door toepassing van dezelfde uiterste data als in de OPA 90 zal de EU-regeling resulteren in een aanzienlijk kortere invoeringsperiode, hetgeen een aanzienlijk, maar in dit stadium niet in detail gekwantificeerd effect zal hebben op de snelheid waarmee enkelwandige olietankers zullen moeten worden vervangen door dubbelwandige tonnage. Volgens de eerste ramingen, die op beschikbare statistieken over de huidige samenstelling van de wereldtankervloot zijn gebaseerd, zal het effect voor de categorieën 2 en 3 aanzienlijk zijn.

Categorie 2 omvat thans (wereldwijd) circa 2.000 enkelwandige schepen. Daarnaast zijn in deze categorie 1.000 dubbelwandige tankers beschikbaar. In de voorgestelde EU-regeling moet ongeveer 70% van deze 2.000 schepen voor 2010 bij het bereiken van de levensduurgrens (28 jaar) uit de vaart worden genomen en ongeveer 30% daarvan (+/- 600 schepen) op de uiterste datum in 2010.

Categorie 3 omvat in totaal thans circa 3.000 enkelwandige tankers. In deze categorie zijn momenteel slechts 300 dubbelwandige tankers beschikbaar, omdat in het MARPOL-verdrag van 73/78 geen levensduurlimiet of uiterste datum is vastgesteld voor het vervangen van de bestaande enkelwandige tankers door dubbelwandige. De voorgestelde EU-regeling, die levensduurlimieten (25 of 30 jaar) combineert met de uiterste datum in 2015, zal het volgende effect hebben: 70% (+/- 2.000 schepen) moet vanwege de levensduurlimiet voor 2015 uit de vaart worden genomen, terwijl de overige 30% (+/- 1.000 schepen) op de uiterste datum in 2015 uit de vaart moet worden genomen. Gezien het grote aantal schepen dat op de uiterste data in 2010 en 2015 uit de vaart moet worden genomen, kan de continuïteit van de olievoorziening en -distributie in Europa tijdelijk worden verstoord, indien onvoldoende dubbelwandige tonnage beschikbaar zou zijn. De belangrijkste scheepsbouwverenigingen (AWES in Europa, SAJ in Japan en KSA in Zuid-Korea) gaan er evenwel van uit dat in de nabije toekomst het aanbod van koopvaardij schepen de vraag zal overtreffen. Deze overcapaciteit wordt momenteel geraamd op circa 3-4 miljoen gbt, hetgeen bij gebruik voor de bouw van dubbelwandige tankers zou neerkomen op een draagvermogen van circa 10,42-13,89 miljoen ton massa en voldoende zou zijn om in de toegenomen vraag te voorzien waartoe dit voorstel zal leiden.

Het bijgaande voorstel houdt in dat naleving van de versnelde invoering van de eisen inzake dubbelwandige uitvoering of gelijkwaardig ontwerp voor enkelwandige olietankers verplicht moet worden gesteld voor olietankers met een draagvermogen van 600 ton massa en meer die onder de vlag van een lidstaat varen en als voorwaarde moet rechenen voor toegang tot EU-havens, ongeacht de vlag waaronder de schepen varen.

3. *Flankerende maatregelen:*

Als een flankerende maatregel voor de invoering van de eisen inzake dubbelwandige uitvoering of gelijkwaardig ontwerp voor enkelwandige olietankers wordt een regeling van financiële aanmoedigings- en ontmoedigingsmaatregelen voorgesteld om het handelsverkeer van dubbelwandige olietankers van en naar en tussen havens in de Gemeenschap te stimuleren en dat handelsverkeer van enkelwandige olietankers af te schrikken. Deze regeling moet zijn gebaseerd op de beginselen die zijn vastgelegd in Verordening (EG) nr. 2978/94 van de Raad van 21 november 1994 betreffende de tenuitvoerlegging van IMO-resolutie A.747(18) inzake de toepassing van tonnagemeting op de ballastruimten in tankers met gescheiden-ballasttanks⁵¹ (SBT-verordening). Deze beginselen voorzien in de heffing van verlaagde haven- en loodsrechten voor de meest milieuvriendelijkste olietankers ten opzichte van die welke minder bescherming tegen verontreiniging door olie bieden.

De SBT-verordening houdt evenwel geen rekening met het hogere niveau van bescherming tegen accidentele olieverontreiniging die dubbelwandige olietankers bieden in vergelijking met enkelwandige olietankers, en maakt geen onderscheid tussen dubbelwandige olietankers en enkelwandige olietankers wat betreft de verlaging van de haven- en loodsrechten. Bovendien zijn er, gezien de voorgestelde uiterste datum in 2005 voor enkelwandige olietankers die niet aan de eisen van MARPOL 73/78 inzake gescheiden ballasttanks en de beschermende plaatsing daarvan voldoen, geen geldige redenen meer om de in de SBT-verordening vastgestelde regeling van differentiële financiële behandeling van dergelijke olietankers en tankers die wel aan de SBT/PL-voorschriften van MARPOL 73/78 voldoen, te handhaven.

Het bijgaande voorstel voorziet derhalve in intrekking van de SBT-verordening en zet een nieuwe regeling van financiële stimulansen op die gedurende de versnelde invoering het gebruik aanmoedigt van olietankers die aan de eisen inzake dubbelwandige uitvoering of gelijkwaardig ontwerp voldoen en het gebruik van olietankers die nog niet aan deze eisen voldoen, ontmoedigt. Deze nieuwe regeling moet een gecombineerde regeling vormen met een verlaging van de haven- en loodsrechten voor olietankers die aan de eisen inzake dubbelwandige uitvoering of gelijkwaardig ontwerp voldoen, en een verhoging van de haven- en loodsrechten voor olietankers die nog niet aan deze eisen voldoen.

Bij het vaststellen van deze gecombineerde aanmoedigings/ontmoedigingsregeling dient naar een redelijk evenwicht te worden gestreefd om te vermijden dat de verstreckers van haven- en loodsdiensten inkomsten verliezen en dat die verliezen nadelig zijn voor de kwaliteit van deze diensten of moeten worden gecompenseerd door een verhoging van de haven- en loodsrechten voor schepen die niet bij het

⁵¹ PB L 319 van 12.12.94, blz.1.

vervoer van olie en olieproducten zijn betrokken. Gezien de geleidelijke toename van het aantal dubbelwandige of gelijkwaardig ontworpen olietankers en de afname van het aantal enkelwandige olietankers in de periode van het beoogde versnelde invoeringssysteem dient het evenwicht in de inkomsten van de verstrekkers van haven- en loodsdiens ten te worden bewerkstelligd door de verlaging van de haven- en loodsrechten voor dubbelwandige of gelijkwaardig ontworpen olietankers regressief naar de leeftijd te maken en de verhoging van de haven- en loodsrechten voor enkelwandige olietankers progressief naar de leeftijd van het schip te maken.

De in het voorstel vastgelegde percentages van deze verlagingen of verhogingen moeten via de comitologieprocedure kunnen worden aangepast, teneinde rekening te houden met het feit dat het tempo waarin enkelwandige olietankers worden vervangen door dubbelwandige tonnage, in de loop van de versnelde invoering kan veranderen. Het voorstel houdt ten slotte in dat aan de differentiële heffing een einde komt wanneer het versnelde invoeringssysteem voor de eisen inzake dubbelwandige uitvoering of gelijkwaardig ontwerp is voltooid.

Het voorstel bevat een tweede flankerende maatregel waarbij de IMO in kennis wordt gesteld van de communautaire regelgeving inzake de versnelde invoering van de eisen inzake dubbelwandige uitvoering of gelijkwaardig ontwerp voor enkelwandige olietankers, zodra deze is aangenomen. Een dergelijke kennisgeving is in overeenstemming met de bepalingen van artikel 211 van UNCLOS. In lid 3 van UNCLOS-artikel 211 is bepaald dat kuststaten het recht hebben bijzondere eisen te stellen als voorwaarde voor de toegang van buitenlandse vaartuigen tot hun havens of binnenwateren of voor het aanleggen aan hun offshore terminals. Daarin is verder bepaald dat dergelijke eisen naar behoren bekend moeten worden gemaakt en meegedeeld aan de bevoegde internationale organisatie en dat in deze mededeling de staten moeten worden vermeld waar dezelfde eisen gelden in het kader van een samenwerkingsovereenkomst.

MOTIVERING VOOR EEN VERORDENING

4. a) Wat zijn de doelstellingen van het voorgenomen optreden, gelet op de verplichtingen van de Gemeenschap en wat is de communautaire dimensie van het probleem (hoeveel lidstaten zijn er bijvoorbeeld bij betrokken en welke oplossing is tot op heden gevolgd)?

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 van de zeevaart, zoals bedoeld in artikel 80, lid 2.

Hoofddoelstelling van het voorgenomen optreden is dan ook in de Gemeenschap op een geharmoniseerde wijze een versnelde invoering te implementeren van de eisen inzake dubbelwandige uitvoering of gelijkwaardig ontwerp van het MARPOL-verdrag van 73/78 voor enkelwandige olietankers. Een geharmoniseerde en geavanceerde implementatie op communautair niveau van deze eisen wordt noodzakelijk geacht om ervoor te zorgen dat olietankers in het handelsverkeer van en naar en tussen havens van de lidstaten zo spoedig mogelijk voldoen aan de eisen inzake dubbelwandige uitvoering of gelijkwaardig ontwerp, teneinde de risico's van accidentele olieverontreiniging en de gevolgen daarvan in de Europese wateren te beperken.

