



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 23.11.2005
COM(2005) 589 definitief

2005/0239 (COD)

Voorstel voor een

RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

tot wijziging van Richtlijn 2002/59/EG betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart

(Ingediend door de Commissie)

{SEC(2005) 1514}

TOELICHTING

1) ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

- **Motivering en doel van het voorstel**

Al meer dan tien jaar voert de EU een slagvaardig beleid op het stuk van de maritieme veiligheid met de bedoeling de veiligheid van schepen, de beveiliging van mensenlevens op zee en de bescherming van het mariene milieu te verbeteren. Desondanks zijn ongevallen niet geheel uit te sluiten, ongeacht de moeite die de betrokkenen uit de maritieme vervoersketen zich getroosten. Bovendien hebben scheepsongevallen vaak niet alleen gevolgen voor het betrokken schip, maar ook voor de bedrijvigheid aan de kust in haar geheel. Terwijl vroeger alleen zeelieden beducht waren voor een scheepsongeval, groeit zo'n ongeval tegenwoordig, wanneer er ook vervuiling optreedt, steeds vaker uit tot een nationale of zelfs internationale ramp. Daarom was het wenselijk de beleidslijn preventie van het Gemeenschapsbeleid op het stuk van maritieme veiligheid aan te vullen met een beleidslijn voor operationeel beheer van de gevaren van de zeescheepvaart op Gemeenschapsniveau.

De Commissie heeft daartoe een voorstel ingediend, dat inmiddels is aanvaard als Richtlijn 2002/59/EG betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart. Deze richtlijn beoogt de integratie en organisatie van alle nu beschikbare instrumenten voor het scheepvaarttoezicht. Zij voorziet voorts in een dynamische invoering van middelen en in coördinatie tussen de nationale autoriteiten teneinde de lidstaten beter in staat te stellen gevaarlijke situaties te voorkomen of bestrijden.

Om de doeltreffendheid van de bij Richtlijn 2002/59/EG ingevoerde maatregelen te bewaren, is nauwlettend toezicht noodzakelijk zodat zij kan worden aangepast aan de operationele en technische ontwikkelingen in de scheepvaartwereld, met name op het gebied van identificatie- en volgsystemen voor de scheepvaart en satelliettechnologieën.

In verband hiermee en in de loop van het overleg dat de Commissie hierover met de lidstaten heeft gevoerd, is duidelijk geworden dat bepaalde voorschriften van Richtlijn 2002/59/EG aanpassing behoeven. In het bijzonder moet rekening worden gehouden met de goede resultaten van technische voorzieningen zoals automatische identificatie van schepen en dient te worden gezorgd voor samenhang met beleid op nationaal niveau, bijvoorbeeld ten aanzien van de plannen voor de opvang van schepen in nood in toevluchtsoorden.

- **Algemene context**

De uiterste datum voor de tenuitvoerlegging van de nationale uitvoeringsmaatregelen voor Richtlijn 2002/59/EG was 5 februari 2004, maar al vanaf de goedkeuring in juni 2002 hebben de lidstaten en de Commissie vanwege het bijzondere belang van een aantal bepalingen samengewerkt om te zorgen voor een snelle toepassing in de praktijk.

Zo is dankzij de door de Commissie in samenwerking met het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid (EMSA) georganiseerde bezoek- en vergaderingsrondes duidelijk geworden welke gemeenschappelijke criteria en principes moeten worden gehanteerd ten aanzien van de in artikel 20 van de richtlijn bedoelde plannen inzake toevluchtsoorden met het oog op een geharmoniseerde en doeltreffende toepassing van de richtlijn. Voorts wordt met het voorstel

voor een verplichting om vissersschepen met een lengte van meer dan 15 meter uit te rusten met het automatische identificatiesysteem AIS iets gedaan aan het hoge aantal aanvaringen met vissersschepen die kennelijk niet door koopvaardischepen zijn opgemerkt. Bij deze maatregel wordt rekening gehouden met de werkzaamheden van de Internationale Maritieme Organisatie (OMI), die enkele jaren geleden een AIS-uitrustingsplicht voor koopvaardischepen (AIS klasse A) heeft ingevoerd teneinde het aantal aanvaringen terug te dringen.

Voorts is in het voorstel rekening gehouden met de lopende ontwikkelingen in het kader van het Gemeenschappelijk visserijbeleid ten aanzien van plaatsbepalings- en communicatiesystemen voor de inspectie van de vissersvlooten. Het is wenselijk om in samenwerking met de lidstaten en de Commissie en met hulp van het EMSA te onderzoeken of het mogelijk is het AIS-systeem te combineren met de controlesystemen voor de visserij, zodat het aantal geïnstalleerde systemen beperkt kan worden gehouden. Dergelijke ontwikkelingen mogen evenwel geen afbreuk doen aan de specifieke doelstellingen en eisen van beide systemen, met name de preventieve werking van AIS wat betreft aanvaringen en de noodzaak van beveiligde en vertrouwelijke informatieoverdracht in het kader van de visserij-inspectie.

Bovendien zal met de invoering door de betrokken lidstaten van een informatiesysteem voor stuurlieden over ijsgang en over de daardoor veroorzaakte vaaromstandigheden een bijdrage worden geleverd tot de preventie van ongevallen in een uiterst vijandige omgeving.

Ten slotte zijn de lidstaten en de Commissie in 2002 in het kader van de tenuitvoerlegging van Richtlijn 2002/59/EG gestart met een project voor de realisatie van een platform voor informatie-uitwisseling tussen de scheepvaartautoriteiten van de Unie, SafeSeaNet genaamd. Dit systeem, dat sinds oktober 2004 door het Europees Agentschap wordt beheerd, dient uitdrukkelijk te worden aangemerkt als referentiesysteem van de Gemeenschap zodat het optimaal kan worden benut en juridisch kan worden onderbouwd.

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

Richtlijn 2002/59/EG van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van Richtlijn 93/75/EEG van de Raad.

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

Het betere toezicht op de scheepvaart dankzij SafeSeaNet, de maatregelen inzake de scheepvaart bij ijsgang, alsmede de invoering van een beter raamwerk voor de opvang van schepen in nood in toevluchtsoorden zullen een rechtstreeks effect op het milieu hebben doordat de kans op ongevallen en milieuverontreiniging wordt verlaagd en doordat de uitvoeringsinstanties bij een ongeval of bij milieuverontreiniging doeltreffender kunnen optreden.

Daarenboven zal de maatregel dankzij het geringere risico van ongevallen of milieuverontreiniging ook gunstige economische gevolgen hebben. Een maatschappelijk voordeel van de verplichte uitrusting van vissersvaartuigen met AIS is dat de kans op ongevallen en het verlies aan mensenlevens in de visserijsector worden verminderd.

2) RAADPLEGING VAN BELANGHEBBENDE PARTIJEN EN EFFECTBEOORDELING

• Overleg met belanghebbenden

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

De Commissie heeft in mei 2004 en in februari 2005 een tweetal overlegondes georganiseerd met vertegenwoordigers van de lidstaten en de scheepvaartsector op basis van een uitvoerige vragenlijst met betrekking tot de beoogde aanpassingen.

Samenvatting van de reacties en hoe daarmee rekening is gehouden

Uit dit overleg en uit de studies van de verwachte effecten is naar voren gekomen dat het uitvoeringskader van Richtlijn 2002/59/EG verduidelijking en aanpassing behoeft. De Commissie heeft beloofd rekening te zullen houden met de ontwikkelingen binnen de internationale regelgeving en met de vooruitgang op Gemeenschapsniveau. Ten slotte bleek ook dat de geraadpleegde partijen graag nieuwe maatregelen voor de veiligheid van de scheepvaart in de richtlijn opgenomen zien, zoals de invoering van een wettelijk kader voor instrumenten betreffende de scheepvaart bij ijsgang.

