

GEMEENSCHAPPELIJK STANDPUNT (EG) Nr. 15/2002

door de Raad vastgesteld op 19 december 2001

met het oog op de aanneming van Richtlijn 2002/.../EG van het Europees Parlement en de Raad van ... betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van Richtlijn 93/75/EEG

(2002/C 58 E/03)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

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

Gezien het voorstel van de Commissie ⁽¹⁾,

Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité ⁽²⁾,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's ⁽³⁾,

Volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag ⁽⁴⁾,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) In haar mededeling van 24 februari 1993 betreffende een gemeenschappelijk beleid inzake de veiligheid op zee wordt als een van de doelstellingen die op communautair niveau moeten worden bereikt, genoemd de invoering van een systeem van verplichte informatie, waardoor de lidstaten snel toegang krijgen tot alle belangrijke informatie over de verplaatsingen van schepen die gevaarlijke en verontreinigende stoffen vervoeren en over de juiste aard van die ladingen.
- (2) Bij Richtlijn 93/75/EEG ⁽⁵⁾ van 13 september 1993 is een systeem ingevoerd dat de bevoegde instanties moet informeren over de schepen die gevaarlijke of verontreinigende goederen vervoeren naar of vanuit havens in de Gemeenschap, alsmede over incidenten op zee. Volgens deze richtlijn moet de Commissie met nieuwe voorstellen komen voor de invoering van een vollediger meldingssysteem voor de Gemeenschap, dat ook betrekking kan hebben op schepen die langs de kusten van de lidstaten varen.

⁽¹⁾ PB C 120 E van 24.4.2001, blz. 67.

⁽²⁾ PB C 221 van 7.8.2001, blz. 45.

⁽³⁾ PB C 357 van 14.12.2001, blz. 1.

⁽⁴⁾ Advies van het Europees Parlement van 14 juni 2001 (nog niet verschenen in het Publicatieblad), gemeenschappelijk standpunt van de Raad van 19 december 2001 en besluit van het Europees Parlement van ...

⁽⁵⁾ PB L 247 van 5.10.1993, blz. 19. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 98/74/EG van de Commissie (PB L 276 van 13.10.1998, blz. 7).

(3) In de resolutie van de Raad van 8 juni 1993 betreffende een gemeenschappelijk beleid inzake de veiligheid op zee ⁽⁶⁾ wordt erkend dat de invoering van een vollediger informatiesysteem een van de voornaamste doelstellingen van het Gemeenschapsbeleid is.

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

(5) Er is een aantal systemen van verplichte melding van schepen geïnstalleerd langs de Europese kusten, overeenkomstig de door de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) goedgekeurde desbetreffende voorschriften. Men dient zich ervan te vergewissen dat de schepen zich houden aan de in het kader van deze systemen geldende meldplicht.

(6) Er zijn ook (zee)verkeersbegeleidings- en routingssystemen opgezet die een belangrijke rol spelen bij de voorkoming van ongevallen en verontreiniging in bepaalde zeegebieden die overvol zijn of gevaarlijk voor de scheepvaart. Het is noodzakelijk dat de schepen gebruikmaken van de verkeersbegeleidingssystemen en zich houden aan de regels die gelden voor de door de IMO goedgekeurde routingssystemen.

(7) Er is grote technologische vooruitgang geboekt op het gebied van boordapparatuur die automatische identificatie van schepen (AIS-systemen) met het oog op een betere monitoring mogelijk maakt, alsmede de registratie van reisgegevens (VDR-systemen of „black boxes”) om het onderzoek na ongevallen te vergemakkelijken. In verband met het belang daarvan in het kader van de ontwikkeling van een beleid ter voorkoming van ongevallen op zee moet de aanwezigheid van deze apparatuur aan boord van schepen die op nationale en internationale reizen havens in de Gemeenschap aandoen, verplicht worden gesteld. De met een VDR-systeem verkregen gegevens kunnen worden gebruikt zowel om na een ongeval de oorzaken daarvan te onderzoeken, als preventief om de nodige lering uit dergelijke situaties te trekken. De lidstaten dienen het gebruik van die gegevens voor beide doeleinden aan te moedigen.

⁽⁶⁾ PB C 271 van 7.10.1993, blz. 1.

- (8) De lidstaten dienen ervoor te zorgen dat de kuststations van de bevoegde autoriteiten, naast passende technische uitrusting, voldoende en goed opgeleid personeel beschikbaar hebben.
- (9) Nauwkeurige kennis van de gevaarlijke of verontreinigende stoffen die zich aan boord van schepen bevinden, en van andere voor de veiligheid relevante informatie, zoals informatie over navigatie-incidenten, is van essentieel belang voor de voorbereiding en doeltreffende uitvoering van acties in geval van verontreiniging of kans op verontreiniging van de zee. De schepen die op weg zijn naar of afkomstig zijn uit havens in de lidstaten moeten deze informatie verstrekken aan de bevoegde instanties of de havenautoriteiten in die lidstaten.
- (10) Om de soms grote hoeveelheden informatie met betrekking tot de lading gemakkelijker te kunnen versturen en benutten moet die informatie indien mogelijk in elektronische vorm aan de bevoegde instantie of de betrokken havenautoriteit worden verstrekt. Om dezelfde redenen moet de informatie-uitwisseling tussen de bevoegde instanties van de lidstaten in elektronische vorm gebeuren.
- (11) De lijndiensten tussen twee of meer staten waaronder ten minste één lidstaat, moeten kunnen worden vrijgesteld van de verplichting van melding bij iedere reis, wanneer de betrokken maatschappijen naar tevredenheid van de lidstaten interne procedures hebben ingevoerd, waardoor het zonder vertraging doorgeven van de bij de richtlijn voorgeschreven informatie gewaarborgd is.
- (12) Bepaalde schepen vormen door hun gedrag of de staat waarin zij verkeren, een potentieel gevaar voor de veiligheid van de scheepvaart en het milieu. De lidstaten moeten deze schepen nauwlettend in het oog houden, passende maatregelen nemen om een verdere verhoging van die risico's te voorkomen, en de relevante informatie die zij over schepen hebben, doorsturen naar de andere betrokken lidstaten. Dergelijke passende maatregelen zouden maatregelen kunnen zijn die tot de havenstaatcontroleactiviteiten behoren.
- (13) De lidstaten moeten zich wapenen tegen de risico's voor de veiligheid op zee, de veiligheid van personen, het mariene milieu en het milieu in kustgebieden, die ontstaan door incidenten, ongevallen of bepaalde andere situaties op zee en de aanwezigheid van in zee drijvende vlekken verontreinigende stoffen of stukgoederen. Daarom moeten de kapiteins van schepen die in het opsporings- en reddingsgebied, de exclusieve economische zone of een soortgelijk gebied van een lidstaat varen, deze voorvallen aan de kustautoriteiten melden en daarbij alle passende informatie verstrekken. In het licht van hun specifieke omstandigheden dient de lidstaten speelruimte te worden gelaten om te bepalen voor welke van bovengenoemde geografische gebieden de meldingsplicht moet gelden.
- (14) Bij een incident of ongeval op zee draagt een volledige samenwerking tussen de bij het transport betrokken partijen aanzienlijk bij tot de doeltreffendheid van het optreden van de bevoegde instanties.
- (15) Wanneer een lidstaat, op basis van een door een gekwalificeerde meteorologische inlichtingendienst verstrekte voorspelling van de omstandigheden op zee en van de weersgesteldheid, van oordeel is dat uitzonderlijk slecht weer en ruwe zee een ernstige bedreiging voor de veiligheid van mensenlevens of een gevaar van verontreiniging opleveren, kan hij alle passende maatregelen nemen, waaronder eventueel een verbod om uit te varen, totdat de toestand weer normaal is. In geval van een bedreiging voor de veiligheid of een risico van verontreiniging kan hij schepen aanbevelen de haven niet te verlaten. Indien de kapitein verkiest de haven toch te verlaten, doet hij dat onder eigen verantwoordelijkheid.
- (16) Indien er bij een ongeval op zee geen toevluchtsoorten beschikbaar zijn, kan dit ernstige gevolgen hebben. Derhalve dienen de lidstaten plannen op te stellen om in nood verkerende schepen onder zo goed mogelijke omstandigheden te ontvangen, indien de situatie dit vereist.
- (17) Er moet een kader worden geschapen voor samenwerking tussen de lidstaten en de Commissie om de tenuitvoerlegging van het monitoring- en informatiesysteem voor het zeeverkeer te verbeteren, middels ontwikkeling van goede communicatieverbindingen tussen de autoriteiten en de havens van de lidstaten. Voorts moet de dekking van het systeem voor identificatie en monitoring van schepen worden aangevuld in die zeegebieden van de Gemeenschap waar die dekking onvoldoende is. Bovendien moeten informatiebeheercentra worden opgericht in de zeegebieden van de Gemeenschap om de uitwisseling of het delen van relevante gegevens met betrekking tot de monitoring van het verkeer en de uitvoering van deze richtlijn te vergemakkelijken. De lidstaten en de Commissie dienen ook te streven naar samenwerking met derde landen om deze doelstellingen te realiseren.
- (18) De doeltreffendheid van deze richtlijn is sterk afhankelijk van een strenge controle door de lidstaten op de uitvoering daarvan. Daarom moeten de lidstaten zich geregeld door passende inspecties of enige andere handeling vergewissen van de bevredigende werking van de in het kader van de richtlijn tot stand gebrachte communicatieverbindingen. Er moet ook een sanctiesysteem worden ingevoerd om ervoor te zorgen dat aan de bij deze richtlijn ingestelde verplichting om zich te melden of om bepaalde apparatuur aan boord te hebben, door de betrokken partijen wordt voldaan.
- (19) De voor de uitvoer van deze richtlijn benodigde maatregelen moeten worden aangenomen overeenkomstig Besluit 1999/468/EG van de Raad van 28 juni 1999 tot vaststelling van de voorwaarden voor de uitoefening van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden⁽¹⁾.

