



EUROPESE COMMISSIE

Brussel, 28.4.2011  
COM(2011) 232 definitief

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

**Beoordeling van de tenuitvoerlegging en het effect van de maatregelen die zijn genomen  
overeenkomstig Richtlijn 2002/59/EG betreffende de invoering van een communautair  
monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart**

# VERSLAG VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

## Beoordeling van de tenuitvoerlegging en het effect van de maatregelen die zijn genomen overeenkomstig Richtlijn 2002/59/EG betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart

### 1. INLEIDING

Het doel 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<sup>1</sup> is in de Gemeenschap een monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart in te voeren om de veiligheid en efficiëntie van het zeeverkeer te verhogen, om de reactie van de autoriteiten op incidenten, ongevallen en potentieel gevaarlijke situaties op zee – inclusief opsporings- en reddingsoperaties – te verbeteren en bij te dragen tot een betere voorkoming en opsporing van verontreiniging door schepen.

Daartoe voorziet de richtlijn in diverse nieuwe eisen op het gebied van monitoring en informatiebeheer voor de zeescheepvaart, rekening houdende met de internationale regels voor scheepsrapporteringssystemen, verkeersleidingssystemen en de technologische vooruitgang inzake identificatie en monitoring van schepen.

Om de invoering van een EU-monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart te vergemakkelijken, schrijft de richtlijn voor dat een samenwerkingskader tussen de lidstaten en de Commissie moet worden vastgesteld.

Om te garanderen dat een toevluchtsoord beschikbaar is voor schepen die bijstand behoeven, zijn de lidstaten krachtens de richtlijn verplicht om plannen voor het opvangen van dergelijke schepen op te stellen.

De richtlijn is in het algemeen van toepassing op schepen van ten minste 300 brutoton en op bunkers van minder dan 5 000 ton aan boord van schepen. De richtlijn is van toepassing op alle schepen die havens in de Europese Unie aandoen, alle schepen die het gebied binnenvaren van een verplicht scheepsrapporteringssysteem dat door de IMO is vastgesteld en door de lidstaten wordt toegepast en alle schepen die betrokken zijn bij incidenten en ongevallen in het opsporings- en reddingsgebied/de exclusieve economische zone of een soortgelijk gebied van een lidstaat.

De effectiviteit van de Richtlijn hangt af van de tenuitvoerlegging en handhaving ervan door de lidstaten en de Commissie. In dit verband worden de lidstaten bij artikel 26, lid 1, verplicht bij de Commissie verslag uit te brengen over de vorderingen met de tenuitvoerlegging van deze richtlijn, en met name de bepalingen van de artikelen 9, 10, 18, 20, 22, 23 en 25, tegen uiterlijk 5 februari 2007, en over de volledige tenuitvoerlegging van de richtlijn tegen uiterlijk 31 december 2009. In artikel 26, lid 2, is bepaald dat de Commissie aan het Europees

---

<sup>1</sup> PB L 208 van 5.8.2002, blz. 10.

Parlement en de Raad verslag uitbrengt over de tenuitvoerlegging van de richtlijn<sup>2</sup>, met name om na te gaan in welke mate de richtlijn de veiligheid en de efficiëntie van het zeevervoer helpt verbeteren en verontreiniging door schepen helpt voorkomen. De Commissie zal zich daarbij baseren op de bovenvermelde verslagen van de lidstaten.

In dit verslag worden de tenuitvoerlegging van de richtlijn en het effect van de genomen maatregelen beoordeeld.

## **2. BEOORDELINGSMETHODE**

De tenuitvoerlegging van de richtlijn door de lidstaten valt uiteen in een juridisch en een technisch gedeelte. Juridisch gebeurt de tenuitvoerlegging via de formele omzetting van de richtlijn en de handhaving van de op de richtlijn gebaseerde nationale wetgeving. Technisch bestaat de tenuitvoerlegging uit het uitbouwen en exploiteren van de nodige walinfrastructuur voor het ontvangen en uitwisselen van gegevens.