Wat de AIS-uitrustingsplicht voor vissersvaartuigen betreft, waren de nationale overheden enthousiast over het positieve effect van de uitrusting van vissersvaartuigen met AIS, maar toonden zij zich terughoudend ten aanzien van het toepassingsgebied van de maatregel, met name wat betreft de categorie schepen waarvoor zij moet gelden. De Commissie had geopperd AIS verplicht te stellen voor vissersschepen vanaf 12 meter, een drempelwaarde die in het voorstel uiteindelijk op 15 meter is gebracht, vooral om rekening te houden met de drempelwaarden die in het kader van het gemeenschappelijk visserijbeleid worden gehanteerd.

Over de problematiek van de toevluchtsoorden heeft de Commissie met hulp van het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid drie vergaderingen met de lidstaten belegd en een reeks informatiebezoeken aan de nationale autoriteiten gebracht. Daarbij is gebleken dat het nuttig zou zijn de bepalingen inzake toevluchtsoorden te verduidelijken. De scheepvaartsector heeft in het bijzonder aangedrongen op betere operationele procedures om de noodsituaties waarin schepen terecht kunnen komen doeltreffender het hoofd te kunnen bieden, alsmede op het belang van de kwestie van de financiële zekerheden voor de eventuele economische schade als gevolg van de opvang van schepen.

• Bijeenbrengen en benutten van deskundigheid

Relevante wetenschaps- en kennisgebieden

Maritieme veiligheid, toezicht op de scheepvaart, preventie van aanvaringen en scheepvaart bij ijsgang.

Gevolgde methodiek

De Commissie heeft haar voorstel opgesteld op basis van:

- de technische analyse die gemaakt is naar aanleiding van de twee deskundigengroepen en de workshop die door de Commissie en het EMSA in het kader van de ontwikkeling van SafeSeaNet zijn opgezet;

- het verslag van een studie over aansprakelijkheid en schadevergoeding bij de opvang van schepen in toevluchtsoorden die op verzoek van de Commissie in opdracht van het EMSA door de Universiteit van Oslo is gemaakt.

Voornaamste geraadpleegde organisaties en deskundigen

- Werkzaamheden van de tijdelijke commissie van het Europees Parlement voor de verbetering van de veiligheid op zee naar aanleiding van de ramp met de olietanker Prestige in 2002 (conclusies van de commissie MARE)
- Resultaten van een door de Commissie met hulp van het EMSA gehouden evaluatieronde onder de nationale autoriteiten met betrekking tot de toevluchtsoorden
- Werkzaamheden van de IMO (met name de door deze organisatie aanvaarde resolutie over de toevluchtsoordenproblematiek)

Samenvatting van de ontvangen en gebruikte adviezen

Volgens de ontvangen adviezen dient de richtlijn te worden aangepast op grond van de volgende problemen:

De richtlijn houdt onvoldoende rekening met de technologische ontwikkelingen die zich sinds de vaststelling ervan hebben voltrokken. Na de tenuitvoerlegging zijn de systeembeschrijving, de gedetailleerde verantwoordelijkheden van de lidstaten en de technische specificaties voor de uitwisseling van gegevens via het netwerk vastgesteld. Deze punten zijn evenwel niet in de huidige richtlijn opgenomen.

De visserij is een van de gevaarlijkste activiteiten in de maritieme sector, zo blijkt uit het hoge aantal visserij-ongevallen. Een van de hoofdoorzaken van aanvaringen met andere schepen is dat vissersvaartuigen niet goed genoeg worden gedetecteerd en geïdentificeerd, met name door koopvaardischepen die hun weg kruisen.

In Richtlijn 2002/59/EG zijn bepalingen opgenomen die de lidstaten verplichten plannen op te stellen voor de opvang van schepen in nood in toevluchtsoorden. De ervaring met de uitvoering van de richtlijn heeft aan het licht gebracht dat de lidstaten deze op uiteenlopende wijze interpreteren en toepassen waar het de inhoud van deze plannen en de taken van de betrokken instanties betreft. Het is wenselijk hier een oplossing voor te vinden door de huidige bepalingen te verduidelijken.

Bepaalde zeegebieden van de Europese Unie, met name in de Oostzee, zijn elk jaar enkele maanden met ijs bedekt waardoor de kans op ongevallen en verontreiniging met mogelijk catastrofale gevolgen voor het milieu toeneemt. Al enkele jaren neemt het vervoer van aardolieproducten over de Oostzee gestaag toe, waardoor de noodzaak van een betere beveiliging en een beter toezicht groeit.

Wijze waarop het deskundigenadvies voor het publiek beschikbaar is gesteld

De verzamelde gegevens en de gedetailleerde conclusies van de studie van de verwachte effecten zijn opgenomen in bijgaand document SEC ../.... Zij kunnen als volgt worden samengevat:

- **Effectbeoordeling**

Optie 1 – Voorlopig niets doen: Bij deze optie blijven fundamentele interpretatieverschillen over een aantal bepalingen van de richtlijn bestaan, met name wat betreft de reikwijdte van de verplichtingen van de lidstaten inzake de toevluchtsoorden.

Optie 2 – Als de lidstaten hun activiteiten zouden beperken tot regionale samenwerkingsorganen (zoals Helcom voor de Oostzee of het Verdrag van Bonn voor de Noordzee) zou daarmee het principe van een geharmoniseerde toepassing van de richtlijn tussen de verschillende zeegebieden van de Europese Unie worden verlaten. Bovendien zou deze oplossing voor bepaalde maatregelen tot aanzienlijke, ongerechtvaardigde verschillen in de behandeling van vergelijkbare schepen leiden.

Optie 3 – Overgaan tot een totale herziening van de richtlijn waarbij rekening wordt gehouden met de werkzaamheden die in het kader van de invoering van het systeem voor informatie-uitwisseling inzake maritieme veiligheid van de Gemeenschap, SafeSeaNet, zijn verricht, en waarbij met name bepaalde rapportageberichten worden gecombineerd. Een dergelijke totale herziening lijkt, gezien de voortgang bij de omzetting van Richtlijn 2002/59/EG en de opvattingen van de meeste lidstaten, in dit stadium voorbarig.

Optie 4 – Een gerichte aanpassing van de richtlijn

Op grond van een uitvoerige analyse van de situatie en gelet op het effect van de voorgestelde maatregelen en met name de dringende behoefte aan harmonisatie van de procedures inzake de toevluchtsoorden van de lidstaten lijkt een gerichte aanpassing van Richtlijn 2002/59/EG het meest geschikt om een goede toepassing van de bepalingen te waarborgen.

Deze effectbeoordeling is opgenomen in het wetgevings- en werkprogramma van de Commissie en is beschikbaar op de website van de Commissie:

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/impact/index_en.htm."

3) JURIDISCHE ELEMENTEN VAN HET VOORSTEL

- **Samenvatting van de voorgestelde maatregel**

De bedoeling van dit voorstel is:

- in Richtlijn 2002/59/EG aanvullende maatregelen op te nemen om de veiligheid van de zeescheepvaart en de bescherming van het milieu beter te garanderen;
- de plannen voor de zogenaamde toevluchtsoorden te harmoniseren teneinde tot een uniforme toepassing in de lidstaten te komen en aldus ernstige milieuverontreiniging te helpen voorkomen. In het bijzonder is het de bedoeling de uitvoeringsvoorschriften voor deze beginselen duidelijker te maken;
- de beginselen die zijn bepaald in het kader van de activiteiten van de lidstaten en de Commissie voor de realisatie van het systeem voor uitwisseling van informatie over de zeescheepvaart SafeSeaNet, in de richtlijn op te nemen. Het gaat er vooral om de beginselen te definiëren voor enerzijds de systematische uitwisseling van gegevens

over de maritieme veiligheid op communautair niveau met behulp van het systeem SafeSeaNet en anderzijds de samenwerking tussen de lidstaten bij het toezicht op en de ontwikkeling van dit systeem. In dit verband dient elk nationaal systeem compatibel met SafeSeaNet te zijn en dient de presentatie van alle voor de gehele Gemeenschap relevante informatie te worden geharmoniseerd;

- het Gemeenschappelijke juridische raamwerk voor te bereiden op toekomstige technologische ontwikkelingen, met name in de ruimte gestationeerde toepassingen zoals volgsystemen voor de scheepvaart met behulp van bakens, beeldsystemen en Galileo. Deze vooruitgang dient in feite de uitbreiding mogelijk te maken van het toezicht op het zeescheepvaartverkeer in de Europese wateren en met name op volle zee.