Hoewel niet alle lidstaten bij de toegangsvoorwaarden voor olietankers zijn betrokken, omdat zij niet over kusten of havens beschikken, zal de verordening tot op zekere hoogte op alle lidstaten van invloed zijn, aangezien alle lidstaten olietankers kunnen hebben die onder hun vlag varen.

5. b) Valt het voorgenomen optreden uitsluitend onder de bevoegdheid van de Gemeenschap of tevens gedeeltelijk onder de bevoegdheid van de lidstaten?

Op dit gebied is de Gemeenschap samen met de lidstaten bevoegd.

6. c) Wat is, uitgaande van de middelen van de Gemeenschap en van de lidstaten, de meest efficiënte oplossing?

Gezien de interne-marktdimensie van het zeevervoer is een optreden op communautair niveau het enige middel dat ervoor kan zorgen dat hetzelfde niveau van veiligheid en preventie van verontreiniging van de zee wordt gewaarborgd door olietankers die van en naar en tussen Europese havens varen, terwijl de risico's van concurrentievervalsing tussen havens ten gevolge van de toepassing van uiteenlopende beginselen voor het heffen van haven- en loodsrechten worden beperkt.

7. d) Welke concrete meerwaarde levert het voorgenomen optreden van de Gemeenschap op en wat zouden de kosten zijn als dit optreden achterwege blijft?

De Gemeenschap heeft er alle belang bij ervoor te zorgen dat het vervoer over zee van de voor haar economie noodzakelijke olie en olieproducten op de meest veilige en milieuvriendelijke wijze plaatsvindt, teneinde de schadelijke gevolgen van verontreiniging door olie te vermijden. Een geharmoniseerd optreden is noodzakelijk om concurrentievervalsing te vermijden tussen olietankers die reeds aan de meest recente internationale eisen inzake preventie van accidentele olieverontreiniging voldoen en tankers die daar nog niet aan voldoen. Deze eisen zijn internationaal goedgekeurd, maar het desbetreffende internationale verdrag waarin zij zijn opgenomen, voorziet niet in een geharmoniseerde en simultane toepassing daarvan. De implementatie in de Gemeenschap kan slechts worden bewerkstelligd door de vaststelling van een bindend en geharmoniseerd communautair kader.

Als dit optreden achterwege blijft zouden de kosten zijn dat het percentage verontreinigende ongevallen en de ernst van de gevolgen daarvan die door breuk of beschadiging van enkelwandige olietankers worden veroorzaakt, onaanvaardbaar hoog zouden blijven. Indien geen geharmoniseerde en versnelde invoering van de eisen inzake dubbelwandige uitvoering of gelijkwaardig ontwerp voor deze olietankers binnen de Gemeenschap wordt vastgesteld, kan bovendien het gevaar dat niet aan de normen beantwoordende en verouderde olietankertonnage zijn handelspatronen van gebieden zoals de Verenigde Staten, waar een strenger veiligheidsbeleid wordt gevoerd, naar Europa verplaatst, niet worden afgewend.

Niet optreden kan tevens het gevaar van concurrentievervalsing tussen havens inhouden door de toepassing van uiteenlopende criteria voor heffing van de haven- en loodsrechten bij olietankers, zonder voldoende rekening te houden met de verhoogde bescherming tegen accidentele olieverontreiniging die een dubbelwandige uitvoering of een gelijkwaardig ontwerp biedt in tegenstelling tot enkelwandige olietankers.

8. e) In welke vorm kan de Gemeenschap optreden (aanbeveling, financiële steun, regelgeving, wederzijdse erkenning)?

Daar de internationaal goedgekeurde voorschriften voor enkelwandige olietankers die aan eisen inzake dubbelwandige uitvoering of gelijkwaardig ontwerp moeten voldoen, de overheid van de vlagstaat een grote mate van vrijheid in de interpretatie en toepassing laten en tevens een aanzienlijk aantal bestaande olietankers van de werkingssfeer daarvan uitsluiten, kunnen zij niet ten uitvoer worden gelegd op een uniforme en geharmoniseerde wijze die een snelle vervanging van alle enkelwandige olietankers door dubbelwandige olietankers waarborgt. Bovendien kunnen de mogelijkheden voor ontheffingen die leiden tot een gebrekkige of uiteenlopende implementatie van deze internationale normen, in concurrentievervalsing resulteren. Het is bijgevolg noodzakelijk dat in de vorm van een verordening wordt gezorgd voor een geharmoniseerde en versnelde toepassing van deze internationaal aangenomen normen.

9. f) Is een uniforme regelgeving nodig of kan worden volstaan met een richtlijn met algemene doelstellingen, waarbij de uitvoering aan de lidstaten wordt overgelaten?

Uniforme regelgeving in de vorm van een verordening is noodzakelijk om de hierboven uiteengezette redenen. Overeenkomstig het evenredigheidsbeginsel zal de voorgestelde verordening op communautair niveau de levensduur en data vaststellen waarop enkelwandige olietankers aan de internationaal goedgekeurde eisen inzake dubbelwandige uitvoering of gelijkwaardig ontwerp moeten voldoen, alsmede een uniforme aanpak voor een differentiële heffingsregeling voor haven- en loodsrechten voor enkelwandige en dubbelwandige olietankers die Europese havens aandoen.

De huidige differentiële heffingsregeling voor haven- en loodsrechten die in Verordening (EG) nr. 2978/94 van de Raad van 21 november 1994 betreffende de tenuitvoerlegging van IMO-resolutie A.747(18) inzake de toepassing van tonnagemeting op de ballastruimten in tankers met gescheiden-ballasttanks⁵² is opgenomen, kan niet langer worden toegepast, omdat geen onderscheid wordt gemaakt tussen enkelwandige en dubbelwandige olietankers die beide van gescheiden ballasttanks zijn voorzien. De aangewezen methode is deze verordening in te trekken en te vervangen door een nieuwe, waarin tevens het versnelde invoeringssysteem is opgenomen en aan een nieuwe differentiële heffingregeling is gekoppeld. Een richtlijn zou bovendien een extra termijn vergen voor omzetting van de bepalingen in de nationale wetgeving van de lidstaten, hetgeen de implementatie van het versnelde invoeringssysteem alleen maar kan vertragen.

⁵² PB L 319 van 12.12.94, blz.1.

INHOUD VAN DE VERORDENING

10. In de voorgestelde verordening zijn de levensduurlijmieten en uiterste data vastgesteld waarop enkelwandige olietankers moeten voldoen aan de eisen inzake dubbelwandige uitvoering of gelijkwaardig ontwerp van Voorschrift 13F van bijlage I van het MARPOL-verdrag van 73/78. De voorgestelde levensduurlijmieten zijn lager dan die welke in Voorschrift 13G van bijlage I van MARPOL 73/78 zijn vastgesteld of gelden voor tankercategorieën die wegens hun tonnenmaat niet onder dat voorschrift vallen. De vastgestelde uiterste data moeten voorkomen dat enkelwandige olietankers op Europese havens kunnen gaan of blijven varen na de uiterste data waarop zij niet langer in de territoriale wateren van de Verenigde Staten mogen varen. Naleving van deze eisen zal als een voorwaarde gelden voor toegang tot havens van de lidstaten voor alle olietankers met een draagvermogen van 600 ton massa en meer, ongeacht de vlag waaronder zij varen. Alle olietankers van die tonnenmaat die onder de vlag van een lidstaat varen, moeten bovendien aan het versnelde invoeringssysteem van eisen inzake dubbelwandige uitvoering of gelijkwaardig ontwerp voldoen.
11. Als een aanvullende maatregel voorziet het voorstel voorts in de vervanging van de huidige differentiële heffingsregeling voor haven- en loodsrechten, zoals vastgesteld in Verordening (EG) nr. 2978/94 van de Raad. De bestaande regeling moet worden afgeschaft, omdat voor de heffing van de haven- en loodsrechten geen onderscheid wordt gemaakt tussen enkelwandige en dubbelwandige olietankers die allebei van gescheiden ballasttanks zijn voorzien. Het versnelde invoeringssysteem zal bovendien leiden tot het verdwijnen van enkelwandige olietankers zonder gescheiden ballasttanks in 2005, zodat er geen reden is om de huidige regeling na die datum te verlengen. De voorgestelde nieuwe financiële regeling voor differentiële heffing van haven- en loodsrechten voorziet in een verlaging van deze heffingen voor dubbelwandige olietankers, maar de verlaging moet regressief zijn naar de leeftijd van het schip. Voor enkelwandige olietankers wordt een extra heffing ingevoerd die progressief is naar de leeftijd van het schip. In het voorstel is nader bepaald dat deze differentiële heffingsregeling niet langer geldt, zodra de invoering van de eisen inzake dubbelwandige uitvoering of gelijkwaardig ontwerp voor enkelwandige olietankers is voltooid.
12. De voorgestelde verordening voorziet, ten slotte, in kennisgeving daarvan aan de IMO, zodra deze is aangenomen. Doel van deze kennisgeving is de internationale maritieme wereld te informeren over de nieuwe spelregels in de Gemeenschap voor het handelsverkeer van olietankers van en naar en tussen havens van de lidstaten.
13. Het voorstel belast tevens de Commissie, overeenkomstig de comitologie, met de opdracht de verordening te wijzigen, naarmate wijzigingen worden aangebracht in de desbetreffende internationale akten, en tevens de percentages van de verlagingen en verhogingen in de differentiële heffingsregeling aan te passen, teneinde rekening te houden met mogelijke schommelingen in het tempo waarin gedurende de invoeringsperiode enkelwandige tonnage door dubbelwandige tonnage wordt vervangen.