(1) PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23.

(20) Een aantal bepalingen van deze richtlijn kan volgens deze procedure worden gewijzigd om rekening te houden met de ontwikkeling van de communautaire en internationale instrumenten en de met de uitvoering van deze richtlijn opgedane ervaring, voorzover die wijzigingen de werkingssfeer van de richtlijn niet verruimen. Een nuttig instrument voor de Commissie om de met de uitvoering van de richtlijn opgedane ervaring te evalueren, is een passende verslaglegging van de lidstaten over die uitvoering.

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

(22) Daar de doelstellingen van het overwogen optreden, namelijk de verhoging van de veiligheid en doelmatigheid van het zeeverkeer, niet voldoende door de lidstaten kunnen worden verwezenlijkt en derhalve wegens de omvang of de gevolgen van het overwogen optreden beter door de Gemeenschap kunnen worden verwezenlijkt, kan de Gemeenschap, overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag neergelegde subsidiariteitsbeginsel, maatregelen nemen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat de richtlijn niet verder dan nodig is om deze doelstellingen te verwezenlijken,

HEBLEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Doelstelling

Doel van deze richtlijn is een monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart in te stellen om de veiligheid en efficiëntie van het zeeverkeer in de Gemeenschap te verhogen om de reactie van de autoriteiten op incidenten, ongevallen en potentieel gevaarlijke situaties op zee — opsporings- en reddingsoperaties inbegrepen — te verbeteren, en om tot een betere voorkoming en opsporing van verontreiniging door schepen bij te dragen.

De lidstaten nemen alle noodzakelijke en passende maatregelen om ervoor te zorgen dat de kapiteins, exploitanten of agenten van schepen, evenals de verladers of eigenaars van gevaarlijke of verontreinigende stoffen die aan boord van dergelijke schepen worden vervoerd, voldoen aan de vereisten van deze richtlijn.

Artikel 2

Toepassingsgebied

1. Deze richtlijn is van toepassing op schepen van ten minste 300 brutoton of meer, tenzij anders vermeld.
2. De richtlijn is niet van toepassing op:
 - a) oorlogsschepen, overige marineschepen of andere schepen die eigendom zijn van of in dienst zijn bij een lidstaat en die

worden gebruikt voor een niet-commerciële openbare dienst;

- b) vissersschepen, traditionele schepen en pleziervaartuigen met een lengte van minder dan 45 meter;
- c) bunkers tot 5 000 ton, scheepsvoorraden en scheepsuitrusting.

Artikel 3

Definities

In deze richtlijn wordt verstaan onder:

- a) *relevante internationale instrumenten*:

de volgende instrumenten:

- MARPOL: het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen van 1973 en het bijbehorende protocol van 1978;
- SOLAS: het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, en bijbehorende protocollen en wijzigingen;
- het Internationaal Verdrag betreffende de meting van schepen van 1969;
- het Internationaal Verdrag inzake optreden in volle zee bij ongevallen die verontreiniging door olie kunnen veroorzaken van 1969, en het bijbehorende protocol inzake het optreden in volle zee in gevallen van verontreiniging door andere stoffen dan olie van 1973;
- SAR: het Internationaal Verdrag inzake opsporing en redding op zee van 1979;
- *ISM-code*: de internationale veiligheidscode;
- *IMDG-code*: de internationale IMO-code voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over zee;
- *IBC-code*: de internationale IMO-code voor de bouw en de uitrusting van schepen die gevaarlijke chemicaliën in bulk vervoeren;
- *IGC-code*: de internationale IMO-code voor de bouw en de uitrusting van schepen die vloeibaar gas in bulk vervoeren;
- *BC-code*: de IMO-code met praktische voorschriften voor de veiligheid van het vervoer van lading;
- *INF-code*: de IMO-code van veiligheidsvoorschriften voor het vervoer van bestraalde splijtstoffen, plutonium en hoogradioactieve afval in vaten aan boord van een schip;
- *Resolutie A.851(20) van de IMO*: Resolutie 851(20) van de Internationale Maritieme Organisatie, getiteld „General principles for ship reporting systems and ship reporting requirements, including guidelines for reporting incidents involving dangerous goods, harmful substances and/or marine pollutants”;

- b) *exploitant*: de reder of beheerder van een schip;
- c) *agent*: de persoon die opdracht of toestemming heeft om namens de exploitant van een schip informatie te verstrekken;
- d) *verlader*: de persoon door wie, namens wie of ten behoeve van wie een overeenkomst voor het vervoer van goederen over zee is gesloten met een vervoerder;
- e) *maatschappij*: de maatschappij als bedoeld in voorschrift 1, paragraaf 2, van hoofdstuk IX van het SOLAS-verdrag;
- f) *schip*: een zeeschip of -vaartuig;
- g) *gevaarlijke stoffen*:
- stoffen als omschreven in de IMDG-code,
 - gevaarlijke vloeistoffen opgenomen in hoofdstuk 17 van de IBC-code,
 - vloeibare gassen opgenomen in hoofdstuk 19 van de IGC-code,
 - vaste stoffen als bedoeld in aanhangsel B van de BC-code.
- Inbegrepen zijn ook de stoffen voor het vervoer waarvan passende voorwaarden zijn neergelegd overeenkomstig paragraaf 1.1.3 van de IBC-code of paragraaf 1.1.6 van de IGC-code;
- h) *verontreinigende stoffen*:
- oliesoorten als omschreven in bijlage I van het MARPOL-verdrag,
 - schadelijke vloeistoffen als omschreven in bijlage II van het MARPOL-verdrag,
 - schadelijke stoffen als omschreven in bijlage III van het MARPOL-verdrag;
- i) *laadeenheid*: een vrachtwagen, een goederenwagon, een container, een tankwagen, een spoorwagen of een mobiele tank;
- j) *adres*: naam en communicatieverbindingen via welke, indien nodig, contact kan worden gelegd met de exploitant, de agent, de havenautoriteit, de bevoegde instantie of iedere andere gemachtigde persoon of organisatie die beschikt over gedetailleerde gegevens betreffende de lading van het schip;
- k) *bevoegde instantie*: de instantie of organisatie die door een lidstaat is aangewezen om de uit hoofde van deze richtlijn medegedeelde informatie in ontvangst te nemen en door te geleiden;
- l) *havenautoriteit*: de bevoegde autoriteit of het bevoegde orgaan die/dat voor elke haven door een lidstaat is aangewezen om de uit hoofde van deze richtlijn meegedeelde informatie in ontvangst te nemen en door te geleiden;
- m) *toevluchtsoord*: een door een lidstaat voor de opvang van schepen in nood aangewezen haven, deel van een haven of andere beschutte aanleg- of ankerplaats dan wel veilig gebied;
- n) *kuststation*: een door een lidstaat uit hoofde van deze richtlijn aangewezen verkeersbegeleidingssysteem, walinstallatie belast met een door de IMO goedgekeurd systeem van verplichte melding of organisatie belast met de coördinatie van zoek- of reddingsoperaties of van de bestrijding van verontreiniging van de zee;
- o) *verkeersbegeleidingssysteem (VBS)*: een dienst die opgezet is om de veiligheid en de efficiëntie van het scheepsverkeer te verbeteren en het milieu te beschermen en dus in het verkeer kan interveniëren en op verkeerssituaties die zich in het VBS-gebied voordoen, kan reageren;
- p) *scheepsrouteringssysteem*: een systeem van een of meer routes of routeringsmaatregelen om het risico van scheepsongevallen te verkleinen, dat bestaat uit verkeersscheidingsstelsels, vaarwegen voor tweerichtingsverkeer, aanbevolen koerslijnen, gebieden die dienen te worden gemedend, zones voor kustverkeer, rotondes, voorzorgsgebieden en diepwaterroutes;
- q) *traditionele schepen*: historische schepen en replica's daarvan, met inbegrip van schepen die ontworpen zijn om traditionele vaardigheden en zeemanschap aan te moedigen en te bevorderen, die als levende cultuurmonumenten volgens de traditionele beginselen van zeemanschap en techniek worden bestuurd;
- r) *ongeval*: een ongeval in de zin van de IMO-code voor het onderzoek naar ongevallen en incidenten en ongevallen op zee.