- **Rechtsgrondslag**

Artikel 80, lid 2, van het Verdrag

- **Subsidiariteitsbeginsel**

Het subsidiariteitsbeginsel is van toepassing voorzover het voorstel geen gebieden bestrijkt die onder de exclusieve bevoegdheid van de Gemeenschap vallen.

De doelstellingen van het voorstel kunnen om de volgende redenen niet voldoende door de lidstaten worden verwezenlijkt:

- De beoogde maatregel moet het communautair systeem voor toezicht op het scheepvaartverkeer versterken. Het is de bedoeling te zorgen voor een instrument dat nauwe samenwerking vergt bij de uitwisseling van informatie, met name over de door schepen vervoerde producten en het beheer van toevluchtsoorden.
- Bij onvoldoende coördinatie of een versnipperd beheer van informatie over schepen nemen de kansen op ongevallen en milieuverontreiniging toe. Bovendien zou door het voortbestaan van deze versnippering in de uitvoering van maatregelen in het kader van de opvang in toevluchtsoorden de bescherming van mensenlevens op zee en van het milieu in gevaar komen.

De doelstellingen van het voorstel kunnen om de volgende redenen beter door een optreden van de Gemeenschap worden verwezenlijkt:

- De voorgestelde maatregelen zijn specifiek bedoeld om de lidstaten in staat te stellen feitelijke kennis te verwerven over de schepen die de onder hun jurisdictie vallende wateren bezoeken, teneinde wanneer nodig risico's te vermijden. In het kader hiervan kan door uitwisseling van informatie de kwaliteit van de verzamelde gegevens worden verbeterd en de verwerking ervan worden vergemakkelijkt.
- Met de uitvoering van de plannen inzake toevluchtsoorden zal een beslissende bijdrage worden geleverd aan de verbetering van het huidige kader voor maritieme veiligheid van de Unie.
- Dankzij een vermindering van het aantal aanvaringen met vissersvaartuigen, die momenteel nog niet over een AIS-systeem hoeven te beschikken, wordt het leven van vissers beter beschermd.

- De nieuwe geharmoniseerde voorschriften voor de scheepvaart in de winter op de Oostzee zijn nodig om de zeer hoge kans op ongevallen in dit zeegebied te verlagen.
- Ten slotte kunnen door de uitwisseling van informatie over gevaarlijke scheepsladingen de lidstaten de risico's beter inschatten en verminderen.

Het voorstel beantwoordt aan het subsidiariteitsbeginsel omdat het een aanvulling vormt op reeds bestaande maatregelen en garandeert dat deze op geharmoniseerde wijze worden toegepast.

Het voorstel is derhalve in overeenstemming met het subsidiariteitsbeginsel.

- **Het evenredigheidsbeginsel**

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

- Het voorstel is in overeenstemming met het evenredigheidsbeginsel omdat het een verduidelijking en nadere uitwerking van reeds bestaande bepalingen betreft. In dit verband hebben de lidstaten zich voor het grootste deel al vastgelegd op de middelen en uitgaven die noodzakelijk zijn voor de uitvoering van de maatregelen van Richtlijn 2002/59/EG en de internationale instrumenten die zij zelf in IMO-verband hebben gevalideerd.
- Het voorstel brengt beperkte financiële en/of administratieve verplichtingen mee voor de economische subjecten (zo zijn enkele aanpassingen nodig bij schepen die in de winter op de Oostzee varen). De nationale overheden beschikken al (of hadden al moeten beschikken) over de voor de uitvoering van de nieuwe maatregelen noodzakelijke infrastructuur op grond van bestaande wetgeving.

- **Keuze van instrumenten**

Voorgestelde instrument: richtlijn

Andere instrumenten zijn niet geschikt om de volgende redenen:

- Het voorstel dient tot wijziging van een bestaande richtlijn.

4) GEVOLGEN VOOR DE BEGROTING

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

5) AANVULLENDE INFORMATIE

- **Simulatie, proefperiode en overgangperiode**

Het voorstel voorziet in een overgangperiode.

- **Evaluatie-/herzienings-/vervalbepaling**

Het voorstel bevat een herzieningsbepaling.

- **Concordantietabel**

De lidstaten moeten de Commissie de tekst van de nationale bepalingen ter omzetting van de richtlijn meedelen, alsmede een tabel ter weergave van het verband tussen die bepalingen en deze richtlijn.

- **Europese Economische Ruimte**

Het voorstel betreft een gebied dat onder de EER-Overeenkomst valt zodat de richtlijn voor de gehele Europese Economische Ruimte dient te gelden.

Voorstel voor een

RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

van [...]

tot wijziging van Richtlijn 2002/59/EG betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart

(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 Commissie¹,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité²,

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

Volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag⁴,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Door de vaststelling van Richtlijn 2002/59/EG van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van Richtlijn 93/75/EEG van de Raad⁵ heeft de Europese Unie zich aanvullende middelen verschaft om bedreigende situaties voor de veiligheid van mensenlevens op zee en de bescherming van het mariene milieu te voorkomen.
- (2) Krachtens die richtlijn moeten de lidstaten als kuststaten informatie kunnen uitwisselen die zij verzamelen in het kader van de monitoring van de zeescheepvaart waarvoor zij in hun bevoegdheidsgebied zorg dragen. Het door de Commissie in overleg met de lidstaten ontwikkelde communautaire informatie-uitwisselingsstelsel, SafeSeaNet, omvat enerzijds een netwerk voor de uitwisseling van gegevens en anderzijds een standaardisatie van de voornaamste beschikbare gegevens over schepen en hun lading (aankomstmeldingen en verslagen). Daarmee wordt het mogelijk

¹ PB C [...] van [...], blz. [...].

² PB C [...] van [...], blz. [...].

³ PB C [...] van [...], blz. [...].

⁴ PB C [...] van [...], blz. [...].

⁵ PB L 208 van 5.8.2002, blz. 10.

nauwkeurige en actuele gegevens over de schepen in de Europese wateren en de bewegingen en de gevaarlijke of verontreinigende ladingen daarvan, alsmede over scheepvaartincidenten tot aan de bron te traceren en aan alle betrokken instanties mee te delen.