BIJZONDERE OVERWEGINGEN

Artikel 1

Doel van de verordening: de normen verhogen met betrekking tot de veiligheid en preventie van verontreiniging voor olietankers die naar of van en tussen havens in de lidstaten varen om de risico's van accidentele olieverontreiniging bij aanvaring of stranding te verminderen.

De manier om dit te bereiken is het versnellen van het tijdschema volgens hetwelk enkelwandige olietankers moeten voldoen aan de eisen inzake dubbelwandige uitvoering of gelijkwaardig ontwerp van Voorschrift 13F van bijlage I bij MARPOL 73/78. Als begeleidende maatregel voorziet de verordening ook in een differentiële heffingsregeling voor haven- en loodsrechten tussen enkelwandige olietankers en dubbelwandige of gelijkwaardig ontworpen olietankers.

Artikel 2

Dit artikel bepaalt het toepassingsgebied van de verordening. Zij heeft betrekking op alle olietankers van 600 ton massa en meer, ongeacht de vlag waaronder zij varen, die communautaire havens willen binnenvaren en alle olietankers van die tonnenmaat die onder de vlag van een lidstaat varen.

Artikel 3

Dit artikel bevat de definities van de belangrijkste begrippen in de verordening, die hoofdzakelijk zijn afgeleid van de overeenkomstige definities in het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen (MARPOL 73/78).

Artikel 4

Artikel 4 bepaalt de levensduurlimieten en uiterste data waarop enkelwandige olietankers moeten voldoen aan de normen voor dubbelwandige uitvoering of gelijkwaardig ontwerp van het MARPOL-verdrag van 73/78. Afhankelijk van de tonnenmaat en de configuratie van de tankers liggen de levensduurlimieten tussen 23 tot 30 jaar en de uiterste data tussen 2005 en 2015. Voorts bepaalt lid 2 van dit artikel dat om aan dit artikel te voldoen, de in Voorschrift 13G(7) van bijlage I bij MARPOL 73/78 geboden mogelijkheid om andere constructieve of operationele voorzieningen te aanvaarden als alternatieven voor het voldoen aan de eisen inzake dubbelwandige uitvoering of gelijkwaardig ontwerp van Voorschrift 13F van bijlage I bij MARPOL 73/78, niet wordt toegestaan.

Artikel 5

Dit artikel stelt de differentiële heffingsregeling vast voor haven- en loodsrechten tussen enkelwandige olietankers en dubbelwandige of gelijkwaardig ontworpen olietankers, gebaseerd op de toepassing van een verlaging van deze rechten voor dubbelwandige of gelijkwaardig ontworpen tankers, die regressief is naar de levensduur van het schip. Voor enkelwandige olietankers die nog niet aan de normen voor dubbelwandige uitvoering of gelijkwaardig ontwerp voldoen, moet een verhoging van de haven- en loodsrechten worden toegepast die progressief is naar de levensduur van het schip. Wanneer de heffingsregeling voor haven- en loodsrechten gebaseerd is op een ander criterium dan draagvermogen, moet ervoor worden gezorgd dat voor de verlagingen en verhogingen ten minste hetzelfde percentage wordt toegepast als in de op draagvermogen gebaseerde regeling. Tenslotte

bepaalt het artikel dat de differentiële heffingsregeling niet langer mag worden toegepast wanneer de versnelde invoering van de normen voor dubbelwandige uitvoering of gelijkwaardig ontwerp is voltooid.

Artikel 6

Artikel 6 voorziet in de kennisgeving van de vaststelling van deze verordening aan de IMO. Deze kennisgeving is bedoeld om de internationale maritieme gemeenschap informatie te verstrekken over de nieuwe spelregels voor het verkeer van olietankers naar en van en tussen havens in de Gemeenschap.

In artikel 211 van het Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee (UNCLOS), dat betrekking heeft op verontreiniging door schepen, is bepaald dat kuststaten het recht hebben bijzondere eisen te stellen als voorwaarde voor de toegang van buitenlandse schepen tot hun havens of binnenwateren of voor het aanleggen aan hun offshore-terminals. Voorts is hierin bepaald dat dergelijke eisen op passende wijze bekend moeten worden gemaakt en aan de bevoegde internationale organisatie moeten worden medegedeeld en dat in deze mededeling moet worden vermeld welke staten diezelfde eisen in het kader van samenwerkingsregelingen toepassen. Met de kennisgeving van de vaststelling van deze verordening aan de IMO wordt beoogd aan deze bepaling van het UNCLOS te voldoen.

Artikel 7

Artikel 7 bevat bepalingen over de controle en de verslaglegging inzake de tenuitvoerlegging van de verordening. Het bepaalt dat de lidstaten geregeld nagaan of de havenautoriteiten en de loodsautoriteiten de differentiële heffingsregeling voor haven- en loodsrechten als bedoeld in artikel 5 correct toepassen. De lidstaten moeten jaarlijks bij de Commissie verslag uitbrengen over de resultaten van hun controle, en dit uiterlijk vier maanden na ieder jaar waarover verslag wordt uitgebracht.

Artikel 8

In dit artikel is de oprichting van een regelgevend comité opgenomen, met tevens een verwijzing naar de procedures van artikel 5 van Besluit 1999/468/EG van de Raad⁵³, in overeenstemming waarmee het moet handelen. Het artikel stelt ook de periode waarin de Raad moet handelen, overeenkomstig het bepaalde in dat artikel, lid 6, vast op 3 maanden.

Artikel 9

Dit artikel verleent de Commissie het recht de verordening en de bijlage ervan te wijzigen, overeenkomstig de procedure van artikel 8, om de verwijzingen naar de overeenkomstige voorschriften van MARPOL 73/78 aan te passen aan eventuele latere amendementen op deze voorschriften.

In het kader van dezelfde procedure wordt eveneens voorzien in de aanpassing van het toe te passen percentage verlagingen en verhogingen van haven- en loodsrechten, teneinde rekening te houden met variaties in het tempo waarmee enkelwandige olietankers tijdens de invoeringsperiode door dubbelwandige tankers worden vervangen.

⁵³ 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.

Artikel 10

Gelet op de nieuwe differentiële heffingsregeling voor haven- en loodsrechten als vastgesteld in artikel 5, moet de bestaande differentiële heffingsregeling als vastgelegd in Verordening (EG) nr. 2978/94 van de Raad worden ingetrokken. De bestaande regeling voorziet in differentiële haven- en loodsrechten tussen olietankers die zijn uitgerust met gescheidenballasttanks op beschermende plaatsen (SBT/PL) en olietankers die daar niet mee zijn uitgerust. Omdat alleen het SBT/PL-criterium wordt toegepast, is nu niet voorzien in een differentiatie tussen enkelwandige tankers en dubbelwandige of gelijkwaardig ontworpen tankers.

Artikelen 11 en 12

Geen commentaar

Bijlage

In de bijlage bij de verordening worden de percentages gegeven van de verlagingen en verhogingen van haven- en loodsrechten die moeten worden toegepast naargelang van de levensduur van het schip.

Voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

betreffende de versnelde invoering van eisen inzake dubbelwandige uitvoering of gelijkwaardig ontwerp voor enkelwandige olietankschepen

(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 Commissie⁵⁴,

Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité⁵⁵,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's⁵⁶,

Volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag⁵⁷,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) in het kader van het gemeenschappelijk vervoerbeleid moeten verdere maatregelen worden genomen om de veiligheid in het zeevervoer te verhogen en verontreiniging te voorkomen.
- (2) de Gemeenschap is ernstig bezorgd over de scheepsongevallen met olietankers en de daarmee gepaard gaande verontreiniging van haar kusten en schade aan haar fauna en flora en andere maritieme hulpbronnen.
- (3) in haar mededeling "Een gemeenschappelijk beleid inzake de veiligheid op zee"⁵⁸ wees de Commissie op het verzoek van de buitengewone Raadsbijeenkomst van de ministers van Milieu en Vervoer van 25 januari 1993 om de maatregelen te steunen van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) ter vermindering van de kloof die zich op veiligheidsgebied voordoet tussen nieuwe en bestaande schepen, door het verbeteren en/of geleidelijk uit de vaart nemen, na een redelijke bedrijfsperiode, van bestaande schepen die volgens vroegere normen zijn gebouwd, met bijzondere aandacht voor olietankers die niet voldoen aan de gewijzigde bepalingen van het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, 1973 en het daaraan verbonden Protocol van 1978 (MARPOL 73/78) dat in 1982 in werking trad.

⁵⁴ PB C [...] van [...], blz. [...].

⁵⁵ PB C [...] van [...], blz. [...].

⁵⁶ PB C [...] van [...], blz. [...].

⁵⁷ PB C [...] van [...], blz. [...].

⁵⁸ COM(93) 66 def. van 24.2.1993.