TITEL I

MELDING EN MONITORING VAN SCHEPEN

Artikel 4

Aanmelding vóór het binnenlopen van havens van de lidstaten

1. De exploitant, agent of kapitein van een schip dat op weg is naar een haven van een lidstaat deelt aan de havenautoriteit de in bijlage I, punt 1, bedoelde informatie mede:

- a) ten minste 24 uur vóór aankomst, of
- b) uiterlijk op het tijdstip waarop het schip de vorige haven verlaat, indien de reisduur minder dan 24 uur bedraagt, of
- c) zodra de aanloophaven bekend is, indien zij nog niet bekend zou zijn of tijdens de reis wordt gewijzigd.

2. Ten aanzien van schepen komende van een haven buiten de Gemeenschap, die op weg zijn naar een haven van een lidstaat en gevaarlijke of verontreinigende stoffen vervoeren, gelden de aanmeldingsvoorschriften van artikel 13.

Artikel 5

Monitoring van schepen die het gebied binnenvaren van een verplicht scheepsrapportagesysteem

1. De betrokken lidstaat ziet erop toe, en neemt alle nodige en passende maatregelen om ervoor te zorgen, dat alle schepen die het gebied binnenvaren van een verplicht scheepsrapportagesysteem — dat overeenkomstig voorschrift 11 van hoofdstuk V van het SOLAS-verdrag door de IMO is goedgekeurd en overeenkomstig de relevante richtsnoeren en criteria van de IMO door een of meer staten, waarvan ten minste één lidstaat is, wordt geëxploiteerd — aan dat systeem voldoen en dus de vereiste informatie verstrekken onverminderd de aanvullende informatie die een lidstaat overeenkomstig IMO-resolutie A.851(20) verlangt.

2. Wanneer bij de IMO een nieuw verplicht scheepsrapportagesysteem ter aanneming of een voorstel tot wijziging van een bestaand rapportagesysteem wordt ingediend, neemt een lidstaat in zijn voorstel ten minste de informatie op als bedoeld in bijlage I, punt 4.

Artikel 6

Gebruik van automatische identificatiesystemen (AIS)

1. Elk schip dat een haven van een lidstaat aandoet, moet volgens het in bijlage II, deel I, aangegeven tijdschema, uitgerust zijn met een AIS dat voldoet aan de door de IMO ontwikkelde prestatienormen.

2. Schepen die zijn uigerust met een AIS houden dit systeem te allen tijde operationeel, behalve wanneer internationale overeenkomsten, regels of normen voorzien in de bescherming van navigatiegegevens.

Artikel 7

Gebruik van scheepsrouteringssystemen

1. De lidstaten zien erop toe, en nemen alle nodige en passende maatregelen om ervoor te zorgen, dat alle schepen die het gebied binnenvaren van een verplicht scheepsrouteringssysteem — dat overeenkomstig voorschrift 10 van hoofdstuk V van het SOLAS-verdrag door de IMO is goedgekeurd en door een of meer staten, waarvan ten minste één lidstaat, wordt geëxploiteerd — van het systeem gebruikmaken overeenkomstig de relevante richtsnoeren en criteria van de IMO.

2. Wanneer de lidstaten op hun verantwoordelijkheid een scheepsrouteringssysteem toepassen dat niet door de IMO is goedgekeurd, houden zij zoveel mogelijk rekening met de richt-

snoeren en criteria van de IMO en maken zij alle informatie bekend die nodig is voor het veilig en doeltreffend gebruik van het scheepsrouteringssysteem.

Artikel 8

Monitoring van de naleving van de regels van verkeersbegeleidingssystemen

De lidstaten zien erop toe, en nemen alle nodige en passende maatregelen om ervoor te zorgen, dat:

- a) schepen die het gebied binnenvaren waar een VBS wordt toegepast dat door een of meer staten, waarvan ten minste één een lidstaat is, wordt geëxploiteerd, binnen hun territoriale wateren aan dat systeem deelnemen en voldoen aan de regels ervan, overeenkomstig de richtsnoeren van de IMO;
- b) schepen die de vlag van een lidstaat voeren en schepen die op weg zijn naar een haven van een lidstaat, wanneer zij het gebied binnenvaren waar een dergelijk VBS wordt toegepast, buiten de territoriale wateren van een lidstaat aan de regels van dat VBS voldoen, overeenkomstig de richtsnoeren van de IMO;
- c) schepen die de vlag van een derde staat voeren en niet op weg zijn naar een haven van een lidstaat en het VBS-gebied binnenvaren, buiten de territoriale wateren van een lidstaat de regels van dat VBS waar mogelijk in acht nemen. Lidstaten zouden aan de betrokken vlaggenstaat verslag moeten uitbrengen over elke duidelijke ernstige inbreuk op die regels in dat VBS-gebied.

Artikel 9

Infrastructuur voor scheepsrapportagesystemen, scheepsrouteringssystemen en verkeersbegeleidingssystemen

1. De lidstaten nemen alle nodige en passende maatregelen om zich geleidelijk, volgens een tijdschema dat verenigbaar is met bijlage II, deel I, uit te rusten met apparatuur en walinstallaties voor de ontvangst en het gebruik van AIS-gegevens, rekening houdend met het bereik dat voor de transmissie van de meldingen noodzakelijk is.

2. De uitrusting met apparatuur en walinstallaties die nodig zijn voor de uitvoering van deze richtlijn, is eind 2007 voltooid. De lidstaten dragen er zorg voor dat de passende apparatuur voor het doorgeven van de informatie naar en de uitwisseling daarvan tussen de nationale systemen van de lidstaten uiterlijk één jaar later operationeel is.

3. De lidstaten zorgen ervoor dat de kuststations die toezien op de inachtneming van de verkeersbegeleidingssystemen en de scheepsrouteringssystemen, beschikken over voldoende en naar behoren gekwalificeerd personeel en over passende communicatie- en scheepsmonitoringsmiddelen, en volgens de toepasselijke IMO-richtsnoeren te werk gaan.

*Artikel 10***Reisgegevensrecorders**

1. De lidstaten nemen alle nodige en passende maatregelen om ervoor te zorgen dat schepen die een haven van een lidstaat binnenlopen, uitgerust zijn met een reisgegevensrecorder (VDR), overeenkomstig de bepalingen van bijlage II, deel II. De eventueel aan ro-ro-veerboten of hogesnelheidspassagiersvaartuigen op grond van artikel 4, lid 1, onder d), van Richtlijn 1999/35/EG van de Raad van 29 april 1999 betreffende een stelsel van verplichte onderzoeken voor de veilige exploitatie van geregelde diensten met ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen⁽¹⁾ verleende vrijstellingen eindigen op ... (*).