- (3) Teneinde te garanderen dat de aldus verzamelde gegevens in de praktijk kunnen worden gebruikt, is het essentieel dat de door de nationale autoriteiten opgezette infrastructuur voor de inzameling en uitwisseling van de in die richtlijn bedoelde gegevens in het communautaire informatie-uitwisselingssysteem SafeSeaNet wordt opgenomen.
- (4) Van de gegevens die uit hoofde van Richtlijn 2002/59/EG worden ingediend en uitgewisseld zijn met name die met betrekking tot de precieze kenmerken van over zee vervoerde gevaarlijke of verontreinigende stoffen van belang. In dit verband en gezien de recente ongevallen in de zeescheepvaart is het noodzakelijk de kustautoriteiten gemakkelijker toegang te verschaffen tot de kenmerken van over zee vervoerde koolwaterstoffen, die bepalend zijn voor de keuze van de meest geschikte bestrijdingstechnieken, en ervoor te zorgen dat zij in geval van nood rechtstreeks contact kunnen opnemen met de exploitanten, aangezien die het best geïnformeerd zijn over de vervoerde producten.
- (5) Met de in het SOLAS-verdrag bedoelde apparatuur voor automatische identificatie van schepen (AIS - Automatic Identification System) kan niet alleen de monitoring van deze schepen worden verbeterd, maar ook de veiligheid van schepen die in elkaars nabijheid varen. Daarom is deze apparatuur in de bepalingen van Richtlijn 2002/59/EG opgenomen. Gezien het hoge aantal aanvaringen met vissersvaartuigen die kennelijk niet door koopvaardij schepen zijn opgemerkt of die koopvaardij schepen in hun omgeving niet hebben opgemerkt, is uitbreiding van deze maatregelen tot vissersvaartuigen met een lengte van meer dan 15 meter uiterst wenselijk.
- (6) Het zou nuttig zijn te onderzoeken welke vorm van synergie mogelijk is tussen AIS en de in het kader van het gemeenschappelijk visserijbeleid gebruikte plaatsbepalings- en communicatiesystemen, zoals het satellietvolgsysteem voor vissersvaartuigen (VMS). Bij het onderzoek naar de mogelijke integratie van deze systemen dient rekening te worden gehouden met de behoeften en vereisten inzake de inspectie van de visserijvloot, met name wat betreft de beveiliging en vertrouwelijkheid van de overgedragen gegevens.
- (7) Artikel 16 van Richtlijn 2002/59/EG bepaalt dat de lidstaten bijzondere maatregelen moeten vaststellen ten aanzien van schepen die een risico vormen vanwege hun gedrag of hun toestand. Daarom is het wenselijk aan de lijst van deze schepen die schepen toe te voegen die niet over de nodige verzekeringen of financiële zekerheden beschikken of die volgens de loodsen of havenautoriteiten tekortkomingen vertonen welke de veiligheid van de scheepvaart in gevaar kunnen brengen of een bedreiging voor het milieu kunnen vormen.
- (8) Naar analogie van artikel 18 van Richtlijn 2002/59/EG betreffende de risico's van uitzonderlijk slecht weer, wordt het noodzakelijk geacht rekening te houden met de risico's van ijsgang voor de scheepvaart. Daarom dient een door een lidstaat aangewezen bevoegde instantie, wanneer zij op grond van voorspellingen van een

bevoegde dienst van mening is dat de vaaromstandigheden een ernstig risico voor de veiligheid van mensenlevens of een ernstig risico van verontreiniging opleveren, de kapiteins van de schepen die zich binnen haar bevoegdheidsgebied bevinden of die een haven in dit gebied willen binnen- of uitlopen, te waarschuwen. In dit verband is het noodzakelijk dat die instantie de nodige maatregelen kan treffen om de veiligheid van mensenlevens op zee en de bescherming van het milieu te waarborgen.

- (9) Artikel 20 van Richtlijn 2002/59/EG bepaalt in het bijzonder dat de lidstaten plannen moeten opstellen om, wanneer de situatie dat vereist, schepen in nood in zo goed mogelijke omstandigheden te kunnen opvangen in hun havens of op andere beschutte plaatsen teneinde de consequenties van scheepsongevallen te beperken.
- (10) In het licht van de richtsnoeren inzake toevluchtsoorden die na de vaststelling van Richtlijn 2002/59/EG door de IMO zijn vastgesteld en naar aanleiding van de werkzaamheden die de Commissie in samenwerking met het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid en de lidstaten heeft verricht, is het noodzakelijk de essentiële voorschriften die in de plannen inzake toevluchtsoorden moeten worden opgenomen nader te omschrijven teneinde voor een geharmoniseerde en doeltreffende toepassing van deze maatregel te zorgen en de strekking van de verplichtingen voor de lidstaten te verduidelijken.
- (11) Bij een noodsituatie op zee, dat wil zeggen onder omstandigheden die tot schipbreuk kunnen leiden of die gevaar voor het milieu of de scheepvaart opleveren, kan een besluit over de opvang van een schip in nood in een toevluchtsoord noodzakelijk blijken. Daartoe dient de betrokken instantie een voorafgaande beoordeling te maken van de situatie op basis van de gegevens die in het geldende toevluchtsoordenplan zijn opgenomen.
- (12) De plannen voor de opvang van schepen in nood moeten een nauwkeurige beschrijving geven van de besluitvormingsketen met betrekking tot de alarmering en de handelwijze in de desbetreffende situaties. De betrokken instanties en hun taken dienen duidelijk te worden omschreven, alsmede de communicatiekanalen tussen de betrokken partijen. De toepasselijke procedures moeten een snelle besluitvorming garanderen op basis van specifieke maritieme deskundigheid. Daartoe dient de bevoegde instantie die belast is met de aanwijzing van een geschikt toevluchtsoord voor een schip in nood, de nodige garanties te bieden in termen van onafhankelijkheid en volledig bevoegd te zijn om haar besluiten op te leggen.
- (13) Tevens is het wenselijk dat de lidstaten bij de uitwerking van hun plannen een inventarisatie maken van de mogelijke toevluchtsoorden langs de kust, zodat de bevoegde instantie bij een ongeval of incident op zee duidelijk en snel kan bepalen welke zones het meest geschikt zijn voor de opvang van een schip in nood. Bij een dergelijke inventarisatie dienen de relevante gegevens te worden verzameld, in het bijzonder met betrekking tot de fysieke, ecologische en economische kenmerken van de overwogen locaties en de beschikbare uitrusting en installaties om de opvang van schepen in nood of de bestrijding van de consequenties van een ongeval of van verontreiniging te vergemakkelijken.
- (14) Het is van belang dat de lijst van bevoegde instanties die een besluit kunnen nemen over de opvang van een schip in een toevluchtsoord, alsmede van instanties die belast zijn met de ontvangst en behandeling van noodsignalen op passende wijze wordt

gepubliceerd. Tevens dienen de lidstaten de Commissie op de hoogte te stellen van de mogelijke toevluchtsoorden. Ten slotte kan het nuttig blijken bepaalde informatie over de noodplannen en toevluchtsoorden toegankelijk te maken voor de partijen die deelnemen aan hulpverleningsoperaties op zee en voor de autoriteiten van buurlanden die door een noodsituatie op zee kunnen worden getroffen.

- (15) De opvang van een schip in nood kan grote schade toebrengen aan goederen, personen en het milieu. Daarom moeten de betrokken instanties, alvorens een besluit te nemen, kunnen nagaan of voor het schip verzekeringen zijn afgesloten of andere financiële zekerheden zijn gesteld, waarmee de kosten en schade kunnen worden vergoed die door de opvang in een toevluchtsoord kunnen ontstaan. Maar ook wanneer een dergelijke verzekering of financiële zekerheid ontbreekt, dienen deze instanties een afweging te maken van de consequenties en risico's van opvang en van het weigeren daarvan.
- (16) De maatregelen in het kader van de monitoring en de organisatie van de zeescheepvaart zijn specifiek bedoeld om de lidstaten in staat te stellen feitelijke kennis te verwerven van de schepen die in de onder hun jurisdictie vallende wateren varen, teneinde wanneer nodig eventuele risico's te kunnen vermijden. In het kader hiervan kan door uitwisseling van informatie de kwaliteit van de verzamelde gegevens worden verbeterd en de verwerking ervan worden vergemakkelijkt.
- (17) Overeenkomstig Richtlijn 2002/59/EG hebben de lidstaten en de Commissie aanzienlijke vooruitgang geboekt bij de harmonisatie van de elektronische gegevensuitwisseling, in het bijzonder wat betreft het vervoer van gevaarlijke en verontreinigende goederen. Het communautaire systeem voor informatie-uitwisseling, SafeSeaNet, waarvan de ontwikkeling in 2002 is gestart, zou momenteel moeten worden ingevoerd als referentienetwerk voor de gehele Gemeenschap.
- (18) Dankzij de vooruitgang op het gebied van nieuwe technologieën en met name op het gebied van ruimtevaarttoepassingen, zoals monitoring-systemen voor de scheepvaart met behulp van bakens, beeldsystemen en Galileo, kan de monitoring van de zeescheepvaart worden uitgebreid tot op open zee waardoor de communautaire wateren beter worden gedekt. Voorts worden binnen de Internationale Maritieme Organisatie inmiddels besprekingen gevoerd over de ontwikkeling van monitoring-systemen voor de scheepvaart met een groot bereik. Teneinde te zorgen voor een volledige integratie van dergelijke hulpmiddelen in het bij Richtlijn 2002/59/EG ingevoerde monitoring-systeem voor de zeescheepvaart is het noodzakelijk dat bij deze werkzaamheden wordt samengewerkt door de gehele Gemeenschap.
- (19) Teneinde te zorgen voor een optimale en in communautair verband geharmoniseerde gebruikmaking van de uit hoofde van deze richtlijn en andere regelgeving inzake maritieme veiligheid verzamelde informatie, moet de Commissie zo nodig de verwerking, gebruikmaking en verspreiding van deze gegevens bij de door de lidstaten aangewezen instanties kunnen garanderen.
- (20) In dit verband heeft de ontwikkeling van het Equasis-systeem aangetoond hoe belangrijk de bevordering van een op maritieme veiligheid gerichte cultuur is, met name onder de exploitanten in de sector zeescheepvaart. De Commissie moet een bijdrage kunnen leveren aan de verspreiding, met name via dit systeem, van alle voor