Naast de maatregelen van de lidstaten wordt de richtlijn op EU-niveau ook ten uitvoer gelegd door het opzetten van het informatiesysteem SafeSeaNet. De Commissie heeft dit systeem ontwikkeld in nauwe samenwerking met de lidstaten en het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid (EMSA)<sup>3</sup>, in het kader van de SafeSeaNet-groep.

Het EMSA exploiteert het centrale SafeSeaNet-systeem gedurende 24 uur per dag en houdt toezicht op de prestaties en de gegevenskwaliteit. Problemen die onmiddellijk moeten worden aangepakt, worden onverwijld aan de lidstaten meegedeeld. Problemen met de gegevensstromen in het algemeen worden via trimestriële verslagen over de gegevenskwaliteit aan de lidstaten meegedeeld. Deze verslagen zijn nuttige instrumenten om de technische tenuitvoerlegging van de richtlijn in de lidstaten te beoordelen omdat ze een overzicht bieden van de gegevensstromen van de nationale systemen naar het centrale SafeSeaNet-systeem en van de gegevensuitwisseling via SafeSeaNet.

Sinds 2009 voert het EMSA namens de Commissie een inspectieprogramma uit om de tenuitvoerlegging van de richtlijn in de lidstaten te beoordelen. Dit inspectieprogramma is nog aan de gang; in december 2010 had het EMSA acht inspecties voltooid en aan de Commissie meegedeeld. De inspectieverslagen van het EMSA bevatten meer gedetailleerde informatie over administratieve, procedurele en operationele aspecten van de tenuitvoerleggingsmaatregelen in de lidstaten. Aangezien de inspectieresultaten slechts betrekking hebben op een gedeelte van de lidstaten, zijn de resultaten ervan alleen in het algemeen in dit verslag weerspiegeld.

De beoordeling van de tenuitvoerlegging van Richtlijn 2002/59/EG in dit verslag is gebaseerd op de verslagen van de lidstaten over de volledige tenuitvoerlegging van de richtlijn. Voor het beoordelen van de feitelijke gegevensuitwisseling tussen de lidstaten zijn de trimestriële verslagen over de kwaliteit van de SafeSeaNet-gegevens gebruikt.

---

<sup>2</sup> Richtlijn 2002/59/EG is gewijzigd bij Richtlijn 2009/17/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 tot wijziging van Richtlijn 2002/59/EG betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart (PB L 131 van 28.5.2009, blz. 101). Waar nodig is in dit verslag rekening gehouden met deze wijzigingen.

<sup>3</sup> Verordening (EG) nr. 1406/2002 van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 tot oprichting van een Europees Agentschap voor maritieme veiligheid (PB L 208 van 5.8.2002, blz. 1), zoals gewijzigd.

### **3. TENUITVOERLEGGING VAN DE RICHTLIJN**

Bij de tenuitvoerlegging van de richtlijn en de technische ontwikkeling van het communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart moest bijna vanaf nul worden begonnen; een en ander is dan ook stap voor stap ontwikkeld sinds de vaststelling van de richtlijn in 2002. De eerste stap was de omzetting van de richtlijn in nationale wetgeving, die uiterlijk op 5 februari 2004 door de lidstaten moest zijn afgerond.

De tweede stap was de uitbouw van walinstallaties voor de tenuitvoerlegging van de richtlijn tegen eind 2007, zodat de gegevensuitwisseling tussen de nationale systemen uiterlijk één jaar daarna, tegen eind 2008, van start kon gaan.

Om de lopende tenuitvoerleggingsmaatregelen te kunnen beoordelen, moesten de lidstaten uiterlijk op 5 februari 2007 aan de Commissie verslag uitbrengen over de voortgang met de tenuitvoerlegging van de richtlijn.

Ten slotte moesten de lidstaten uiterlijk op 31 december 2009 aan de Commissie verslag uitbrengen over de volledige tenuitvoerlegging van de richtlijn.