2. Voor onderzoek naar ongevallen op zee in onder de jurisdictie van een lidstaat vallende wateren, worden de met een reisgegevensrecorder verzamelde gegevens ter beschikking gesteld van die lidstaat. De lidstaten zorgen ervoor dat die gegevens bij het onderzoek effectief worden gebruikt en dat zij naar behoren worden geanalyseerd. Zij dragen er zorg voor dat de bevindingen van het onderzoek zo spoedig mogelijk na de afsluiting bekend worden gemaakt.

*Artikel 11***Onderzoek naar ongevallen**

Onverminderd artikel 12 van Richtlijn 1999/35/EG houden de lidstaten zich aan de bepalingen van de IMO-code voor het onderzoek naar incidenten en ongevallen op zee, telkens wanneer zij een onderzoek verrichten naar een incident of ongeval waarbij een schip is betrokken dat onder deze richtlijn valt. De lidstaten werken samen voor het onderzoek naar ongevallen en incidenten op zee waarin schepen die hun vlag voeren, betrokken zijn.

TITEL II

AANMELDING VAN GEVAARLIJKE OF VERONTREINIGENDE STOFFEN AAN BOORD (HAZMAT)*Artikel 12***Plichten 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 informatie van bijlage I, punt 2, is overhandigd.

Het is de taak van de verlader om deze verklaring aan de kapitein of de exploitant te bezorgen en ervoor te zorgen dat

⁽¹⁾ PB L 138 van 1.6.1999, blz. 1.

(*) Datum van inwerkingtreding van deze richtlijn.

de voor vervoer aangeboden vracht werkelijk die is waarover overeenkomstig de eerste alinea verklaring werd afgelegd.

*Artikel 13***Aanmelding van gevaarlijke of verontreinigende stoffen aan boord**

1. De exploitant, de agent of de kapitein van een schip, ongeacht de grootte ervan, dat gevaarlijke of verontreinigende stoffen vervoert en een haven van een lidstaat verlaat, deelt uiterlijk bij de afvaart de in bijlage I, punt 3, bedoelde informatie mee aan de door die lidstaat aangewezen bevoegde instantie.

2. De exploitant, de agent of de kapitein van een schip, ongeacht de grootte van het schip, dat gevaarlijke of verontreinigende stoffen vervoert en, komende van een haven buiten de Gemeenschap, op weg is naar een haven van een lidstaat of naar een ankerplaats in de territoriale wateren van een lidstaat, deelt — uiterlijk bij de afvaart uit de haven van belading, of althans zodra de haven van bestemming of ankerplaats bekend is, zo deze niet bij de afvaart bekend zou zijn — de in bijlage I, punt 3, bedoelde informatie mee aan de bevoegde instantie van de lidstaat waar de eerste haven van bestemming of ankerplaats is gelegen.

3. De lidstaten kunnen een procedure instellen om de exploitant, de agent of de kapitein als bedoeld in de leden 1 en 2, toestemming te verlenen om de in bijlage I, punt 3, bedoelde informatie mee te delen aan de havenautoriteit van de haven van afvaart of bestemming, naar gelang van het geval.

Deze procedure waarborgt dat de bevoegde instantie op ieder gewenst moment toegang heeft tot de in bijlage I, punt 3, bedoelde informatie. De betrokken havenautoriteit zal bijgevolg de informatie als bedoeld in bijlage I, punt 3, voldoende lang bewaren opdat zij in geval van incident of ongeval op zee gebruikt kan worden. De havenautoriteit neemt de nodige maatregelen opdat deze informatie onverwijld 24 uur per dag langs elektronische weg aan de bevoegde instantie op haar verzoek kan worden meegedeeld.

4. De exploitant, de agent of de kapitein van het schip deelt de in bijlage I, punt 3, bedoelde informatie mede aan de havenautoriteit of de bevoegde instantie.

De informatie wordt waar mogelijk langs elektronische weg doorgestuurd. Het elektronische berichtenverkeer maakt gebruik van de syntax en de procedures als bedoeld in bijlage III.

*Artikel 14***Geautomatiseerde gegevensuitwisseling tussen lidstaten**

De lidstaten werken samen, teneinde te zorgen voor interconnectie en interoperabiliteit van de nationale systemen voor het beheer van de in bijlage I bedoelde informatie.

De communicatiesystemen voor de toepassing van de eerste alinea hebben de volgende eigenschappen:

- a) de uitwisseling van gegevens gebeurt langs elektronische weg en maakt de ontvangst en verwerking van de overeenkomstig artikel 13 verstuurd berichten mogelijk;
- b) met het systeem kan 24 uur per dag informatie worden verstuurd;
- c) iedere lidstaat is in staat om onverwijld informatie over het schip en de zich aan boord bevindende gevaarlijke of verontreinigende lading door te sturen aan de bevoegde instantie van een andere lidstaat die daarom verzoekt.

Artikel 15

Vrijstellingen

1. De lidstaten kunnen voor lijndiensten tussen op hun grondgebied gelegen havens vrijstelling verlenen van de verplichting van artikel 13, mits aan de volgende voorwaarden is voldaan:

- a) de maatschappij die de hierboven bedoelde lijndiensten exploiteert, houdt een lijst van de betrokken schepen bij en deelt deze aan de betrokken bevoegde instantie mee;
- b) telkens als de reis wordt uitgevoerd, wordt de in bijlage I, punt 3, vermelde informatie ter beschikking gehouden van de bevoegde instantie die daarom verzoekt. De maatschappij zet een intern systeem op waarmee deze informatie 24 uur per dag langs elektronische weg overeenkomstig artikel 13, lid 4, aan de bevoegde instantie kan worden toegestuurd, onmiddellijk nadat deze daarom heeft verzocht.

2. Wanneer een internationale lijndienst wordt geëxploiteerd tussen twee of meer staten waarvan ten minste één een lidstaat is, kan elke betrokken lidstaat de andere lidstaten om een vrijstelling voor die dienst verzoeken. Alle betrokken lidstaten, met inbegrip van de betrokken kuststaten, werken samen bij het verlenen van een vrijstelling voor de betrokken dienst, overeenkomstig de voorwaarden van lid 1.

3. De lidstaten controleren regelmatig of aan de voorwaarden van de leden 1 en 2 is voldaan. Wanneer aan ten minste één van deze voorwaarden niet langer wordt voldaan, trekken de lidstaten het voorrecht van de vrijstelling voor de betrokken maatschappij onmiddellijk in.

4. De lidstaten delen aan de Commissie de lijst van maatschappijen en schepen mee die op grond van dit artikel zijn vrijgesteld, alsmede elke bijstelling van deze lijst.

TITEL III

MONITORING VAN RISICOSCHEPEN EN INTERVENTIE IN GEVAL VAN INCIDENTEN EN ONGEVALLEN OP ZEE

Artikel 16

Doorgeleiding van informatie betreffende bepaalde schepen

1. Als een potentieel gevaar voor de scheepvaart of als een bedreiging voor de veiligheid ter zee, voor de veiligheid van personen of voor het milieu worden beschouwd, schepen waarop onderstaande criteria van toepassing zijn:

- a) schepen die in de loop van hun reis:
 - betrokken zijn geweest bij incidenten of ongevallen op zee als bedoeld in artikel 17; of
 - in gebreke zijn gebleven ten aanzien van de bij deze richtlijn voorgeschreven verplichte meldingen; of
 - de toepasselijke regels van de scheepsrouteringssystemen en de verkeersbegeleidingssystemen die onder de verantwoordelijkheid van een lidstaat vallen, hebben overtreden;
- b) schepen waartegen bewijzen of vermoedens bestaan van moedwillige lozing van olie, of andere inbreuken op het MARPOL-verdrag, in wateren die onder de jurisdictie van een lidstaat vallen;
- c) schepen waaraan de toegang tot havens van de lidstaten is geweigerd of waarover een rapport is uitgebracht of een melding van een lidstaat is verricht overeenkomstig bijlage I, deel I, van Richtlijn 95/21/EG van de Raad van 19 juni 1995 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) ⁽¹⁾.