de zeescheepvaart relevante informatie die wordt verzameld door de diverse voor maritieme veiligheid verantwoordelijke publieke of particuliere instanties.

- (21) Verordening (EG) nr. 2099/2002 van het Europees Parlement en de Raad van 5 november 2002 betreffende de oprichting van het Comité voor maritieme veiligheid en voorkoming van verontreiniging door schepen (COSS)⁶ centraliseert de taken van de diverse comités die zijn opgericht in het kader van de Gemeenschapswetgeving op het gebied van maritieme veiligheid, voorkoming van verontreiniging door schepen en bescherming van de leef- en werkomstandigheden aan boord. Derhalve is het wenselijk dat het COSS in de plaats treedt van het huidige comité.
- (22) Tevens is het wenselijk rekening te houden met de wijzigingen van de relevante internationale instrumenten.
- (23) Het bij Verordening (EG) nr. 1406/2002 van het Europees Parlement en de Raad⁷ ingestelde Europees Agentschap voor maritieme veiligheid moet de nodige hulp bieden met het oog op een samenhangende en doeltreffende tenuitvoerlegging van deze richtlijn.
- (24) Richtlijn 2002/59/EG moet derhalve dienovereenkomstig worden gewijzigd,

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Richtlijn 2002/59/EG wordt als volgt gewijzigd:

1. In artikel 2, lid 2, wordt de aanhef "De richtlijn is niet van toepassing op:" vervangen door "Tenzij anders bepaald, is deze richtlijn niet van toepassing op:".
2. Artikel 3 wordt als volgt gewijzigd:
 - a) Punt a) wordt als volgt gewijzigd:
 - i) In de aanhef worden de woorden "de volgende instrumenten" vervangen door "de volgende instrumenten, in hun bijgewerkte versie".
 - ii) De volgende streepjes worden toegevoegd:
 - "Resolutie A.949 (23) van de IMO", Resolutie 949 (23) van de Internationale Maritieme Organisatie, getiteld "Guidelines on places of refuge for ships in need of assistance";

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

⁷ PB L 208 van 5.8.2002, blz. 1. Verordening laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 724/2004, PB L 129 van 29.4.2002, blz. 1.

- "Resolutie A.950 (23) van de IMO", Resolutie 950 (23) van de Internationale Maritieme Organisatie, getiteld "Maritime assistance services (MAS)".

b) De volgende punten s), t) en u) worden toegevoegd:

- "s) "SafeSeaNet": het communautaire systeem voor de uitwisseling van maritieme informatie dat door de Commissie in samenwerking met de lidstaten is ontwikkeld ter uitvoering van de Gemeenschapswetgeving;
- t) "geregelde dienst", een reeks overtochten door schepen waarmee de verbinding tussen twee of meer dezelfde havens wordt onderhouden, hetzij volgens een gepubliceerde dienstregeling, hetzij met een zodanige regelmaat of frequentie dat zij een herkenbare systematische reeks vormt;
- u) "vissersvaartuig", elk vaartuig dat is uitgerust of met commercieel oogmerk wordt gebruikt voor het vangen van vis of andere levende mariene hulpbronnen."

3. Het volgende artikel 6 bis wordt ingevoegd:

"Artikel 6 bis

Gebruik van automatische identificatiesystemen (AIS) door vissersvaartuigen

Elk vissersvaartuig met een lengte over alles van meer dan 15 meter dat in de onder de jurisdictie van een lidstaat vallende wateren vaart, moet volgens het in bijlage II, deel I, punt 3), aangegeven tijdschema worden uitgerust met een AIS dat voldoet aan de door de IMO ontwikkelde prestatienormen."

4. Artikel 12 komt als volgt te luiden:

"Artikel 12

Verplichtingen van de verlader

Gevaarlijke of verontreinigende stoffen mogen in een haven van een lidstaat niet voor vervoer worden aangeboden noch aan boord van een schip worden genomen, ongeacht de grootte van het schip, dan nadat aan de kapitein of de exploitant een verklaring met de volgende informatie is overhandigd:

- a) de in bijlage I, punt 2, genoemde informatie;
- b) voor de in bijlage I bij het MARPOL-Verdrag genoemde stoffen, het veiligheidsinformatieblad waarop de fysisch-chemische eigenschappen van de producten zijn vermeld, met inbegrip van de viscositeit uitgedrukt in cSt bij 50° C en de dichtheid bij 15°;
- c) de alarmnummers van de verlader of enige andere persoon of organisatie die beschikt over informatie over de fysisch-chemische eigenschappen van de producten en over de in geval van nood te nemen maatregelen.

Het is de taak van de verlader om deze verklaring aan de kapitein of de exploitant te bezorgen en ervoor te zorgen dat de voor vervoer aangeboden vracht werkelijk die is waarover overeenkomstig de eerste alinea een verklaring werd afgelegd."

5. Aan artikel 16, lid 1, worden de volgende punten d) en e) toegevoegd:

- "d) schepen die geen kennisgeving hebben gedaan of niet beschikken over een verzekeringscertificaat of een certificaat van financiële zekerheid krachtens Richtlijn XX/XX/EG [betreffende de wettelijke aansprakelijkheid en financiële zekerheden van scheepseigenaars];
- e) schepen ten aanzien waarvan door de loodsen of havenautoriteiten is gemeld dat zij tekortkomingen vertonen die de veiligheid van de scheepvaart in gevaar kunnen brengen of een risico voor het milieu kunnen vormen."

6. Het volgende artikel 18 bis wordt ingevoegd:

*"Artikel 18 bis
Maatregelen in geval van gevaarlijke ijsgang*

1. Wanneer de door de lidstaten aangewezen bevoegde instanties gezien de ijsgang van mening zijn dat er groot gevaar dreigt voor de veiligheid van mensenlevens op zee of voor de bescherming van hun zee- of kustgebieden of de zee- of kustgebieden van andere staten:
 - a) verstrekken zij aan de kapiteins van schepen die zich in hun bevoegdheidsgebied bevinden of een van hun havens willen binnen- of uitvaren, alle informatie over de ijsgang, de aanbevolen routes en de ijsbreekdiensten in hun bevoegdheidsgebied;
 - b) mogen zij verlangen dat schepen die zich in de betrokken gebieden bevinden en die een haven of terminal willen binnen- of uitvaren of een ankerplaats willen verlaten aan sterkte- en vermogens-eisen voldoen die op de ijsgang in het betrokken gebied zijn afgestemd.
2. De uit hoofde van lid 1 getroffen maatregelen worden, wat de gegevens over de toestand van het ijs betreft, gebaseerd op prognoses van de ijsgang en weersvoorspellingen van een gekwalificeerde, door de lidstaat erkende meteorologische dienst.