- (4) in zijn resolutie over een gemeenschappelijk beleid inzake de veiligheid op zee⁵⁹ verwelkomde het Europees Parlement de mededeling van de Commissie en verzocht het met name om maatregelen ter verbetering van de veiligheidsnormen voor tankschepen.
- (5) in zijn resolutie van 8 juni 1993⁶⁰ verleende de Raad zijn volle steun aan de doelstellingen van de mededeling van de Commissie.
- (6) op internationaal niveau heeft de Internationale Maritieme Organisatie in het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, 1973 en het daaraan verbonden Protocol van 1978 (MARPOL 73/78) internationaal overeengekomen regels ter preventie van verontreiniging vastgesteld die van invloed zijn op het ontwerp en de exploitatie van olietankschepen.
- (7) belangrijke amendementen op het MARPOL-verdrag 73/78 met strengere maatregelen betreffende de ontwerp- en bouwnormen voor olietankers zijn door de IMO vastgesteld op 6 maart 1992 en van kracht geworden op 6 juli 1993. Deze maatregelen schrijven eisen inzake dubbelwandige uitvoering of gelijkwaardig ontwerp voor voor olietankers die op of na 6 juli 1996 zijn opgeleverd en zijn gericht op het voorkomen van olieverontreiniging in geval van aanvaring of stranding. In het kader van deze amendementen werd vanaf 6 juli 1995 een invoeringsregeling voor enkelwandige, vóór die datum opgeleverde olietankers van kracht waarbij dergelijke tankers uiterlijk 25 jaar en in sommige gevallen 30 jaar na de opleveringsdatum ervan aan de normen voor dubbelwandige uitvoering of gelijkwaardig ontwerp dienen te voldoen. Tengevolge van deze maatregelen mogen bestaande enkelwandige olietankers die niet voldoen aan de eisen van MARPOL 73/78 betreffende gescheiden-ballasttanks en de beschermende plaatsing daarvan, op internationaal niveau tot uiterlijk 2007, en in sommige gevallen tot 2012 in de vaart blijven, tenzij zij voldoen aan de eisen inzake dubbelwandige uitvoering of gelijkwaardig ontwerp van Voorschrift 13F van bijlage I bij MARPOL 73/78. Voor bestaande enkelwandige olietankers die aan de eisen van MARPOL 73/78 inzake gescheiden-ballasttanks en de beschermende plaatsing daarvan voldoen, loopt deze termijn uiterlijk in 2026 af.
- (8) voordat deze amendementen op MARPOL 73/78 werden aangebracht, stelden de Verenigde Staten reeds in 1990 de Oil Pollution Act vast, waarmee dubbelwandisen werden gesteld aan zowel nieuwe als bestaande tankschepen. Deze eisen houden in dat na 1 januari 2010 enkelwandige olietankers zonder dubbele bodem of dubbele zijwanden niet meer naar en van havens in de V.S. mogen varen, tenzij zij aan de dubbelwandisen voldoen. Voorts mogen dergelijke enkelwandige olietankers vanaf 2005 niet meer naar en van havens in de V.S. varen wanneer zij een levensduur van 25 jaar, en in sommige gevallen 23 jaar bereiken, tenzij zij aan de dubbelwandisen voldoen. Voor enkelwandige olietankers met dubbele bodem of dubbele zijwanden wordt deze eindtermijn vastgesteld op 1 januari 2015 en bedraagt de levensduurlimiet van het schip in de voorafgaande periode tussen 2005 en 2015 30 jaar, en in sommige gevallen 28 jaar.

⁵⁹ PB C 91 van 28.3.1994, blz. 301.

⁶⁰ PB C 271 van 7.10.1993, blz.1.

- (9) naar verwachting zullen, door de verschillen tussen de internationale regeling en de door de Verenigde Staten ingevoerde regeling inzake levensduurlimiet en uiterste einddata voor de toepassing van de dubbelwandeisen op bestaande enkelwandige olietankers, enkelwandige olietankers die gezien hun levensduur niet langer naar en van havens in de V.S. mogen varen, vanaf 2005 en in het bijzonder na de uiterste einddata 2010 en 2015, hun handelsactiviteiten naar andere delen van de wereld, waaronder de Europese Unie, zullen verplaatsen en in de vaart zullen blijven totdat zij moeten voldoen aan de dubbelwandeisen overeenkomstig de levensduurlimieten als bedoeld in het MARPOL-verdrag van 73/78.
- (10) uit een vergelijking van de levensduur van tankschepen en ongevallenstatistieken blijkt dat het ongevalpercentage voor oudere schepen stijgt. Men is het er internationaal over eens dat met de vaststelling van de amendementen op MARPOL 73/78 inzake de toepassing van de normen voor dubbelwandige uitvoering of gelijkwaardig ontwerp op bestaande enkelwandige olietankers wanneer deze een bepaalde levensduur bereiken, deze tankers een hogere graad van bescherming krijgen tegen accidentele olieverontreiniging in geval van aanvaring of strandings.
- (11) het is in het belang van de Gemeenschap dat maatregelen worden genomen om te voorkomen dat enkelwandige olietankers die wegens een hoge levensduur of na de uiterste data, in het kader van de Oil Pollution Act 1990 niet meer naar en van havens in de V.S. mogen varen, wel naar en van Europese havens zullen gaan of blijven varen, waardoor het risico van accidentele olieverontreiniging in Europese wateren blijft bestaan of groter wordt.
- (12) deze maatregelen moeten worden gebaseerd op het beginsel van het MARPOL-verdrag van 73/78 dat de bestaande enkelwandige olietankers tegen de tijd dat zij een bepaalde levensduur bereiken, moeten voldoen aan de eisen inzake dubbelwandige uitvoering of gelijkwaardig ontwerp. De levensduurlimiet in deze maatregelen moet worden afgestemd op die van de Oil Pollution Act 1990 en daarom moet worden overgegaan tot een versnelde invoering van de normen voor dubbelwandige uitvoering of gelijkwaardig ontwerp van MARPOL 73/78 voor bestaande enkelwandige olietankers door de levensduurlimiet te verlagen en uiterste data te specificeren overeenkomstig die van de Oil Pollution Act 1990, waarna deze schepen aan deze normen moeten voldoen als voorwaarde om een haven of de binnenwateren van een lidstaat van de Gemeenschap te mogen binnenvaren.
- (13) de eis van Voorschrift 13G van bijlage I bij MARPOL 73/78 dat bestaande enkelwandige olietankers moeten voldoen aan de normen voor dubbelwandige uitvoering of gelijkwaardig ontwerp is alleen van toepassing op ruwe-olietankschepen van 20.000 ton massa of meer en op productentankschepen van 30.000 ton massa of meer. De eisen inzake dubbelwandige uitvoering of gelijkwaardig ontwerp van Voorschrift 13F van bijlage I van MARPOL 73/78 zijn van toepassing op olietankers van 600 ton massa of meer die op of na 6 juli 1996 zijn opgeleverd. Door dit verschil in minimumtonnage in het toepassingsgebied wordt de categorie enkelwandige ruwe-olietankers die vóór 6 juli 1996 zijn opgeleverd en een massa tussen 600 en 20.000 ton hebben, evenals productentankschepen die vóór 6 juli 1996 zijn opgeleverd met een massa tussen 600 en 30.000 ton, ongemoeid gelaten. Gezien het belang van deze categorie olietankers met een lagere tonnenmaat voor het verkeer binnen de Gemeenschap dienen soortgelijke maatregelen te worden genomen om ervoor te zorgen dat ook deze tankers moeten voldoen aan de normen voor dubbelwandige uitvoering of gelijkwaardig ontwerp van MARPOL 73/78. Daartoe moet een

geleidelijke invoering van de normen voor dubbelwandige uitvoering of gelijkwaardig ontwerp van MARPOL 73/78 voor deze categorie enkelwandige olietankers als voorwaarde worden gesteld om een haven of de binnenwateren van een lidstaat van de Gemeenschap binnen te varen.

- (14) in zijn resolutie over de olievlek voor de Franse kust van 20 januari 2000⁶¹ verwelkomde het Europees Parlement iedere inspanning van de Commissie om de datum waarop alle olietankers verplicht een dubbelwandige bouw moeten hebben, te vervroegen.
- (15) de versnelde invoering van de normen voor dubbelwandige uitvoering of gelijkwaardig ontwerp voor enkelwandige olietankers moet gepaard gaan met aanvullende maatregelen ter bevordering van het handelsverkeer met dubbelwandige of gelijkwaardig ontworpen olietankers voordat de versnelde invoering plaatsheeft. Deze aanvullende maatregelen moeten bestaan in financiële stimulansen voor dubbelwandige of gelijkwaardig ontworpen olietankers en ontmoedigingen voor enkelwandige olietankers die naar of van havens in de lidstaten van de Gemeenschap varen.
- (16) deze aanvullende maatregelen moeten worden gebaseerd op de beginselen als vastgelegd in Verordening (EG) nr. 2978/94 van de Raad van 21 november 1994 betreffende de tenuitvoerlegging van IMO-resolutie A.747(18) inzake de toepassing van tonnagemeting op de ballastruimten in tankers met gescheiden-ballasttanks⁶². Deze beginselen voorzien in de toepassing van lagere haven- en loodsrechten voor de meest milieuvriendelijke olietankers in tegenstelling tot die welke minder bescherming tegen olieverontreiniging bieden.
- (17) verordening (EG) nr. 2978/94 van de Raad houdt geen rekening met het hogere niveau van bescherming tegen accidentele olieverontreiniging dat wordt geboden door dubbelwandige of gelijkwaardig ontworpen olietankers in vergelijking met enkelwandige olietankers. Daarom wordt in de verordening met betrekking tot de verlaging van haven- en loodsrechten geen onderscheid gemaakt tussen dubbelwandige olietankers en enkelwandige olietankers met gescheiden-ballasttanks.
- (18) gezien de naderende uiterste datum voor enkelwandige olietankers die niet aan de vereisten van MARPOL 73/78 inzake gescheiden-ballasttanks en de beschermende plaatsing ervan voldoen, zijn er geen redenen om de differentiële heffingsregeling waarin Verordening (EG) nr. 2978/94 van de Raad voorziet tussen dergelijke olietankers en tankers die voldoen aan de vereisten van MARPOL 73/78 inzake gescheiden-ballasttanks en de beschermende plaatsing ervan, nog langer te handhaven.
- (19) met het oog op het bevorderen van het handelsverkeer van dubbelwandige of gelijkwaardig ontworpen olietankers naar Europese havens, moeten de financiële stimulansen van Verordening (EG) nr. 2978/94 van de Raad worden vervangen door een regeling waarbij tijdens de periode van de versnelde invoering de exploitatie van olietankers die aan de eisen inzake dubbelwandige uitvoering of gelijkwaardig ontwerp voldoen wordt aangemoedigd en de exploitatie van olietankers die nog niet aan deze eisen voldoen wordt ontmoedigd. Daartoe dient Verordening (EG) nr. 2978/94 van de Raad te worden ingetrokken.