#### **3.1. Omzetting in nationale wetgeving**

De meeste lidstaten hebben de Commissie tegen 5 februari 2004, of enkele weken later, ervan in kennis gesteld dat de richtlijn tijdig in nationale wetgeving was omgezet. Sommige lidstaten hadden echter vertraging opgelopen en de laatste kennisgeving door een lidstaat is pas in december 2005 ontvangen.

Op basis van de kennisgevingen van de lidstaten heeft de Commissie enkele inbreukprocedures wegens niet-naleving ingeleid. De laatste van deze procedures is in 2008 gesloten.

#### **3.2. Verslagen over de tenuitvoerlegging door de lidstaten**

De Commissie heeft een enquête gehouden om de lidstaten bij te staan bij de rapportering over de voortgang met de tenuitvoerlegging van de richtlijn, en met name de bepalingen van de artikelen 9, 10, 18, 20, 22, 23 en 25. Het doel van deze voortgangsverslagen was ervoor te zorgen dat de lidstaten uiterlijk eind 2007 alle nodige apparatuur en walinstallaties voor de tenuitvoerlegging van de richtlijn hadden geïnstalleerd en dat de apparatuur voor de verzending van informatie naar en de uitwisseling van informatie tussen de nationale systemen uiterlijk één jaar daarna gebruiksklaar was.

De meeste lidstaten hebben tijdig op de vragenlijst geantwoord. Er werden enkele inbreukprocedures ingeleid, maar deze zijn nadien allemaal gesloten, de laatste in 2009.

Drie lidstaten hebben de verslagen over de volledige tenuitvoerlegging van de richtlijn tijdig, d.w.z. uiterlijk op 31 december 2009, ingediend. Tegen midden juni hadden de meeste lidstaten hun verslag ingediend. De laatste verslagen zijn in september 2010 ontvangen.

De verslagen van sommige lidstaten bevatten alleen zeer algemene informatie. De Commissie heeft deze lidstaten schriftelijk om meer gedetailleerde informatie verzocht.

### **3.3. Samenwerking bij de ontwikkeling van de technische infrastructuur en normen**

De richtlijn kan alleen goed ten uitvoer worden gelegd door middel van efficiënte elektronische gegevensverzameling en -uitwisseling tussen de lidstaten. De richtlijn verplicht de lidstaten en de Commissie dan ook om samen telematicaverbindingen tussen kuststations te ontwikkelen, met het oog op de uitwisseling van gegevens over scheepsbewegingen, havenbezoeken en goederen.

Het communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart (SafeSeaNet) is ontwikkeld en tot stand gebracht in het kader van de SafeSeaNet-groep, die bestaat uit deskundigen van de lidstaten. Oorspronkelijk werd deze groep voorgezeten door de Commissie. Sinds 2004 wordt de groep voorgezeten door het EMSA, dat een volledige reeks documentatie, technische specificaties en operationele procedures voor de totstandbrenging van het EU-SafeSeaNet-systeem heeft opgesteld.

Het SafeSeaNet-systeem bestaat uit nationale systemen en uit het centrale SafeSeaNet, dat door het EMSA wordt geëxploiteerd. Al deze systemen zijn opgebouwd en worden geëxploiteerd overeenkomstig de technische specificaties en procedures waarover de SafeSeaNet-groep overeenstemming heeft bereikt.

Bij de opstelling van het derde pakket maritieme veiligheid is rekening gehouden met de werkzaamheden voor de ontwikkeling van SafeSeaNet en de ervaring die is opgedaan bij de exploitatie ervan. In het kader van het derde pakket maritieme veiligheid is Richtlijn 2002/59/EG gewijzigd bij Richtlijn 2009/17/EG, waarin een duidelijke juridische status wordt toegekend aan SafeSeaNet en algemene technische voorschriften voor het systeem worden vastgesteld. De wijziging voorziet ook in regels voor het beheer, de exploitatie, de ontwikkeling en het onderhoud van SafeSeaNet. De Commissie, in samenwerking met de lidstaten, is verantwoordelijk voor het beheer en de ontwikkeling van SafeSeaNet en het beleidstoezicht op het systeem. Het EMSA is verantwoordelijk voor de technische tenuitvoerlegging van het systeem, in samenwerking met de lidstaten en de Commissie.