7. Aan artikel 19, lid 2, wordt de volgende alinea toegevoegd:

"Daartoe verstrekken zij de nationale bevoegde instanties op verzoek de in artikel 12 bedoelde informatie."

8. Artikel 20 komt als volgt te luiden:

*"Artikel 20
Opvang van schepen in nood in toevluchtsoorden*

1. De lidstaten zorgen ervoor dat schepen in nood op grond van een beoordeling van de omstandigheden op basis van het in artikel 20 bis bedoelde plan worden toegelaten tot een toevluchtsoord dat het mogelijk maakt de risico's in verband met de omstandigheden te beperken.
 2. De toelating van een schip in nood tot een toevluchtsoord geschiedt op grond van een voorafgaande beoordeling van de omstandigheden en een beslissing van een onafhankelijke, door de lidstaat aangewezen bevoegde instantie.
 3. De in lid 2 bedoelde instanties komen regelmatig bijeen teneinde tot een uitwisseling van deskundigheid te komen en de uit hoofde van dit artikel getroffen maatregelen te verbeteren. Op grond van bijzondere omstandigheden kunnen zij op initiatief van een van hen of van de Commissie op elk moment worden bijeengeroepen.”.
9. Het volgende artikel 20 bis wordt ingevoegd:

*"Artikel 20 bis
Plannen voor de opvang van schepen in nood*

1. De lidstaten stellen plannen op teneinde te kunnen reageren op de risico's die worden veroorzaakt door schepen in nood welke zich in de onder haar jurisdictie vallende wateren bevinden.
2. De in lid 1 bedoelde plannen worden in overleg met de betrokkenen opgesteld, rekening houdend met de in artikel 3, onder a), bedoelde relevante richtsnoeren van de IMO, en omvatten ten minste de volgende elementen:
 - a) de identiteit van de instantie of instanties die met de ontvangst en de behandeling van noodsignalen zijn belast;
 - b) de identiteit van de instantie die verantwoordelijk is voor de beoordeling van de omstandigheden, de aanwijzing van een geschikt toevluchtsoord en de beslissing over de opvang van een schip in nood in het aangewezen toevluchtsoord;
 - c) de lijst van mogelijke toevluchtsoorden met vermelding van de elementen die een snelle beoordeling en besluitvorming mogelijk moeten maken, waaronder een beschrijving van de sociale en milieufactoren en de natuurlijke omstandigheden op de overwogen locaties;
 - d) de beoordelingsprocedures die worden gevolgd bij de keuze van het toevluchtsoord uit de lijst van mogelijke toevluchtsoorden;
 - e) de adequate middelen en uitrustingen die geschikt zijn voor hulpverlening, redding en bestrijding van verontreiniging;

- f) de eventuele internationale coördinatie- en besluitvormingsmechanismen die van toepassing zijn;
 - g) de geldende procedures inzake financiële zekerheden en aansprakelijkheid voor de opvang van schepen in toevluchtsoorden.
3. De lidstaten publiceren de naam van de in artikel 20, lid 2, bedoelde bevoegde instantie, alsmede de lijst van contactadressen voor de ontvangst en behandeling van noodsignalen. Zij stellen de Commissie in kennis van de lijst van mogelijke toevluchtsoorden. Bovendien verstrekken zij aangrenzende lidstaten relevante informatie over de noodplannen en toevluchtsoorden.

Bij toepassing van de in de plannen voor de opvang van schepen in nood vastgelegde procedures, zorgen zij ervoor dat alle relevante informatie over de noodplannen en toevluchtsoorden ter beschikking worden gesteld van de bij de operaties betrokken partijen, waaronder hulpverlenings- en sleepbedrijven.”

10. Het volgende artikel 20 ter wordt ingevoegd:

*"Artikel 20 ter
Financiële zekerheden*

- 1. Alvorens een schip in nood tot een toevluchtsoord toe te laten, kan de lidstaat de exploitant, agent of kapitein van het schip vragen een verzekeringscertificaat of certificaat van financiële zekerheid over te leggen als bedoeld in artikel 7 van Richtlijn XX/XXXX/EG [betreffende de wettelijke aansprakelijkheid en financiële zekerheden van scheepseigenaars], ter dekking van de aansprakelijkheid voor de door het schip veroorzaakte schade.
- 2. Het ontbreken van het verzekeringscertificaat of certificaat van financiële zekerheid ontheft de lidstaten niet van de in artikel 20 bedoelde voorafgaande beoordeling en beslissing.”.

11. Het volgende artikel 22 bis wordt ingevoegd:

*"Artikel 22 bis
Europees systeem voor de uitwisseling van maritieme informatie SafeSeaNet*

- 1. De lidstaten zetten nationale of lokale beheersystemen voor maritieme informatie op ter verwerking van de in deze richtlijn bedoelde informatie.
- 2. De uit hoofde van lid 1 opgezette communicatiesystemen moeten het mogelijk maken de verzamelde informatie voor operationele doeleinden te gebruiken en dienen met name te voldoen aan de eisen van artikel 14.
- 3. Teneinde een goede uitwisseling van de in deze richtlijn bedoelde informatie te garanderen, dragen de lidstaten er zorg voor dat de opgezette nationale of lokale systemen voor de inzameling, verwerking en opslag van de in deze richtlijn bedoelde informatie kunnen worden gekoppeld met het

communautaire systeem voor de uitwisseling van maritieme informatie SafeSeaNet.

12. Artikel 23 wordt als volgt gewijzigd:

a) Punt c) komt als volgt te luiden:

"c) uitbreiding van de dekking en/of aanpassing van het communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart, teneinde de identificatie en monitoring van schepen te verbeteren door rekening te houden met de ontwikkelingen in de informatie- en communicatietechnologie. Met het oog daarop werken de lidstaten en de Commissie samen bij de invoering, waar nodig, van verplichte scheepsrapportagesystemen, verplichte verkeersbegeleidingsdiensten en passende scheepsrouteringssystemen, die zij ter goedkeuring aan de IMO zullen voorleggen. Voorts werken zij binnen de betrokken regionale of internationale instanties samen aan de ontwikkeling van maritieme monitoring- en bewakingssystemen voor de lange afstand."

b) De volgende punten e) en f) worden toegevoegd:

"e) garantie van de interconnectie en interoperabiliteit van de nationale systemen voor het beheer van de in de bijlage bedoelde informatie en actualisering van SafSeaNet;

f) studie van de haalbaarheid en vaststelling van de voorwaarden voor integratie van automatische identificatiesystemen (AIS) met de plaatsbepalings- en communicatiesystemen die in het kader van het gemeenschappelijk visserijbeleid worden gebruikt."

13. Het volgende artikel 23 bis wordt ingevoegd:

"Artikel 23 bis

Verwerking en beheer van informatie betreffende de veiligheid van de zeescheepvaart

1. De Commissie zorgt, waar nodig, voor de verwerking, exploitatie en verspreiding onder de door de lidstaten aangewezen instanties van de informatie die uit hoofde van deze richtlijn of door publieke of particuliere organisaties uit hoofde van hun respectieve taken is verzameld.
2. Waar passend draagt de Commissie bij tot aan de ontwikkeling en de werking van systemen voor de inzameling en verspreiding van gegevens met betrekking tot de veiligheid van de zeescheepvaart, met name door middel van het Equasis-systeem of een gelijkwaardig systeem met een publiek karakter."

14. Artikel 28 komt als volgt te luiden:

*"Artikel 28
Comité*

1. De Commissie wordt bijgestaan door het bij artikel 3 van Verordening (EG) nr. 2099/2002 van het Europees Parlement en de Raad* ingestelde Comité voor maritieme veiligheid en voorkoming van verontreiniging door schepen (COSS).
2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn de artikelen 5 en 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van artikel 8 van dat besluit.

De in artikel 5, lid 6, van Besluit 1999/468/EG bedoelde termijn wordt vastgesteld op drie maanden.