⁶¹ PB C [...] van [...], blz. [...].

⁶² PB L 319 van 12.12.94, blz. 1.

- (20) de financiële stimulansen voor olietankers die aan de normen voor dubbelwandige uitvoering of gelijkwaardig ontwerp voldoen en de financiële ontmoedigingen voor olietankers die nog niet aan deze normen voldoen, moeten worden gebaseerd op een gecombineerde regeling waarbij een verlaging van haven- en loodsrechten wordt verleend voor olietankers die aan de normen voor dubbelwandige uitvoering of gelijkwaardig ontwerp voldoen en een verhoging van de haven- en loodsrechten wordt toegepast voor olietankers die nog niet aan deze normen voldoen.
- (21) haven- en loodsrechten moeten in verhouding staan tot de geleverde diensten en op een niet-discriminerende wijze worden berekend.
- (22) deze gecombineerde regeling van verlagingen en verhogingen van haven- en loodsrechten moet in evenwicht zijn om inkomstenverlies voor de verstrekkers van haven- en loodsdiensten te voorkomen en te vermijden dat dergelijke verliezen een nadelig effect zouden hebben op de kwaliteit van deze diensten of gecompenseerd zouden moeten worden door de haven- en loodsrechten te verhogen voor schepen die niet bij het vervoer van olie en olieproducten zijn betrokken.
- (23) gelet op de progressieve toename van het aantal dubbelwandige of gelijkwaardig ontworpen olietankers en de afname van het aantal enkelwandige olietankers tijdens de periode van de versnelde invoering van de nieuwe eisen, moeten de opbrengsten voor de verstrekkers van haven- en loodsdiensten in evenwicht worden gehouden door de verlaging van de haven- en loodsrechten voor dubbelwandige of gelijkwaardig ontworpen olietankers regressief naar de levensduur van deze schepen en de verhoging van haven- en loodsrechten voor enkelwandige olietankers progressief naar de levensduur van deze schepen te maken. Deze differentiële heffingsregeling mag niet langer worden toegepast wanneer de vervanging van enkelwandige olietankers door dubbelwandige of gelijkwaardig ontworpen olietankers is voltooid.
- (24) aangezien de vereiste maatregelen voor de tenuitvoerlegging van deze verordening 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 uitvoeringsbevoegdheden⁶³, moeten zij worden vastgesteld door middel van de regelgevingsprocedure van artikel 5 van dat besluit.
- (25) sommige bepalingen van deze verordening die verwijzingen naar de voorschriften van het MARPOL-verdrag van 73/78 bevatten, kunnen door de Commissie, daarin bijgestaan door het comité, worden gewijzigd om ze in overeenstemming te brengen met vastgestelde of in werking getreden amendementen op deze voorschriften. Ook kunnen de percentages van de verlagingen en verhogingen van haven- en loodsrechten in de bijlage door dat comité worden gewijzigd om ervoor te zorgen dat de opbrengsten voor de verstrekkers van haven- en loodsdiensten in evenwicht worden gehouden, gelet op het tempo en de mate waarin enkelwandige olietankers tijdens de invoeringsperiode door dubbelwandige of gelijkwaardig ontworpen olietankers worden vervangen.

⁶³ PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23.

HEBBEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Doel

Het doel van deze verordening is de vaststelling van:

- een versneld invoeringssysteem voor de toepassing van de eisen inzake dubbelwandige uitvoering of gelijkwaardig ontwerp van het MARPOL-verdrag van 73/78 op enkelwandige olietankers, en
- een systeem van financiële stimulansen en ontmoedigingen, waarbij een verlaging van haven- en loodsrechten wordt verleend voor olietankers die aan de normen voor dubbelwandige uitvoering of gelijkwaardig ontwerp voldoen en een verhoging van deze rechten wordt geheven voor olietankers die nog niet aan deze normen voldoen.

Artikel 2

Toepassingsgebied

Deze verordening is van toepassing op alle olietankers van 600 ton massa en meer,

- bij het binnenvaren van een haven of de binnenwateren van een lidstaat, ongeacht hun vlag, of
- die onder de vlag van een lidstaat varen.

Artikel 3

Definities

Ten behoeve van deze verordening wordt verstaan onder:

- (1) "MARPOL 73/78": het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, 1973, als gewijzigd bij het daaraan verbonden Protocol van 1978, samen met de van kracht zijnde amendementen daarop.
- (2) "olietanker": een olietankschip als omschreven in Voorschrift 1 (4) van bijlage I bij MARPOL 73/78;
- (3) "draagvermogen": de massa als omschreven in Voorschrift 1 (1) van bijlage I bij MARPOL 73/78;
- (4) "nieuwe olietanker": een nieuw olietankschip als omschreven in Voorschrift 1 (26) van bijlage I bij MARPOL 73/78;
- (5) "ruwe-olietanker": een ruwe-olietankschip als omschreven in Voorschrift 1 (29) van bijlage I bij MARPOL 73/78;
- (6) "productentanker": een productentankschip als omschreven in Voorschrift 1 (30) van bijlage I bij MARPOL 73/78;

- (7) "enkelwandige olietanker": een olietankschip dat niet voldoet aan de eisen inzake dubbelwandige uitvoering of gelijkwaardig ontwerp van Voorschrift 13F van bijlage I bij MARPOL 73/78;
- (8) "dubbelwandige olietanker": een olietankschip dat voldoet aan de eisen inzake dubbelwandige uitvoering of gelijkwaardig ontwerp van Voorschrift 13F van bijlage I bij MARPOL 73/78;
- (9) "levensduur": de levensduur van een schip, uitgedrukt in aantal jaren na de opleveringsdatum ervan;
- (10) "havenautoriteit": een natuurlijk of rechtspersoon die een vergoeding aanrekent aan schepen voor het verlenen van faciliteiten en diensten aan de scheepvaart;
- (11) "loodsautoriteit": een natuurlijk of rechtspersoon die het recht heeft loodsdiensten te verlenen voor de scheepvaart.

Artikel 4

Naleving van eisen inzake dubbelwandige uitvoering of gelijkwaardig ontwerp door enkelwandige olietankers

1. De lidstaten staan niet toe dat enkelwandige olietankers hun havens of binnenwateren na de vroegste van de hierna vermelde data binnenvaren, tenzij dergelijke tankers uiterlijk op de vroegste van die data voldoen aan de eisen inzake dubbelwandige uitvoering of gelijkwaardig ontwerp van Voorschrift 13F van bijlage I bij MARPOL 73/78:
 - (1) voor ruwe-olietankers van 20.000 ton massa en meer en productentankers van 30.000 ton massa en meer die niet voldoen aan de eisen voor een nieuwe olietanker van de Voorschriften 13, 13B, 13E en 18(4) van bijlage I bij MARPOL 73/78: wanneer zij de levensduur van 23 jaar bereiken of 1 juni 2005;
 - (2) voor ruwe-olietankers van 20.000 ton massa en meer en productentankers van 30.000 ton massa en meer die voldoen aan de eisen voor een nieuwe olietanker van de Voorschriften 13, 13B, 13E en 18(4) van bijlage I bij MARPOL 73/78: wanneer zij de levensduur van 28 jaar bereiken of 1 januari 2010;
 - (3) voor ruwe-olietankers van 600 ton massa en meer maar minder dan 20.000 ton en productentankers van 600 ton massa en meer maar minder dan 30.000 ton die niet voldoen aan de eisen voor een nieuwe olietanker van de Voorschriften 13, 13B, 13E en 18(4) van bijlage I bij MARPOL 73/78: wanneer zij de levensduur van 25 jaar bereiken of 1 januari 2015;
 - (4) voor ruwe-olietankers van 600 ton massa en meer maar minder dan 20.000 ton en productentankers van 600 ton massa en meer maar minder dan 30.000 ton die voldoen aan de eisen voor een nieuwe olietanker van de Voorschriften 13, 13B, 13E en 18(4) van bijlage I bij MARPOL 73/78: wanneer zij de levensduur van 30 jaar bereiken of 1 januari 2015;
2. Andere constructieve of operationele voorzieningen zoals hydrostatisch gebalanceerd beladen als bedoeld in Voorschrift 13G(7) van bijlage I bij MARPOL 73/78 worden niet toegestaan als alternatieven voor het voldoen aan de eisen van lid 1.