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

3. De lidstaten zien erop toe dat de hun uit hoofde van lid 2 meegedeelde informatie wordt doorgeleid aan de betrokken havenautoriteiten en/of alle andere door de lidstaat aangewezen instanties. Voorzover zij daarvoor personeel beschikbaar hebben, verrichten de lidstaten in hun havens hetzij op eigen initiatief hetzij op verzoek van een andere lidstaat alle passende inspecties of verificaties, onverminderd de verplichtingen uit hoofde van de havenstaatcontrole. Zij stellen alle betrokken lidstaten op de hoogte van de resultaten van de ondernomen actie.

⁽¹⁾ PB L 157 van 7.7.1995, blz. 1. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 1999/97/EG van de Commissie (PB L 331 van 23.12.1999, blz. 67).

Artikel 17

Melding van incidenten en ongevallen op zee

1. Onverminderd het internationaal recht en teneinde ieder aanmerkelijk risico voor de veiligheid ter zee, de veiligheid van personen of het milieu te voorkomen of te beperken, zien de lidstaten erop toe, en nemen zij alle passende maatregelen om ervoor te zorgen, dat de kapiteins van de schepen die in hun opsporings- en reddingsgebied, exclusieve economische zone of soortgelijk gebied varen, aan het voor dat geografisch gebied bevoegde kuststation onmiddellijk melding maken van:

- a) ieder incident of ongeval dat gevolgen heeft voor de veiligheid van het schip, zoals een aanvaring, stranding, averij, een defect of storing, binnenstromend water of schuivende lading, alle gebreken aan de romp of verzwakkingen van de constructie;
- b) ieder incident of ongeval dat gevolgen heeft voor de veiligheid van de scheepvaart, zoals gebreken die de manoeuvreerbaarheid of zeewaardigheid van het schip kunnen aantasten, gebreken aan het voortstuwingsstelsel of de stuurinrichting, de krachtbronnen, de navigatie- of communicatieapparatuur;
- c) iedere situatie die tot verontreiniging van de wateren en de kust van een lidstaat kan leiden, zoals lozing of de kans op lozing van verontreinigende stoffen in zee;
- d) iedere vlek van verontreinigende stoffen, in zee drijvende containers of stukgoederen die worden waargenomen.

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

Artikel 18

Maatregelen in geval van uitzonderlijk slecht weer

1. Wanneer een lidstaat in geval van uitzonderlijk slecht weer en ruwe zee van mening is dat

- a) van een bepaald schip een ernstig gevaar kan uitgaan voor de veiligheid van personen op zee of voor verontreiniging van zijn zee- of kustgebieden of van de zee- of kustgebieden van andere lidstaten, dan kan deze lidstaat alle passende maatregelen nemen, waaronder eventueel een verbod om uit te varen, totdat is komen vast te staan dat er niet langer gevaar is voor mensenlevens of milieu;
- b) het uitvaren van schepen een risico voor de veiligheid of van verontreiniging kan opleveren, kan de lidstaat de schepen aanbevelen de havens in de betrokken gebieden niet te verlaten.

2. De kapitein stelt de maatschappij in kennis van de passende maatregelen of aanbevelingen als bedoeld in lid 1. Deze laten evenwel de beslissing van de kapitein op basis van zijn/haar deskundig oordeel onverlet, overeenkomstig het SOLAS-verdrag.

3. Voor de in lid 1 bedoelde passende maatregelen en aanbevelingen wordt uitgegaan van een voorspelling van de omstandigheden op zee en van de weersgesteldheid van een door de lidstaat erkende, gekwalificeerde meteorologische informatiedienst.

Artikel 19

Maatregelen met betrekking tot incidenten of ongevallen op zee

1. In geval van incidenten of ongevallen op zee als bedoeld in artikel 17, nemen de lidstaten, in overeenstemming met het internationaal recht, alle passende maatregelen om, waar nodig, een veilige vaart en de veiligheid van personen te verzekeren en het mariene en kustmilieu te beschermen.

Bijlage IV bevat een niet-limitatieve lijst van maatregelen die de lidstaten krachtens dit artikel kunnen nemen.

2. De exploitant, de kapitein en de eigenaar van gevaarlijke of verontreinigende stoffen aan boord verlenen, in overeenstemming met het nationaal en het internationaal recht, aan de bevoegde nationale instanties desgevraagd hun volle medewerking, teneinde de gevolgen van een incident of een ongeval op zee tot het minimum te beperken.

3. De kapitein van een schip waarop de ISM-code van toepassing is, licht in overeenstemming met de code de maatschappij in over ieder ongeval of incident op zee als bedoeld in artikel 17, lid 1. Meteen nadat zij van een dergelijke situatie op de hoogte is gesteld, neemt de maatschappij contact op met het bevoegde kuststation en houdt zij zich voorzover nodig te zijner beschikking.

Artikel 20

Toevluchtsoorden

De lidstaten stellen, na raadpleging van de betrokken partijen en rekening houdend met de toepasselijke IMO-richtsnoeren, plannen op voor de opvang van schepen in nood in de wateren die onder hun jurisdictie vallen. De plannen bevatten — rekening houdend met operationele en milieubeperkingen — regelingen en procedures die nodig zijn om te waarborgen dat schepen in nood, na toestemming van de bevoegde instanties, onmiddellijk naar een toevluchtsoord kunnen varen. De plannen kunnen ook bepalingen bevatten inzake de beschikbaarstelling van sleepboten en scheepsreparatiefaciliteiten.

De plannen voor de opvang van schepen in nood worden op aanvraag ter beschikking gesteld. De lidstaten stellen de Commissie op de hoogte van de maatregelen die zij uit hoofde van de voorgaande alinea genomen hebben.

*Artikel 21***Informatie van de betrokken partijen**

1. Indien nodig zendt het bevoegde kuststation van de betrokken lidstaat in de betrokken gebieden een radiobericht uit over overeenkomstig artikel 17, lid 1, gemelde incidenten of ongevallen en over de aanwezigheid van schepen die een bedreiging vormen voor de veiligheid op zee, de veiligheid van personen en voor het milieu.

2. Bevoegde instanties die beschikken over overeenkomstig de artikelen 13 en 17 meegedeelde informatie, nemen passende maatregelen om deze te allen tijde te kunnen verstrekken aan de bevoegde instantie van een andere lidstaat die daar uit veiligheidsoverwegingen om verzoekt.

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

Iedere lidstaat neemt de nodige maatregelen om de meldingen waartoe de schepen op grond van artikel 17 verplicht zijn, ten volle te benutten.

- a) optimaal gebruik van de uit hoofde van deze richtlijn meegedeelde informatie, met name door de ontwikkeling van passende telematicaverbindingen tussen de kuststations en de havenautoriteiten ten behoeve van de uitwisseling van gegevens over de bewegingen van schepen en hun verwachte aankomsttijden in de havens, alsmede over hun lading;
- b) ontwikkeling en vergroting van de doeltreffendheid van de telematicaverbindingen tussen de kuststations van de lidstaten om een beter beeld van het verkeer te krijgen, om de monitoring van de schepen op doorvaart te verbeteren en om de van de onderweg zijnde schepen geëiste meldingen te harmoniseren en zoveel mogelijk te vereenvoudigen;
- 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. Met het oog daarop werken de lidstaten en de Commissie samen bij de invoering, waar nodig, van verplichte scheepsrapportagesystemen, verplichte verkeersbegeleidingssystemen en passende scheepsrouteringsystemen, die ze ter goedkeuring aan de IMO zullen voorleggen;
- d) in voorkomend geval, de opstelling van onderling op elkaar afgestemde plannen voor de opvang van schepen in nood.

*Artikel 24***Vertrouwelijkheid van de informatie**

De lidstaten treffen overeenkomstig hun nationale wetgeving de nodige maatregelen om de vertrouwelijkheid te waarborgen van de informatie die hun krachtens deze richtlijn wordt toegezonden.

*Artikel 25***Monitoring van de tenuitvoerlegging van de richtlijn en sancties****Aanwijzing en bekendmaking van de bevoegde instanties**

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

2. Iedere lidstaat zorgt ervoor dat de maritieme sector op passende wijze, met name via nautische publicaties, op de hoogte wordt gebracht, en gehouden, van de op grond van lid 1 aangewezen instanties, autoriteiten en stations, eventueel met vermelding van hun geografisch bevoegdheidsgebied, alsmede van de procedures voor het meedelen van de bij deze richtlijn voorgeschreven informatie.