3. Het comité stelt zijn reglement van orde vast.

* PB L 324 van 29.11.2002, blz. 1.”

15. Aan bijlage II, deel I, wordt het volgende punt 3 toegevoegd:

“3. Vissersvaartuigen

Elk vissersvaartuig met een lengte over alles van meer dan 15 meter moet aan de uitrustingsplicht als bedoeld in artikel 6 voldoen overeenkomstig het volgende tijdschema:

- vissersvaartuigen met een lengte over alles van 24 meter of meer, doch minder dan 45 meter: uiterlijk 1 januari 2008;
- vissersvaartuigen met een lengte over alles van 18 meter of meer, doch minder dan 24 meter: uiterlijk 1 januari 2009;
- vissersvaartuigen met een lengte over alles van 15 meter of meer, doch minder dan 18 meter: uiterlijk 1 januari 2010.

Artikel 2

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk op [12 maanden vanaf de datum van inwerkingtreding van deze richtlijn] aan deze richtlijn te voldoen. Zij delen de Commissie de tekst van die bepalingen onverwijld mede, alsmede een tabel ter weergave van het verband tussen die bepalingen en deze richtlijn.

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

2. De lidstaten delen de Commissie de belangrijkste bepalingen van intern recht mede die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen.

Artikel 3

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

Artikel 4

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel, [...]

Voor het Europees Parlement
De voorzitter
[...]

Voor de Raad
De voorzitter
[...]

FINANCIEEL MEMORANDUM

1. BENAMING VAN HET VOORSTEL

Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart met betrekking tot de inspectie van schepen door de havenstaat.

2. ABM/ABB-KADER

Betrokken beleidsterrein: Energie en vervoer

Bijbehorende activiteiten: Vervoer over zee en de binnenwateren, multimodaal vervoer

3. BEGROTINGSONDERDELEN

3.1. Begrotingsonderdelen (beleidsuitgaven en bijbehorende uitgaven voor technische en administratieve bijstand (vroegere BA-onderdelen) inclusief omschrijving: n.v.t.

3.2. Duur van de actie en van de financiële gevolgen: n.v.t.

3.3. Begrotingskenmerken (voeg zo nodig rijen toe): N.v.t.

Begrotingsonderdeel	Soort uitgave		Nieuw	Bijdrage EVA	Bijdragen kandidaat-lidstaten	Rubriek financiële vooruitzichten
	Verplicht /niet-verplicht	GK ¹ / NGK ²	JA/NEE	JA/NEE	JA/NEE	nr.
	Verplicht /niet-verplicht	GK/NGK	JA/NEE	JA/NEE	JA/NEE	nr.

¹ Gesplitste kredieten

² Niet-gesplitste kredieten

4. OVERZICHT VAN DE MIDDELEN

4.1. Financiële middelen

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

in miljoen euro (tot op 3 decimalen)

Soort uitgave	Punt nr.		Jaar n	n +1	n + 2	n +3	n +4	n + 5 e.v.	Totaal
Beleidsuitgaven³									

VK	8.1	a	0	0	0	0	0	0	0
BK		b	0	0	0	0	0	0	0

Administratieve uitgaven binnen het referentiebedrag⁴

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

TOTAAL REFERENTIEBEDRAG

VK		a+c	0	0	0	0	0	0	0
BK		b+c	0	0	0	0	0	0	0

Administratieve uitgaven die niet in het referentiebedrag zijn begrepen⁵

Personeelsuitgaven en aanverwante uitgaven (NGK)	8.2.5	d	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,324
Andere niet in het referentiebedrag begrepen administratieve uitgaven (NGK)	8.2.6	e	0	0	0	0	0	0	0

Totale indicatieve kosten van de maatregel

TOTAAL VK inclusief personeelsuitgaven		a+c +d+ e	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,324
TOTAAL BK inclusief personeelsuitgaven		b+c +d+ e	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,324

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

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

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

Medefinanciering

Het voorstel voorziet niet in medefinanciering door de lidstaten.

in miljoen euro (tot op 3 decimalen)

Medefinancieringsbron		Jaar n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 e.v.	Totaal
.....	f	0	0	0	0	0	0	0
TOTAAL VK inclusief medefinanciering	a+c+d +e+f	0	0	0	0	0	0	0

4.1.2. Verenigbaarheid met de financiële programmering

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

4.1.3. Financiële gevolgen voor de ontvangsten

- Het voorstel heeft geen financiële gevolgen voor de ontvangsten.
- Het voorstel heeft de volgende financiële gevolgen voor de ontvangsten:

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

in miljoen euro (tot op 1 decimaal)

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

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

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

4.2. **Personele middelen in voltijdequivalenten (VTE; ambtenaren, tijdelijk en extern personeel) – zie punt 8.2.1**

Geen gevolgen voor de personeelsuitgaven. Beheer door bestaand personeel.

Jaarlijkse behoeften	Jaar n (2007*)	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 e.v.
Totale personele middelen in VTE	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5

5. **KENMERKEN EN DOELSTELLINGEN**

5.1. **Behoefte waarin op korte of lange termijn moet worden voorzien**

Richtlijn 2002/59/EG van 27 juni 2002 introduceerde het principe van een hergroepering en organisatie van het geheel van momenteel beschikbare beheersinstrumenten voor de zeescheepvaart en de monitoring van schepen.

Daarbij werden maatregelen voor de verbetering van de veiligheid van schepen, de beveiliging van mensenlevens op zee en de bescherming van het mariene milieu gecombineerd, zoals de invoering van AIS-transponders en de aanwijzing van vluchthavens.

Teneinde zo goed mogelijk aan de operationele, juridische en technische vereisten te voldoen en op basis van de samenwerking met de lidstaten blijkt het nodig de bij Richtlijn 2002/59/EG ingevoerde maatregelen op bepaalde punten aan te passen.

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

Het gaat vooral om technische aanpassingen. Daarom bevat het voorstel een aantal specifieke maatregelen die geen invloed hebben op het algemene financiële plaatje van Richtlijn 2002/59/EG, maar die de richtlijn vollediger en doeltreffender maken.

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

Het voorstel tot wijziging van Richtlijn 2002/59/EG betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart omvat de volgende maatregelen (verwachte resultaten):

- invoering van een helder en precies juridisch raamwerk voor toevluchtsoorden dat duidelijk moet maken welke instanties verantwoordelijk zijn voor de aanwijzing van toevluchtsoorden en dat moet garanderen dat deze over de informatie beschikken die nodig is om een besluit te kunnen nemen. Dit behelst ook een nauwkeurige inventarisatie van de mogelijke toevluchtsoorden langs de kust;
- de opname in Richtlijn 2002/59/EG van hetgeen gerealiseerd is met het project SafeSeaNet, het elektronische netwerk voor de uitwisseling van scheepsbewegingen en gevaarlijke ladingen in de wateren van de Gemeenschap;

- de installatie van automatische identificatiesystemen (AIS) aan boord van vissersvaartuigen met een lengte van meer dan 15 meter;
- specifieke bepalingen op grond waarvan de kuststaten de nodige maatregelen kunnen treffen om de risico's van ijsgang voor de scheepvaart in bepaalde gebieden in de noordelijke wateren van de Europese Unie te beperken.

5.4. Wijze van uitvoering (indicatief)

Voor de uitvoering van de actie gekozen methode(n)⁸.

Gecentraliseerd beheer

rechtstreeks door de Commissie

gedelegeerd aan:

uitvoerende agentschappen

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

nationale publiekrechtelijke organen of organen met een openbaardienstverleningstaak.

Gedeeld of gedecentraliseerd beheer

met de lidstaten

met derde landen

Gezamenlijk beheer met internationale organisaties (geef aan welke)

Opmerkingen:

6. TOEZICHT EN EVALUATIE

De ontwerp-richtlijn bevat een bepaling op grond waarvan de lidstaten mededeling moeten doen van de nationale maatregelen voor de omzetting van de richtlijn in nationaal recht.