Artikel 5

Differentiële heffing van haven- en loodsrechten voor dubbelwandige en enkelwandige olietankers

1. De lidstaten zorgen ervoor dat havenautoriteiten en loodsautoriteiten bij het aanrekenen van haven- en loodsrechten aan olietankers een differentiële heffing toepassen in de zin dat:
 - de rechten voor dubbelwandige olietankers ten minste verlaagd worden met de in de bijlage vermelde percentages ten opzichte van de rechten die worden toegepast op enkelwandige olietankers met hetzelfde draagvermogen en een levensduur van minder dan 5 jaar, en
 - de rechten voor enkelwandige olietankers ten minste verhoogd worden met de in de bijlage vermelde percentages ten opzichte van de rechten die worden toegepast op enkelwandige olietankers met hetzelfde draagvermogen en een levensduur van minder dan 5 jaar.
2. Wanneer de haven- en loodsrechten op een andere basis dan draagvermogen worden aangerekend, zorgen de lidstaten ervoor dat de door havenautoriteiten en loodsautoriteiten toegepaste heffingsregeling voorziet in ten minste dezelfde percentages verlaging van de rechten voor dubbelwandige olietankers en verhoging van de rechten voor enkelwandige olietankers als vermeld in lid 1.
3. De differentiële heffingsregeling voor haven- en loodsrechten mag niet langer worden toegepast op de laatste van de data als genoemd in artikel 4.

Artikel 6

Kennisgeving aan de IMO

Het voorzitterschap van de Raad en de Commissie stellen de Internationale Maritieme Organisatie in kennis van de vaststelling van deze verordening, waarbij wordt verwezen naar artikel 211, lid 3, van Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee.

Artikel 7

Controle en verslaglegging

1. De lidstaten gaan geregeld na of de havenautoriteiten en de loodsautoriteiten de differentiële heffingsregeling als bedoeld in artikel 5 correct toepassen.
2. De lidstaten doen de Commissie jaarlijks een verslag toekomen over de resultaten van deze controle, inclusief de inbreuken die door hun havenautoriteiten en loodsautoriteiten zijn begaan. Het verslag wordt uiterlijk 30 april van het jaar dat volgt op het jaar waarop het betrekking heeft, ingediend.

Artikel 8
Comitéprocedure

1. De Commissie wordt bijgestaan door het comité dat is ingesteld bij artikel 12, lid 1, van Richtlijn 93/75/EEG van de Raad⁶⁴.
2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, geldt de regelgevingsprocedure van artikel 5 van Besluit 1999/468/EG van de Raad, overeenkomstig artikel 7, lid 3, en artikel 8 daarvan.
3. De periode als bedoeld in artikel 5, lid 6, van Besluit 1999/468/EG bedraagt drie maanden.

Artikel 9
Wijzigingsprocedure

1. De verwijzingen in de artikelen naar de voorschriften van bijlage I bij MARPOL 73/78 kunnen, overeenkomstig de procedure van artikel 8 worden gewijzigd, om ze in overeenstemming te brengen met door de IMO vastgestelde amendementen op deze voorschriften.
2. De percentages van de verlagingen en verhogingen van de differentiële heffingsregeling voor haven- en loodsrechten in de bijlage kunnen overeenkomstig de procedure van artikel 8 worden gewijzigd, om rekening te houden met het tempo en de mate waarin enkelwandige olietankers tijdens de invoeringsperiode door dubbelwandige olietankers worden vervangen.

Artikel 10
Intrekking van Verordening (EG) nr. 2978/94 van de Raad

Verordening (EG) nr. 2978/94 van de Raad van 21 november 1994 betreffende de tenuitvoerlegging van IMO-resolutie A.747(18) inzake de toepassing van tonnagemeting op de ballastruimten in tankers met gescheiden-ballasttanks⁶⁵ wordt ingetrokken met ingang van [12 maanden na de inwerkingtreding van deze verordening].

⁶⁴ Richtlijn 93/75/EEG van de Raad betreffende de minimumeisen voor schepen die gevaarlijke of verontreinigende goederen vervoeren en die naar of uit de zeehavens van de Gemeenschap varen, PB L 247 van 5.10.1993, blz. 19.

⁶⁵ PB L 319 van 12.12.1994, blz. 1.

Artikel 11

Tenuitvoerlegging

1. De lidstaten stellen te zijner tijd, maar vóór de datum van toepassing als bedoeld in artikel 12, de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen vast die nodig zijn om aan deze verordening te voldoen.
2. Wanneer de lidstaten maatregelen als bedoeld in lid 1 vaststellen, wordt daarin naar deze richtlijn verwezen of wordt hiernaar verwezen bij de officiële bekendmaking van die maatregelen. De regels voor deze verwijzing worden vastgesteld door de lidstaten.
3. De lidstaten delen de Commissie onverwijld alle bepalingen van intern recht mede die zij op het onder deze verordening vallende gebied vaststellen. De Commissie stelt de overige lidstaten daarvan in kennis.

Artikel 12

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 [12 maanden na de datum van inwerkingtreding].

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

Gedaan te Brussel,

Voor het Europees Parlement
De Voorzitster

Voor de Raad
De Voorzitter

BIJLAGE

Differentiële heffing van haven- en loodsrechten
voor dubbelwandige of gelijkwaardig ontworpen olietankers en enkelwandige olietankers

Minimum percentages verlagingen en verhogingen
toe te passen als bepaald in artikel 5.

Levensduur van het schip	0-5	5-10	10-15	15-20	20-25	>25
<u>Verlaging</u> voor dubbelwandige of gelijkwaardig ontworpen olietankers	- 25%	- 20%	- 15%	- 10%	- 5%	geen
<u>Verhoging</u> voor enkelwandige olietankers	geen	+ 10%	+ 15%	+ 20%	+ 25%	+ 30%

FINANCIEEL MEMORANDUM

1. TITEL VAN DE MAATREGEL

Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende de versnelde invoering van eisen inzake dubbelwandige uitvoering of gelijkwaardig ontwerp voor enkelwandige olietankschepen.

2. BEGROTINGSLIJNEN

Deel A (zie § 10)

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

3. JURIDISCHE GRONDSLAG

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

4. OMSCHRIJVING VAN DE MAATREGEL

4.1 Algemene doelstelling

Bescherming van het mariene milieu tegen door ongevallen met olietankers veroorzaakte olieverontreiniging door middel van een versnelde invoering van eisen inzake dubbelwandige uitvoering of gelijkwaardig ontwerp voor enkelwandige olietankschepen.

4.2 Looptijd van de maatregel en regels voor de verlenging daarvan

Onbepaald

5. INDELING VAN DE UITGAVEN EN ONTVANGSTEN

5.1 Niet-verplichte uitgaven

5.2 Gesplitste kredieten

5.3 Categorie van de ontvangsten: geen

6. AARD VAN DE UITGAVEN EN ONTVANGSTEN

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

De beleidsuitgaven dienen ter dekking van jaarlijkse vergaderingen met deskundigen uit de betrokken industrie en driejaarlijkse evaluatieonderzoeken naar het effect, de implementatie en de doelmatigheid van de maatregel. De middelen voor deze

beleidsuitgaven zijn nader omschreven in tabel 7.2. en vallen onder begrotingslijn B2-702.

De huishoudelijke uitgaven dienen ter dekking van jaarlijkse vergaderingen van het regelgevend comité dat bij de voorgestelde communautaire maatregel moet worden ingesteld. Tabel 10.3 bevat nadere bijzonderheden van de daaraan verbonden kosten.

7. FINANCIËLE GEVOLGEN

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

De totale kosten van de maatregel worden berekend door de afzonderlijke kosten op jaarbasis bij elkaar op te tellen, te beginnen met het jaar n waarin de voorgestelde communautaire maatregel van kracht wordt (zie tabel 7.2).

Deze afzonderlijke kosten bestaan uit een jaarlijks terugkerend bedrag van 5.000 € voor het jaarlijks organiseren van een eendaagse vergadering met deskundigen uit de betrokken industrie. Voorts willen de diensten van de Commissie om de drie jaar een evaluatieonderzoek laten verrichten naar het effect, de implementatie en de doelmatigheid van de getroffen maatregelen. Deze geregelde evaluatie van de maatregel over de gehele invoeringsperiode is noodzakelijk om de Commissie in staat te stellen in het kader van de comitologieprocedure eventueel noodzakelijke wijzigingen voor te stellen in de begeleidende aanmoedigings/ontmoedigingsregeling ter versnelling van de invoering van eisen inzake dubbelwandige uitvoering of gelijkwaardig ontwerp in de Gemeenschap. De kosten van een dergelijke evaluatie worden geraamd op 100.000 €.

Het ligt in de bedoeling dat de vastleggings- en betalingskredieten voor elk van de afzonderlijke kosten in hetzelfde jaar worden vastgesteld (zie tabel 7.3).