Voor het beheer van SafeSeaNet heeft de Commissie op 31 juli 2009 bij Besluit 2009/584/EG<sup>4</sup> de stuurgroep op hoog niveau voor het SafeSeaNet opgericht. Deze groep is samengesteld uit vertegenwoordigers van de lidstaten en de Commissie. Het EMSA heeft de status van permanent waarnemer en neemt actief deel aan de werkzaamheden van de groep.

## **4. BELANGRIJKE PUNTEN BIJ DE TENUITVOERLEGGING VAN DE RICHTLIJN**

Belangrijke punten bij de tenuitvoerlegging van de richtlijn zijn de omzetting en handhaving van de aanmeldingsverplichtingen voor schepen, de administratieve en technische infrastructuur voor het ontvangen van deze meldingen en voor de monitoring van het scheepsverkeer met technische middelen (zoals AIS: automatische identificatiesystemen), het opzetten en exploiteren van SafeSeaNet en het vermogen van de autoriteiten om in te grijpen bij ongevallen en incidenten.

---

<sup>4</sup> PB L 201 van 1.8.2009, blz. 63.

#### **4.1. Aanmeldingen door schepen**

Het doel van de aanmeldingsverplichtingen is schepen die EU-havens binnenvaren te identificeren, gevaarlijke of verontreinigende stoffen aan boord van schepen te traceren en de reddings- en reactieautoriteiten van de lidstaten onmiddellijk informatie te verstrekken over ongevallen, incidenten en andere gevaarlijke situaties op zee.

##### Aanmelding vóór het binnenlopen van een haven

Een aanmelding vóór het binnenlopen van een haven heeft tot doel het schip te identificeren. Deze aanmelding bevat algemene informatie over het schip (naam, identificatienummer, haven van bestemming, geraamde aankomst- en vertrektijd en aantal personen aan boord) die, bij wijze van algemene regel ten minste vierentwintig uur vóór aankomst door de exploitant, agent of kapitein van een schip dat op weg is naar een haven van een lidstaat aan de havenautoriteit moet worden verstrekt (artikel 4).

##### Aanmelding van gevaarlijke of verontreinigende stoffen

Gevaarlijke of verontreinigende stoffen (Hazmat) die worden vervoerd aan boord van een schip dat op weg is naar een haven van een lidstaat, moeten door de exploitant, agent of kapitein van het schip aan de bevoegde autoriteit worden gemeld (artikel 13). De verlader van gevaarlijke of verontreinigende stoffen die voor vervoer worden aangeboden of in de EU aan boord van een schip worden genomen, moet de technische bijzonderheden van deze stoffen aan de kapitein of exploitant van het schip meedelen alvorens de lading aan boord wordt genomen (artikel 12). Dankzij deze aanmeldingen is informatie over gevaarlijke scheepsladingen in het systeem beschikbaar voor reddings- en reactieautoriteiten.

##### Melding van incidenten en ongevallen op zee

De verplichting voor scheepskapiteins om ongevallen en incidenten te melden (bijv. aanvaringen, schuivende lading, gebreken aan de stuurinrichting, gevaar voor lozing van verontreinigende stoffen in zee) zorgt ervoor dat de opsporings-, reddings- en reactieautoriteiten van de kuststaten vroeg worden gewaarschuwd en ondersteunt de paraatheid om reddings- en reactiemaatregelen te nemen (artikel 17).

##### Conclusies inzake aanmeldingen door schepen

Alle lidstaten hebben de aanmeldingsverplichting omgezet in nationale wetgeving. Daaruit mag worden geconcludeerd dat de wetgeving inzake de aanmeldingsverplichtingen is ingevoerd en het doel dient waarvoor zij is ontworpen.

Wat de aanmelding van incidenten en ongevallen op zee betreft, blijkt uit het EMSA-verslag over de kwaliteit van de SafeSeaNet-gegevens dat de lidstaten niet alle incidenten aanmelden en dat ze problemen ondervinden bij het bepalen van welk verslag ze moeten sturen. De elektronische aanmelding van incidenten levert klaarblijkelijk ook technische problemen op, want er worden nog steeds niet-elektronische middelen gebruikt, zoals telefoon of fax.