Als zij niet of niet volledig mededeling doen van deze nationale omzettingsmaatregelen, treedt automatisch de inbreukprocedure ex artikel 226 van het Verdrag in werking.

Het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid zal een bijdragen leveren aan het toezicht op de tenuitvoerlegging van de richtlijn door de lidstaten.

⁸ Verstrek, indien meer dan een methode wordt aangekruist, extra informatie onder Opmerkingen.

6.1. Toezicht

6.1.1. *Evaluatie vooraf*

De maatregel heeft de volgende potentiële gevolgen:

Maatregelen ten aanzien van toevluchtsoorden

Deze maatregelen hebben meer een kwalitatieve dan een kwantitatieve impact. Zij behelzen een verduidelijking van de bestaande verplichtingen en bieden een vollediger en zekerder wettelijk kader voor de besluitvorming en de rol van de betrokken partijen in noodsituaties in de praktijk. Het effect is dus positief voor alle betrokkenen: kuststaten, exploitanten en kapiteins van schepen in nood, en havenautoriteiten.

Integratie van SafeSeaNet

Het voorstel houdt rekening met het gebleken succes van de met artikel 23 van Richtlijn 2002/59/EG beoogde samenwerking tussen de lidstaten en de Commissie. Het berust op een intensieve deelname van de lidstaten aan het project die uitstijgt boven hetgeen de richtlijn eist met het oog op een optimale benutting van SafeSeaNet.

Uitrusting van vissersvaartuigen met AIS

Deze maatregel zal leiden tot een verlaging van het aantal aanvaringen met vissersvaartuigen. De installatie van AIS-transponders op vissersvaartuigen brengt kosten mee voor de exploitanten, net zoals dat voor andere apparatuur geldt. De totale kosten voor de uitrusting van de betrokken vissersschepen (schepen met een lengte van meer dan 15 meter) bedraagt ongeveer 23 miljoen euro.

Scheepvaart in gebieden met ijsgang

De maatregel moet leiden tot een vermindering van het aantal ongevallen in de betrokken gebieden (van de honderd door een Fins onderzoeksinstituut bestudeerde ongevallen blijkt 30% het gevolg te zijn van een onder ijsgang bezweken constructie). Deze maatregel brengt naar verwachting geen nieuwe kosten mee voor de betrokken overheden. De lidstaten waar zich problemen in verband met ijsgang voordoen, beschikken immers al over gespecialiseerde informatie- en hulpverleningsdiensten die op hun natuurlijke omgeving zijn afgestemd.

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

N.v.t.

6.1.3. *Vorm en frequentie van toekomstige evaluaties*

De Commissie zal een rapport opstellen op basis van de maandelijkse verslagen van de lidstaten.

7. FRAUDEBESTRIJDINGSMAATREGELEN

N.v.t.

8. MIDDELEN

8.1 Financiële kosten van de doelstellingen van het voorstel: **n.v.t.**

Vastleggingskredieten, in miljoen euro (tot op 3 decimalen)

(Vermeld de doelstellingen, acties en outputs)	Soort output	Gem. kosten	Jaar n		Jaar n+1		Jaar n+2		Jaar n+3		Jaar n+4		Jaar n+5 e.v.		TOTAAL	
			Aantal	Totale kosten	Aantal	Totale kosten	Aantal	Totale kosten	Aantal	Totale kosten	Aantal	Totale kosten	Aantal	Totale kosten	Aantal	Totale kosten
OPERATIONELE DOELSTELLING NR. 1 ⁹																
Actie 1																
Output 1																
Output 2																
Actie 2																
Output 1																
Subtotaal doelstelling 1																
OPERATIONELE DOELSTELLING nr. 2																
Actie 1																
Output 1																
Subtotaal doelstelling 2																
OPERATIONELE DOELSTELLING nr. n																
Subtotaal doelstelling n																
TOTALE KOSTEN																

⁹ Zoals beschreven in punt 5.3.

8.2 Administratieve uitgaven

8.2.1 Aantal en soort personeelsleden

Soort post		Huidig of extra personeel dat zal worden ingezet voor het beheer van de actie (aantal posten/VTE)					
		Jaar n	Jaar n+1	Jaar n+2	Jaar n+3	Jaar n+4	Jaar n+5
Ambtenaren of tijdelijk personeel ¹⁰ (06 01 01)	A*/AD	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
	B*, C*/AST	0	0	0	0	0	0
Uit art. XX 01 02 gefinancierd personeel ¹¹		0	0	0	0	0	0
Uit art. XX 01 04/05 gefinancierd personeel ¹² ander		0	0	0	0	0	0
TOTAAL		0,50	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5

8.2.2 Omschrijving van de taken die uit de actie voortvloeien: taken

De aanpassing van het communautair monitoring- en informatiesysteem verruimt de bevoegdheden van de Gemeenschap op het gebied van de veiligheid van de zeescheepvaart. Een versterking van het personeel – geschat op 0,5 A-ambtenaar – is noodzakelijk om voldoende toezicht te houden op de tenuitvoerlegging van de richtlijn.

8.2.3 Herkomst van het (statutaire) personeel

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

¹⁰ Waarvan de kosten NIET door het referentiebedrag worden gedekt.

¹¹ Waarvan de kosten NIET door het referentiebedrag worden gedekt.

¹² Waarvan de kosten door het referentiebedrag worden gedekt.

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

in miljoen euro (tot op 3 decimalen)

Begrotingsonderdeel (nummer en omschrijving)	Jaar n	Jaar n+1	Jaar n+2	Jaar n+3	Jaar n+4	Jaar n+5 e.v.	TOTAAL
1. Technische en administratieve bijstand (inclusief bijbehorende personeelsuitgaven)							0
Uitvoerende agentschappen ¹³							0
Andere technische en administratieve bijstand							0
- intern							0
- extern							0
Totaal Technische en administratieve bijstand							0

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

in miljoen euro (tot op 3 decimalen)

Soort personeel	Jaar n	Jaar n+1	Jaar n+2	Jaar n+3	Jaar n+4	Jaar n+5 e.v.
Ambtenaren en tijdelijk personeel (06 01 01)	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,324
Uit art. XX 01 02 gefinancierd personeel (hulpfunctionarissen, gedetacheerde nationale deskundigen, personeel op contractbasis, enz.) (vermeld begrotingsonderdeel)	0	0	0	0	0	0
Totaal Personeelsuitgaven en aanverwante uitgaven die NIET in het referentiebedrag zijn begrepen	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,324

Berekening – *Ambtenaren en tijdelijke functionarissen*

$(108\ 000\ € * 0,5 = 54\ 000\ €)$

Berekening – *Uit artikel XX 01 02 gefinancierd personeel*

N.v.t.

¹³ Verwijs naar het specifieke financieel memorandum voor de betrokken uitvoerende agentschappen.

8.2.6 Andere administratieve uitgaven die niet in het referentiebedrag zijn begrepen

in miljoen euro (tot op 3 decimalen)

	Jaar n	Jaar n+1	Jaar n+2	Jaar n+3	Jaar n+4	Jaar n+5 e.v.	TOTAAL
XX 01 02 11 01 – Dienstreizen	0	0	0	0	0	0	0*
XX 01 02 11 02 – Conferenties en vergaderingen	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 03 – Comités ¹⁴	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 04 – Studies en adviezen	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 05 – Informatiesystemen	0	0	0	0	0	0	0
2. Totaal Andere beheersuitgaven (XX 01 02 11)	0	0	0	0	0	0	0
3. Andere uitgaven van administratieve aard (vermeld welke en verwijst naar het begrotingsonderdeel)	0	0	0	0	0	0	0
Totaal Andere administratieve uitgaven die NIET in het referentiebedrag zijn begrepen	0	0	0	0	0	0	0

* Geen gevolgen voor het huidige budget voor dienstreizen.

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

N.v.t.

¹⁴ Vermeld het soort comité en de groep waartoe het behoort.