7.2 Beleidsuitgaven voor studies, deskundigen enz. in Deel B van de begroting

Vastleggingskredieten in miljoen EUR (in lopende prijzen)

	jaar n	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 en vlg. jaren	Totaal
– Studies				0,1		0,1	0,2
– Vergaderingen van deskundigen ⁶⁶		0,005	0,005	0,005	0,005	0,005	0,025
– Informatie en publicaties							
Totaal		0,005	0,005	0,105	0,005	0,105	0,225

⁶⁶ Kosten die voldoen aan de criteria in de mededeling van de Commissie 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 vlg. jaren	Totaal
Vastleggingskredieten		0,005	0,005	0,105	0,005	0,105	0,225
Betalingskredieten							
Jaar n							
n+1		0,005					0,005
n+2			0,005				0,005
n+3				0,105			0,105
n+4					0,005		0,005
n+5 en vlg. jaren						0,105	0,105
Totaal		0,005	0,005	0,105	0,005	0,105	0,225

8. BEPALINGEN TER VOORKOMING VAN FRAUDE

- Controle op de naleving van de procedures voor het uitnodigen van deskundigen uit de lidstaten op de vergaderingen van het regelgevend comité.

9. GEGEVENS VOOR DE KOSTEN-BATENANALYSE

9.1 Specifieke en gekwantificeerde doelstellingen; doelgroepen

- Specifieke doelstellingen: verband met de algemene doelstelling
Vaststelling van een versneld invoeringssysteem van de eisen inzake dubbelwandige uitvoering of gelijkwaardig ontwerp van het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen (MARPOL 73/78) waaraan enkelwandige olietankers moeten voldoen.
- Doelgroepen: verschillend naar gelang van de afzonderlijke doelstellingen; eindbegunstigden van de financiële bijdrage van de Gemeenschap en betrokken tussenpersonen.

In dit voorstel wordt niet voorzien in een financiële bijdrage.

In de voorgestelde differentiële heffingsregeling voor haven- en loodsrechten wordt de verlaging van de rechten voor dubbelwandige tankers gecompenseerd door verhoging van de rechten die door enkelwandige olietankers moeten worden betaald.

9.2 Motivering van de maatregel

- Noodzaak van financiële steun van de Gemeenschap, in het bijzonder met betrekking tot het subsidiariteitsbeginsel.

In dit voorstel wordt niet voorzien in financiële steun van de Gemeenschap.

– Keuze van wegen en middelen

* voordelen tegenover mogelijke alternatieven (comparatieve voordelen)

Het voordeel van de vaststelling op communautair niveau van een versnelde invoering van eisen inzake dubbelwandige uitvoering of gelijkwaardig ontwerp voor enkelwandige olietankers, in vergelijking met een afzonderlijk optreden van de lidstaten, is dat concurrentievervalsing en uiteenlopende veiligheidsniveaus kunnen worden vermeden. Er wordt tevens voor gezorgd dat alle olietankers in de handelsvaart op de Europese Unie zullen moeten voldoen aan één gemeenschappelijke reeks van normen en procedures die in alle in de Gemeenschap gelegen havens in acht moeten worden genomen, waardoor een duidelijkere situatie ontstaat en een uniforme behandeling wordt gegarandeerd.

* verklarende verwijzing naar soortgelijke communautaire of nationale maatregelen

Er zijn geen soortgelijke communautaire of nationale maatregelen waar in deze context naar kan worden verwezen.

* verwachte spin-off en multiplicatoreffecten

Als spin-off en multiplicatoreffect wordt verwacht dat het communautaire kader wereldwijd kan worden erkend en als stimulans kan fungeren voor maatregelen op internationaal niveau om enkelwandige olietankers spoediger uit de vaart te nemen dan volgens de huidige regeling van MARPOL 73/78.

– Belangrijkste factoren van onzekerheid die op de specifieke resultaten van de maatregel van invloed kunnen zijn

De belangrijkste onzekerheidsfactor is het tempo waarin in de loop van de invoeringsperiode enkelwandige olietankers zullen worden vervangen door dubbelwandige olietankers. Het voorstel voorziet derhalve in de mogelijkheid, via de comitologieprocedure, de percentages van de verlagingen en verhogingen in de differentiële heffingsregeling voor haven- en loodsrechten aan te passen, teneinde ervoor te zorgen dat de inkomsten voor verstrekkers van haven- en loodsdiensten in evenwicht kunnen worden gehouden en te voorkomen dat de inkomstenderving wordt gecompenseerd door vermindering van de kwaliteit van deze diensten of door verhoging van het haven- en loodsgeld voor schepen die niet bij het vervoer van olie of olieproducten zijn betrokken.

9.3 Het volgen en evalueren van de maatregel

– Geselecteerde prestatie-indicatoren

* outputindicatoren (meting van de ingezette middelen)

De outputindicatoren worden verstrekt door de lidstaten wanneer zij verslag uitbrengen over de tenuitvoerlegging van de bepalingen van de verordening op nationaal niveau, en meer in het bijzonder over de toepassing van de differentiële heffingsregelingen voor haven- en loodsrechten.

* effectindicatoren (meting van prestaties tegenover doelstellingen)

De bovengenoemde verslaglegging door de lidstaten moet als effectindicatoren worden beschouwd in combinatie met controlegegevens van de havenstaten, in het bijzonder betreffende over olietankers gerapporteerde tekortkomingen en detenties. Ook het aantal en de omvang van olieverontreinigingen ten gevolge van beschadiging of breuk van de constructie van olietankers vormt een indicator voor het effect van de voorgestelde maatregel. Voorts is krachtens artikel 7 van het ontwerpvoorstel vereist dat de lidstaten verslag uitbrengen over de toepassing van de differentiële heffingsregeling.

- Details en frequentie van geplande evaluaties

Jaarlijks is een evaluatie gepland. De lidstaten verrichten deze evaluaties die worden gevormd door de verslaglegging over de uitvoering van de differentiële heffingsregeling voor haven- en loodsrechten in de vaarwateren en havens op hun grondgebied.

- Beoordeling van de verkregen resultaten (indien de maatregel moet worden voortgezet of verlengd)

Aan de hand van de in de verslagen van de lidstaten vervatte informatie zal worden nagegaan of de percentages van de verlagingen en verhogingen in de differentiële heffingsregeling moeten worden aangepast. Daartoe is in het 3^{de} jaar, d.w.z. na elk 2^{de} verslagleggingsjaar, een evaluatieonderzoek begroot (zie tabel 7.3).

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

10.1 Gevolgen voor het aantal posten

Soorten posten		Aantal personeelsleden voor het beheer van de maatregel		Bron		Duur
		Vaste posten	Tijdelijke posten	Bestaande middelen binnen het betrokken DG of de eenheid	Extra middelen	
Ambtenaren of tijdelijke functionarissen	A	0,5	-	0,5	-	Onbepaald
	B	-	-	-	-	
	C	-	-	-	-	
Andere middelen		-	-	-	-	-
Totaal		0,5	-	0,5	-	onbepaald

10.3 Stijging van andere huishoudelijke uitgaven in verband met de maatregel

EUR

Begrotingslijn	Bedragen	Wijze van berekening
A 7031 (verplichte comités)	9.750€	Het ten behoeve van deze verordening ingestelde regelgevend comité 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 voor de reiskosten van regeringsdeskundigen die deze vergadering bijwonen, 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 begroting van DG TREN.

EFFECTBEOORDELINGSFORMULIER
EFFECT VAN HET VOORSTEL OP HET BEDRIJFSLEVEN, MET NAME OP HET
MIDDEN- EN KLEINBEDRIJF (MKB)

TITEL VAN HET VOORSTEL

Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende de versnelde invoering van eisen inzake dubbelwandige uitvoering of gelijkwaardig ontwerp voor enkelwandige olietankschepen

REFERENTIENUMMER VAN HET DOCUMENT

COM(...).def. van

VOORSTEL

1. Waarom is, gelet op 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 van de zeevaart, zoals bedoeld in artikel 80, lid 2, juncto artikel 71, lid 1, sub c).

Daartoe is de hoofddoelstelling van de voorgenomen maatregel de implementatie in de Gemeenschap op een geharmoniseerde wijze van een versnelde invoering van de eisen inzake dubbelwandige uitvoering of gelijkwaardig ontwerp van het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen (MARPOL 73/78) voor enkelwandige olietankers. Een geharmoniseerde en versnelde implementatie op communautair niveau van deze internationale normen is noodzakelijk om de risico's van accidentele olieverontreiniging bij aanvaring of stranding en de gevolgen daarvan in de Europese wateren te beperken. Ook moet worden voorkomen dat er concurrentievervalsing tussen havens ontstaat ten gevolge van de toepassing van uiteenlopende heffingsregelingen van haven- en loodsrechten voor enkelwandige olietankers en dubbelwandige of gelijkwaardig ontworpen olietankers.

De Gemeenschap heeft er alle belang bij ervoor te zorgen dat het vervoer van olie en olieproducten over zee op een veilige en aanvaardbare wijze plaatsvindt, met een minimaal risico van olieverontreiniging door ongevallen. Een geharmoniseerd optreden is noodzakelijk om nieuwe belangrijke olieverontreinigingen van Europese kusten, fauna en flora en schade aan het mariene milieu, zoals bij het zinken van de olietanker ERIKA voor de Franse kust in december 1999, te voorkomen.

Gezien de interne-marktdimensie van het zeevervoer is een optreden op communautair niveau het enige middel dat ervoor kan zorgen dat hetzelfde niveau van bescherming tegen olieverontreiniging door aanvaring of stranding wordt gewaarborgd voor alle olietankers die van en naar en tussen Europese havens varen, terwijl de risico's van concurrentievervalsing tussen havens ten gevolge van de toepassing van uiteenlopende beginselen voor de heffing van haven- en loodsrechten voor milieuvriendelijke olietankers worden beperkt.