3. De lidstaten stellen de Commissie in kennis van de lijst van uit hoofde van lid 1 aangewezen instanties, autoriteiten en stations, alsmede van de bijstellingen ervan.

1. De lidstaten voeren regelmatig inspecties uit en nemen alle andere maatregelen teneinde de werking te controleren van de telematicasystemen die aan wal zijn geïnstalleerd om aan de eisen van deze richtlijn te voldoen, en met name te controleren of deze geschikt zijn om zonder vertraging 24 uur per dag de uit hoofde van de artikelen 13 en 15 meegedeelde informatie te ontvangen of te verzenden.

2. De lidstaten stellen sancties vast op inbreuken op uit hoofde van deze richtlijn vastgestelde nationale bepalingen, en nemen alle noodzakelijke maatregelen om te waarborgen dat deze sancties worden toegepast. De sancties dienen doeltreffend, evenredig en afschrikkend te zijn.

3. De lidstaten stellen de vlaggenstaat en elke andere betrokken staat onverwijld in kennis van de maatregelen die zij uit hoofde van de artikelen 16 en 19 en van lid 2 van dit artikel hebben getroffen tegen schepen die niet onder hun vlag varen.

*Artikel 23***Samenwerking tussen de lidstaten en de Commissie**

De lidstaten en de Commissie werken samen om de volgende doelstellingen te bereiken:

4. Wanneer een lidstaat bij een incident of ongeval op zee als bedoeld in artikel 19 vaststelt dat de maatschappij niet in staat is geweest contact met het schip of de betrokken kuststations op te nemen of te onderhouden, stelt hij de staat die het document betreffende de conformiteit met de internationale veiligheidscode en het bijbehorende veiligheidsbeleidscertificaat heeft afgegeven of in naam waarvan deze zijn afgegeven, daarvan in kennis.

Is het probleem van dien aard dat er sprake is van een ernstig geval van niet-conformiteit van de werking van het veiligheidsbeleidssysteem binnen een in een lidstaat gevestigde maatschappij, dan treft de lidstaat die het conformiteitsdocument of het veiligheidsbeleidscertificaat voor het schip heeft afgegeven, onverwijld tegen de betrokken maatschappij de nodige maatregelen voor de intrekking van het conformiteitsdocument en het bijbehorende veiligheidsbeleidscertificaat.

Artikel 26

Evaluatie

1. De lidstaten brengen vóór ... (*) verslag uit aan de Commissie over de vorderingen met de uitvoering van deze richtlijn, met name van de artikelen 9, 10, 18, 20 en 23. De lidstaten brengen vóór 31 december 2009 verslag uit aan de Commissie over de volledige uitvoering van de richtlijn.

2. Op basis van de in lid 1 bedoelde verslagen brengt de Commissie zes maanden later aan het Europees Parlement en de Raad verslag uit over de uitvoering van de richtlijn. In deze verslagen stelt de Commissie vast of en in welke mate de bepalingen van deze richtlijn zoals die door de lidstaten worden uitgevoerd, de veiligheid en de efficiëntie van het zeevervoer helpen verbeteren en verontreiniging door schepen helpen voorkomen.

SLOTBEPALINGEN

Artikel 27

Wijzigingsprocedure

1. De definities in artikel 3, de verwijzingen naar communautaire en IMO-instrumenten en naar de bijlagen kunnen worden gewijzigd volgens de procedure van artikel 28, lid 2, teneinde ze aan te passen aan het aangenomen, gewijzigde of in werking getreden communautair of internationaal recht, mits deze wijzigingen geen uitbreiding inhouden van het toepassingsgebied van de richtlijn.

2. Bovendien kunnen de bijlagen I, III en IV van deze richtlijn in het licht van de met deze richtlijn opgedane ervaring worden gewijzigd volgens de procedure van artikel 28, lid 2, mits deze wijzigingen geen uitbreiding inhouden van het toepassingsgebied van de richtlijn.

Artikel 28

Comitologie

1. De Commissie wordt bijgestaan door een comité.
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 bepaald op drie maanden.

3. Het comité stelt zijn reglement van orde vast.

Artikel 29

1. 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.

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

Artikel 30

Richtlijn 93/75/EEG van de Raad wordt per ... (**) ingetrokken.

Artikel 31

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

Artikel 32

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te ...

Voor het Europees Parlement

De voorzitter

Voor de Raad

De voorzitter

(*) Drie jaar na de in artikel 29, lid 1, genoemde datum.

(**) 18 maanden na de inwerkingtreding van deze richtlijn.

BIJLAGE I

OVERZICHT VAN DE TE VERSTREKKEN INFORMATIE

1. In overeenstemming met artikel 4 te verstrekken informatie — algemene informatie

- a) Identificatie van het schip (naam, roepnaam, IMO-identificatienummer of MMSI-nummer)
- b) Haven van bestemming
- c) Verwachte tijd van aankomst in de haven van bestemming of bij het loodsstation, zoals verlangd door de bevoegde instantie, en verwachte tijd van afvaart uit die haven
- d) Totaal aantal opvarenden.

2. In overeenstemming met artikel 12 te verstrekken informatie — informatie over de lading

- a) Correcte technische benaming van de gevaarlijke of verontreinigende stoffen, VN-nummers waar deze bestaan, IMO-risicoklassen overeenkomstig de IMDG-, IBC- en IGC-code en in voorkomend geval de klasse van het schip die voor INF-ladingen als bedoeld in voorschrift VII/14.2 vereist is, de hoeveelheden van dergelijke stoffen en, indien zij worden vervoerd in voor vrachtvervoer bestemde laadeenheden, behalve tanks, de identificatienummers daarvan
- b) Adres waar uitgebreide informatie over de lading kan worden verkregen.

3. In overeenstemming met artikel 13 te verstrekken informatie*A. Algemene informatie*

- a) Identificatie van het schip (naam, roepnaam, IMO-identificatienummer of MMSI-nummer)
- b) Haven van bestemming
- c) Voor een schip dat een in een lidstaat gelegen haven verlaat: verwachte tijd van afvaart uit de haven van vertrek of uit het loodsstation, zoals verlangd door de bevoegde instantie, en verwachte tijd van aankomst in de haven van bestemming
- d) Voor een schip dat vanuit een buiten de Gemeenschap gelegen haven komt en naar een in een lidstaat gelegen haven vaart: verwachte tijd van aankomst in de haven van bestemming of bij het loodsstation, zoals verlangd door de bevoegde instantie
- e) Totaal aantal opvarenden.

B. Informatie over de lading

- a) Correcte technische benaming van de gevaarlijke of verontreinigende stoffen, VN-nummers waar deze bestaan, IMO-risicoklassen overeenkomstig de IMDG-, IBC- en IGC-code en in voorkomend geval de klasse van het schip volgens de INF-code, de hoeveelheden van dergelijke stoffen en de plaats waar zij zich aan boord bevinden, alsmede, indien zij worden vervoerd in voor vrachtvervoer bestemde transporteenheden, behalve tanks, de identificatienummers daarvan
- b) Bevestiging dat aan boord een lijst, manifest of passend laadplan aanwezig is dat gedetailleerde gegevens bevat over de gevaarlijke of verontreinigende stoffen die worden vervoerd en over de plaats waar deze zich aan boord bevinden
- c) Adres waar uitgebreide informatie over de lading kan worden verkregen.

4. Informatie als bedoeld in artikel 5

- A. Identificatie van het schip (naam, roepnaam, IMO-identificatienummer, MMSI-nummer)
- B. Datum en tijdstip
- C. of D. Positie in breedtegraad en lengtegraad of ware peiling en afstand in zeemijlen ten opzichte van een duidelijk vastgesteld oriëntatiepunt
- E. Koers

-
- F. Snelheid
 - I. Haven van bestemming en verwachte aankomsttijd
 - P. Lading en, bij aanwezigheid van gevaarlijke stoffen aan boord: hoeveelheid en IMO-klasse
 - T. Adres voor het doorgeven van gegevens over de lading
 - W. Totaal aantal opvarenden
 - X. Diversen:
 - kenmerken en geschatte hoeveelheid bunkerbrandstof voor schepen die meer dan 5 000 ton bunkerbrandstof meevoeren;
 - navigatiestatus.
5. Wanneer er veranderingen optreden in de overeenkomstig deze bijlage verstrekte informatie, stelt de kapitein van het schip de bevoegde instantie of de betrokken havenautoriteit daarvan onmiddellijk in kennis.
-

BIJLAGE II

VOORSCHRIFTEN VOOR DE BOORDUITRUSTING

I. AUTOMATISCHE IDENTIFICATIESYSTEMEN (AIS)

1. Schepen gebouwd op of na 1 juli 2002

Passagiersschepen, ongeacht hun omvang, en alle op of na 1 juli 2002 gebouwde schepen van ten minste 300 brutoton, die een haven van een lidstaat van de Gemeenschap aandoen, moeten aan de uitrustingsplicht als bedoeld in artikel 6 voldoen.

2. Schepen gebouwd vóór 1 juli 2002

Passagiersschepen, ongeacht hun omvang, en alle vóór 1 juli 2002 gebouwde schepen van ten minste 300 brutoton, die een haven van de Gemeenschap aandoen, moeten aan de uitrustingsplicht als bedoeld in artikel 6 voldoen volgens onderstaand tijdschema:

- a) passagiersschepen: uiterlijk op 1 juli 2003;
- b) tankschepen: uiterlijk bij de eerste inspectie van de veiligheidsuitrusting na 1 juli 2003;
- c) schepen, anders dan passagiersschepen en tankschepen, van ten minste 50 000 brutoton: uiterlijk op 1 juli 2004;
- d) schepen, anders dan passagiersschepen en tankschepen, van ten minste 10 000 brutoton maar minder dan 50 000 brutoton: uiterlijk op 1 juli 2005;
- e) schepen, anders dan passagiersschepen en tankschepen, van ten minste 3 000 brutoton maar minder dan 10 000 brutoton: uiterlijk op 1 juli 2006;
- f) schepen, anders dan passagiersschepen en tankschepen, van ten minste 300 brutoton maar minder dan 3 000 brutoton: uiterlijk op 1 juli 2007.

De lidstaten mogen passagiersschepen van minder dan 300 brutoton die worden gebruikt voor binnenlands verkeer vrijstellen van toepassing van de in deze bijlage opgenomen AIS-voorschriften.

II. REISGEGEVENSRECORDERSYSTEMEN (VDR)

1. Schepen van de onderstaande klassen moeten wanneer zij een haven van een lidstaat van de Gemeenschap aandoen, zijn uitgerust met een reisgegevensrecordersysteem dat voldoet aan de prestatienormen van IMO-resolutie A.861(20) en aan de testnormen zoals vastgelegd in norm nr. 61996 van de Internationale Elektrotechnische Commissie (IEC):

- a) passagiersschepen die zijn gebouwd op of na 1 juli 2002, uiterlijk op ... (*);
- b) ro-ro-passagiersschepen die zijn gebouwd vóór 1 juli 2002, uiterlijk bij de eerste inspectie op of na 1 juli 2002;
- c) passagiersschepen, anders dan ro-ro-passagiersschepen, die zijn gebouwd vóór 1 juli 2002, uiterlijk op 1 januari 2004;
- d) schepen, anders dan passagiersschepen, van ten minste 3 000 brutoton die zijn gebouwd op of na 1 juli 2002, uiterlijk op ... (*).

2. Schepen van de onderstaande klassen die vóór 1 juli 2002 zijn gebouwd, moeten wanneer zij een haven van een lidstaat van de Gemeenschap aandoen, zijn uitgerust met een reisgegevensrecordersysteem dat beantwoordt aan de desbetreffende geldende IMO-normen:

- a) vrachtschepen van 20 000 brutoton en meer, uiterlijk op de door de IMO vastgestelde datum, of, bij ontstentenis van een besluit van de IMO, uiterlijk op 1 januari 2007;
- b) vrachtschepen van 3 000 brutoton en meer maar van minder dan 20 000 brutoton, uiterlijk op de door de IMO vastgestelde datum, of, bij ontstentenis van een besluit van de IMO, uiterlijk op 1 januari 2008.

3. De lidstaten kunnen passagiersschepen die uitsluitend worden gebruikt voor binnenlandse reizen in zeegebieden, anders dan die welke onder klasse A vallen zoals bedoeld in artikel 4 van Richtlijn 98/18/EG van de Raad van 17 maart 1998 inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen⁽¹⁾, vrijstellen van de in deze richtlijn opgenomen voorschriften met betrekking tot de reisgegevensrecorder.

(*) Datum van inwerkingtreding van deze richtlijn.

(¹) PB L 144 van 15.5.1998, blz. 1.

BIJLAGE III

ELEKTRONISCHE BERICHTEN

1. De lidstaten moeten de nodige infrastructuur ontwikkelen en in stand houden om verzending, ontvangst en conversie van gegevens mogelijk te maken tussen systemen die gebruikmaken van de XML- of Edifact-syntax, gebaseerd op internet- of X.400-communicatievoorzieningen.
2. De Commissie moet, in overleg met de lidstaten, een „interface control document” opstellen en bijhouden, waarin de systeemfaciliteiten en met name het berichtscenario, de berichtfuncties en het verband tussen de berichten worden omschreven. De gegevens over de tijdsduur en de prestaties van het berichtenverkeer moeten uitvoerig worden omschreven, alsook de voor de gegevensuitwisseling gebruikte protocollen en parameters. Het interface control document dient voorts de gegevensinhoud van de vereiste berichtfuncties te specificeren en de berichten te beschrijven.
3. Deze procedures en infrastructuur dienen, waar praktisch mogelijk, de verplichtingen inzake melding en gegevensuitwisseling te omvatten die voortvloeien uit andere richtlijnen, zoals Richtlijn 2000/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 november 2000 betreffende havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafval en ladingresiduen ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ PB L 332 van 28.12.2000, blz. 81.

BIJLAGE IV

MAATREGELEN DIE DE LIDSTATEN KUNNEN NEMEN ALS DE MARITIEME VEILIGHEID EN DE BESCHERMING VAN HET MILIEU GEVAAR LOPEN

(ingevolge artikel 19, lid 1)

Wanneer naar aanleiding van incidenten of omstandigheden als beschreven in artikel 17, die gevolgen hebben voor een schip, de bevoegde instantie van de betrokken lidstaat in het kader van het internationale recht oordeelt dat een ernstige en directe bedreiging van zijn kust of gerelateerde belangen dan wel van de veiligheid van andere schepen en hun bemanningen en passagiers of van personen aan de wal moet worden afgewend, verminderd of weggenomen, dan wel dat het mariene milieu moet worden beschermd, kan die autoriteit onder andere:

- a) de bewegingen van het schip beperken of het schip gelasten een bepaalde koers te volgen. Deze eis laat de verantwoordelijkheid van de kapitein voor een veilige behandeling van zijn schip onverlet;
 - b) de kapitein van het schip gelasten een einde te maken aan de bedreiging van het milieu of van de maritieme veiligheid;
 - c) een evaluatieteam aan boord brengen om de omvang van het risico vast te stellen, de kapitein bij te staan bij het zoeken naar een oplossing en het bevoegde kuststation van een en ander op de hoogte te houden;
 - d) de kapitein gelasten een toevluchtsoord te zoeken in geval van direct gevaar, dan wel bewerkstelligen dat het schip wordt geloodst of gesleept.
-

MOTIVERING VAN DE RAAD

I. INLEIDING

In het kader van de medebeslissingsprocedure (artikel 251 van het EG-Verdrag) heeft de Raad op 28 juni 2001 een algemene oriëntatie aangenomen met betrekking tot de richtlijn betreffende de monitoring van het zeeverkeer ⁽¹⁾. Na bespreking van de resultaten van de eerste lezing door het Europees Parlement op 14 juni 2001 ⁽²⁾ en na juridische en taalkundige bijwerking van de tekst, heeft de Raad op 19 december 2001 dit gemeenschappelijk standpunt aangenomen.