EFFECTEN OP HET BEDRIJFSLEVEN

2. Waarop is het voorstel van invloed:
- welke bedrijfstakken?
 - welke bedrijfsomvang (met welk aandeel van kleine en middelgrote bedrijven)?
 - zijn er bijzondere geografische gebieden van de Gemeenschap waar deze bedrijven voorkomen?

De bedrijfstakken waarop dit voorstel van invloed is zijn scheepvaartmaatschappijen die olietankers exploiteren welke varen van en naar en tussen de havens van de Europese Gemeenschap voor de in- en uitvoer en distributie van olie en olieproducten binnen de Gemeenschap.

De verordening heeft betrekking op alle olietankers van 600 ton massa en meer, ongeacht de vlag waaronder zij varen, die varen van en naar en tussen havens in de lidstaten. Er is geen differentiatie tussen de omvang van scheepvaartmaatschappijen die dergelijke olietankers exploiteren en de havens die zij aandoen voor het laden of lossen van hun cargo, aangezien alle overzeese handel in door olietankers vervoerde olie en olieproducten van en naar en tussen communautaire havens onder de verordening valt. Het totale aantal olietankers in de hele wereld wordt op meer dan 7000 geraamd. Gezien het grote aandeel van over zee in- en uitgevoerde olie en olieproducten in de EU, dat gemiddeld op ongeveer één derde van het wereldvervoer over zee kan worden geraamd⁶⁷, doet een aanzienlijk deel van deze olietankervloot communautaire havens aan voor het laden of lossen van olie en olieproducten. Wat de betrokken havens betreft, gaat het meestal om grote havens, hetgeen ook geldt voor de maatschappijen die de terminals exploiteren. Vele olieterminals zijn eigendom van of worden beheerd door grote oliemaatschappijen. De exploitanten van de desbetreffende tankervloot zijn vaak grote ondernemingen of behoren daartoe, maar een groot aantal meestal kleinere tankers wordt ook geëxploiteerd door kleine en middelgrote ondernemingen.

Er is geen bijzonder geografisch gebied binnen de Gemeenschap waar deze bedrijven voorkomen: alle lidstaten behalve de twee die niet aan zee grenzen hebben zeehavens voor handelsschepen. Oostenrijk en Luxemburg zullen de op havens betrekking hebbende bepalingen van de verordening dus niet toepassen. Aangezien beide landen echter wel als vlaggenstaat voor zeeschepen fungeren, zijn zij wat die schepen betreft wel gebonden door de verordening.

De verwachte vermindering van olieverontreiniging door ongevallen met enkelwandige olietankers zal een gunstig effect op het mariene milieu hebben en betekent een aanzienlijke vermindering van het risico dat Europese kusten ten gevolge van dergelijke ongevallen ernstig worden verontreinigd; tevens zullen de daarmee samenhangende financiële, sociale en industriële kosten daardoor afnemen. Voorts worden daardoor ook verstoringen van het zeeverkeer voorkomen die door dergelijke ongevallen kunnen worden veroorzaakt en worden de daarmee gepaard gaande kosten en tijd voor de berging van de schepen en de ladingen, of in het slechtste geval, voor de verwijdering van het wrak en het opruimen van de

⁶⁷ Zie de cijfers over het belang van de oliehandel voor de Gemeenschap in de mededeling waaraan dit voorstel is gehecht.

verontreinigende ladingen bespaard, en behoeft ook geen onderzoek te worden gevoerd naar de oorzaken van het ongeval en de verliezen.

3. Wat moeten de bedrijven doen om aan de voorgestelde wetgeving te voldoen?

Rederijen die olietankers exploiteren en havens waar olie wordt geladen en gelost moeten erop toezien dat enkelwandige olietankers geleidelijk worden vervangen door meer milieuvriendelijke dubbelwandige of gelijkwaardig ontworpen tankers, overeenkomstig het versnelde tijdschema als aangegeven in het voorstel, dat is gebaseerd op een combinatie van levensduurlijnen voor schepen en uiterste data. Bovendien zullen haven- en loodsautoriteiten die diensten verlenen aan olietankers een differentiële heffingsregeling moeten toepassen voor haven- en loodsrechten tussen enkelwandige en dubbelwandige of gelijkwaardig ontworpen olietankers.

4. Welke economische gevolgen zal het voorstel waarschijnlijk hebben:

- voor de werkgelegenheid?
- voor de investeringen en de oprichting van nieuwe bedrijven?
- voor het concurrentievermogen van de bedrijven?

Van het voorstel wordt een gunstig effect op de werkgelegenheid verwacht, aangezien de versnelde vervanging van oude enkelwandige olietankers door nieuwe dubbelwandige tonnage de vraag naar nieuwe schepen zal doen toenemen. Dit moet een positief effect hebben op de scheepsbouw en de daaraan verbonden productie en toelevering van scheepsuitrusting. Wel dient hierbij te worden opgemerkt dat gezien de grote beschikbare scheepsbouwcapaciteit in het Verre Oosten en het felle en agressieve prijsbeleid van deze bedrijfstak, het grootste deel van de orders voor nieuwe schepen als gevolg van de versnelde invoering van de nieuwe normen, niet door Europese scheepswerven in de wacht zal worden gesleept. Het positieve effect op werkgelegenheid in de Europese scheepsbouw zal dan ook wellicht vrij beperkt zijn. Anderzijds kunnen de Europese fabrikanten van scheepsuitrusting profiteren van deze verhoogde vraag naar nieuwe schepen, aangezien zij meer orders zullen krijgen, ook voor schepen die buiten de Gemeenschap worden gebouwd. Tenslotte kan de maatregel een gunstig effect hebben op de werkgelegenheidskansen van Europese zeelui. Naar verwachting zal de vraag naar hooggekwalificeerde bemanningen door de vervanging van oude enkelwandige olietankers door nieuwe dubbelwandige tonnage toenemen. Aangezien deze nieuwe schepen voorzien zullen zijn van de nieuwste uitrusting, zal een beter gekwalificeerde bemanning nodig zijn om er veilig mee te varen. Ook zullen de eigenaars van nieuwe schepen, in tegenstelling tot diegenen die oude en minderwaardige schepen exploiteren, wellicht de voorkeur geven aan een gekwalificeerde bemanning ter bescherming van hun investeringen.

De versnelde invoering van de normen voor dubbelwandige uitvoering of gelijkwaardig ontwerp voor enkelwandige olietankers moet een gunstig effect hebben op het concurrentievermogen van kwaliteitsrederijen die werken met moderne en milieuvriendelijke olietankers. Nu hebben zij te lijden van oneerlijke concurrentie door substandaard rederijen die werken met ondermaatse en sterk verouderde schepen, voorschriften inzake veiligheid en preventie van verontreiniging omzeilen en bodemprijzen toepassen voor het vervoer van olie en olieproducten. Door deze lage marktprijzen kunnen kwaliteitsrederijen onvoldoende rendement uit hun investeringen halen.

5. Bevat het voorstel maatregelen om rekening te houden met de bijzondere situatie van kleine en middelgrote bedrijven (minder zware of andere eisen, enz.)?

Om bovengenoemde redenen en omwille van de veiligheid en de preventie van verontreiniging door olie, wordt geen onderscheid gemaakt in het toepassingsgebied van deze verordening ten aanzien van de grootte van schepen of havens, of de bedrijven die ze exploiteren. Aangezien de vervanging van enkelwandige olietankers door nieuw dubbelwandige tonnage op internationaal niveau is overeengekomen als noodzakelijke maatregel om de risico's van olieverontreiniging door ongevallen te verminderen, wordt een dergelijk onderscheid noodzakelijk noch wenselijk geacht. Integendeel, een dergelijk onderscheid zou aanleiding geven tot een tweesporenbeleid inzake veiligheid en risico's van concurrentievervalsing met zich meebrengen.

Wel wordt er met het voorstel naar gestreefd de inkomsten van haven- en loodsautoriteiten die diensten verlenen aan olietankers welke varen van en naar en tussen Europese havens, in evenwicht te houden. Dit evenwicht moet worden bereikt door de verlaging van haven- en loodsrechten voor dubbelwandige olietankers te compenseren met een verhoging van haven- en loodsrechten voor enkelwandige olietankers.

RAADPLEGING

6. Geef een overzicht van de organisaties die over het voorstel zijn geraadpleegd en zet hun standpunten in grote lijnen uiteen.
- 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)
 - EU Scheepsbouwers Verbindingscommissie (CESA)
 - 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)

De bedrijfstak- en beroepsorganisaties zijn geraadpleegd over de belangrijkste doelstellingen en beginselen van het voorstel. In het algemeen vinden de bedrijfstak- en beroepsorganisaties de voorgestelde invoering zeer stringent, al zien zij wel de noodzaak in van maatregelen om de preventie van olieverontreiniging door ongevallen aanzienlijk te verbeteren. Sommige van deze organisaties hebben niet op dit voorstel gewacht om aan te kondigen dat zij vrijwillig maatregelen zullen nemen om daartoe bij te dragen. Al deze ideeën voor vrijwillige maatregelen van bepaalde delen van de zeevaartindustrie zijn naar voren gebracht na het zinken van de ERIKA en beogen een doordacht antwoord te geven op de gerechtvaardigde publieke en politieke bezorgdheid over de veiligheid van het olievervoer over zee. Dit voorstel wordt door de industrie als een strenge maar onvermijdelijke maatregel beschouwd om te zorgen voor gelijke spelregels voor alle betrokkenen, met name voor diegenen die momenteel (nog) niet bereid zijn vrijwillig soortgelijke maatregelen te nemen.