Deze richtlijn houdt verband met de tweede mededeling van de Commissie over de veiligheid op zee na de scheepsramp met de Erika. De richtlijn strekt ertoe bij te dragen tot een grotere veiligheid op zee en de mogelijke gevolgen voor het milieu van een ongeval op zee te verminderen. De doelstellingen worden nagestreefd door de uitbreiding van de voorschriften voor de aanmelding van schepen vooraleer zij de wateren van de lidstaten binnenvaren, door het gebruik van EDI (electronic data interchanges — elektronische gegevensuitwisseling) en van automatische identificatiesystemen (AIS), door een grotere samenwerking tussen de lidstaten en een striktere monitoring van schepen die een bijzonder gevaar vormen voor de veiligheid op zee en het milieu.

Bij zijn standpuntbepaling heeft de Raad rekening gehouden met het standpunt van het Europees Parlement in eerste lezing, het advies van het Economisch en Sociaal Comité ⁽³⁾ en het advies van het Comité van de Regio's ⁽⁴⁾, alsmede met het gewijzigde Commissievoorstel ⁽⁵⁾.

II. ANALYSE VAN HET GEMEENSCHAPPELIJK STANDPUNT

Aan de manier waarop de Raad dit Commissievoorstel benadert, liggen soortgelijke overwegingen ten grondslag als die welke door de Commissie en het Europees Parlement zijn benadrukt. Om de veiligheid op zee en de voorkoming van verontreiniging van de zee en de kustgebieden te verbeteren, moet een vervolledigd verplicht informatiesysteem worden ingesteld, waarbij tussen de bevoegde instanties gegevens worden uitgewisseld over schepen die gevaarlijke of verontreinigende stoffen vervoeren. Voorts moeten de schepen die Europese havens aandoen, verplicht worden om apparatuur aan boord te hebben zoals een automatisch identificatiesysteem voor schepen (AIS) en een reisgegevensrecorder (VDR).

Deze benadering impliceert ook dat het mogelijk wordt de schepen aan te bevelen om de haven niet te verlaten of om andere passende maatregelen te nemen, wanneer de weersomstandigheden een gevaar voor de veiligheid van personen of een risico op milieuverontreiniging zouden inhouden. Er wordt tevens voorzien in de instelling van toevluchtsoorden voor de opvang van schepen in nood.

De Raad heeft tot slot beginselen voor gegevensuitwisseling en voor een grotere transparantie bepaald, en een regeling ingesteld voor de monitoring en voor sancties bij inbreuken op de bepalingen van de richtlijn.

De wijzigingen die door de Raad in het Commissievoorstel zijn aangebracht, strekken ertoe de verplichtingen van de lidstaten te verduidelijken en de nationale autoriteiten de mogelijkheid te bieden doeltreffender te reageren op ongevallen en potentieel gevaarlijke situaties. Het gaat hierbij met name om maatregelen ter voorkoming en opsporing van verontreiniging door schepen.

⁽¹⁾ Voorstel van de Commissie: PB C 120 E van 24.4.2001, blz. 67.

⁽²⁾ Doc. 9786/01 CODEC 580 MAR 38 ENV 321, nog niet verschenen in het Publicatieblad.

⁽³⁾ PB C 221 van 7.8.2001, blz. 45.

⁽⁴⁾ PB C 357 van 14.12.2001, blz. 1.

⁽⁵⁾ PB C 362 E van 18.12.2001, blz. 255.

III. AMENDEMENTEN VAN HET EUROPEES PARLEMENT

Het gemeenschappelijk standpunt dat door de Raad is vastgesteld, neemt het standpunt dat het Europees Parlement in eerste lezing heeft ingenomen grotendeels in aanmerking. De Raad neemt de wezenlijke elementen uit de door het Europees Parlement aangenomen amendementen over. Het gaat concreet om de volgende elementen:

- het verplicht aan boord hebben van een AIS-systeem voor alle schepen die havens van lidstaten aandoen (artikel 6);
- de uitwisseling van informatie die is verkregen in het kader van de scheepsrouteringssystemen (artikelen 7 en 9);
- het uitwerken van opvangregelingen voor schepen in nood, rekening houdend met de werkzaamheden in dat verband in de IMO (artikel 20);
- de noodzaak van een evaluatie van de toepassing van de richtlijn binnen een redelijke termijn na de inwerkingtreding ervan en de voorlegging door de Commissie van een omstandig verslag aan het Parlement en de Raad (artikel 26).

De Raad heeft een andere formulering gebruikt dan de door het Parlement voorgestelde redactie met betrekking tot de maatregelen in geval van uitzonderlijk slecht weer (artikel 18). Hij heeft evenwel soortgelijke beginselen in aanmerking genomen als die welke door het Parlement werden omschreven, namelijk:

- de eerbiediging van de autonome beslissingsbevoegdheid van de kapitein van het schip, nadat deze naar behoren in kennis is gesteld van de weersomstandigheden;
- de mogelijkheid voor een lidstaat om aanbevelingen te doen of andere passende maatregelen te nemen, die evenwel de eindbeslissing van de kapitein onverlet laten;
- het gebruiken van door een gekwalificeerde en erkende meteorologische informatiedienst verstrekte voorspellingen als basis voor de aanbevelingen of andere passende maatregelen.

Met betrekking tot het aan boord hebben van een reisgegevensrecorder („zwarte doos”) (artikel 10), is de Raad nog steeds van oordeel dat in de mate van het mogelijke de voorkeur moet worden gegeven aan een oplossing in het ruimere kader van de IMO. De Raad is evenwel ook van oordeel dat de Unie autonoom als wetgever moet kunnen optreden wanneer onvoldoende vooruitgang wordt geboekt bij de werkzaamheden in de IMO. Daarom heeft de Raad de verplichting ingevoerd dat alle schepen, met inbegrip van de bestaande vrachtschepen, een VDR-systeem aan boord moeten hebben, zulks overeenkomstig het tijdschema dat in het kader van de IMO moet worden vastgesteld, of, bij ontstentenis van een besluit van de IMO, uiterlijk op nader te bepalen data vóór 1 januari 2008 (naar gelang de klassen van schepen). Om de voorkoming van ongevallen te verbeteren, eist de Raad net zoals het Europees Parlement dat de met reisrecorders verzamelde gegevens worden gebruikt bij het onderzoeken van ongevallen op zee, en dat de bevindingen daarna bekend moeten worden gemaakt.

De Raad verwerpt evenwel, net als de Commissie, de amendementen betreffende:

- de specifieke maatregelen voor de Oostzee;
- de verplichte uitrusting van opvanghavens, alsmede de elementen betreffende de kosten die aan de opvang van schepen in nood verbonden zijn;
- de vermelding van de capaciteit aan bunkerbrandstof;
- de verplichting om een verslag van de classificatiebureaus voor te leggen aan de kuststations die een systeem van verplichte melding beheren;
- de vermelding van de ijswaardigheid van het schip;
- het vervroegen van de data van inwerkingtreding van de verplichting om automatische identificatiesystemen (AIS) aan boord te hebben.

De Raad heeft tot slot andere wijzigingen in de tekst van de richtlijn aangebracht, die stroken met de in punt II van dit document uiteengezette benadering en die ertoe strekken de richtlijn te verduidelijken.

Deze wijzigingen hebben met name betrekking op de volgende punten:

- de specifieke verplichting van de lidstaten om toe te zien op de toepassing en om alle noodzakelijke en passende maatregelen te nemen om ervoor te zorgen dat alle actoren van het zeevervoer aan de vereisten van deze richtlijn voldoen (artikel 1);
 - het onderscheiden en verduidelijken van de bepalingen betreffende de verschillende elementen van de apparatuur: automatische identificatiesystemen (AIS) (artikel 6), scheepsrouteringssystemen (artikel 7), verkeersbegeleidingssystemen (VBS) (artikel 8), reisgegevensrecorders (VDR) (artikel 10);
 - de verduidelijking van de verplichting om informatie mee te delen over schepen die als een potentieel gevaar voor de scheepvaart of als een bedreiging voor de veiligheid op zee, voor de veiligheid van personen of voor het milieu worden beschouwd (artikel 16);
 - de eerbiediging van het subsidiariteitsbeginsel inzake de toepasselijke sancties bij inbreuken op de uit hoofde van deze richtlijn vastgestelde nationale bepalingen (artikel 25).
-