#### **4.2. Monitoring van scheepsbewegingen en risicoschepen**

De belangrijkste instrumenten voor het monitoren van scheepsbewegingen zijn de walinstallaties voor het ontvangen van informatie en voor het gebruiken van informatie afkomstig van het automatische identificatiesysteem (AIS) aan boord van schepen en van de

verplichte scheepsrapporteringssystemen en verkeersleidingssystemen die door de lidstaten worden gebruikt.

### Automatische identificatiesystemen (AIS)

Radiosignalen die worden uitgezonden door AIS aan boord van een schip kunnen normaal worden ontvangen op een afstand van 60 tot 80 km van het zendstation. Daarom worden AIS ook op grote schaal gebruikt voor het monitoren van schepen vanaf walstations, hoewel ze oorspronkelijk verplicht zijn gesteld als navigatieapparatuur voor het voorkomen van aanvaringen.

De lidstaten zijn verplicht walinstallaties te bouwen voor het ontvangen en gebruiken van de informatie die wordt ontvangen van AIS (artikel 9). Deze installaties moesten uiterlijk eind 2007 voltooid zijn en de nationale systemen voor het doorsturen van informatie naar en het uitwisselen van informatie tussen de nationale systemen moest één jaar later gebruiksklaar zijn.

Alle kuststaten hebben gemeld dat zij artikel 9 ten uitvoer hebben gelegd.

### Verplichte scheepsrapporteringssystemen

Verplichte scheepsrapporteringssystemen hebben tot doel schepen te identificeren, te leiden en bij te staan met informatie. De lidstaten zijn verplicht schepen te monitoren en erop toe te zien dat alle schepen die een gebied van een door de IMO vastgesteld en door een of meer lidstaten geëxploiteerd verplicht scheepsrapporteringssysteem binnenvaren, aan dat systeem voldoen. De lidstaten en de Commissie zijn verplicht samen te werken om, voor zover nodig, verplichte rapporteringssystemen op te zetten en een voorstel tot goedkeuring daarvan in te dienen bij de IMO (artikel 5).

Momenteel exploiteren 13 kuststaten in artikel 5 bedoelde verplichte rapporteringssystemen. Al deze lidstaten hebben meegedeeld dat ze de verplichtingen van artikel 5 ten uitvoer hebben gelegd. Zes lidstaten exploiteren het Western European Tanker Reporting System (WETREP), een verplicht rapporteringssysteem voor tankers die zware olie, bitumen en teer vervoeren, dat in december 2004 door de IMO is ingevoerd. Deze lidstaten hebben te kennen gegeven dat zij betwijfelen of de WETREP-gegevens via SafeSeaNet met andere lidstaten moeten worden uitgewisseld; tot dusver zijn deze gegevens niet beschikbaar in SafeSeaNet. Er hebben diverse vergaderingen plaatsgevonden tussen deze lidstaten en de Commissie/het EMSA en alles wijst erop dat snel een praktische oplossing zal worden gevonden, zodat de WETREP-gegevens via SafeSeaNet kunnen worden uitgewisseld. De Commissie houdt de situatie nauwlettend in het oog.

### Informatie over schepen die een potentieel gevaar opleveren

Een van de belangrijkste voorwaarden voor het voorkomen van ongevallen en incidenten is het vermogen om schepen die een potentieel gevaar opleveren te identificeren en het vermogen van de overheid om op te treden, bijv. door de bewegingen van dergelijke schepen te beperken. Daarom zijn in de richtlijn criteria gedefinieerd voor schepen die een potentieel gevaar opleveren voor de scheepvaart (artikel 16). Schepen die betrokken zijn geweest bij incidenten of ongevallen op zee, die de aanmeldingsverplichtingen niet hebben nageleefd, die de toepasselijke regels van de scheepsrouteringssystemen en de verkeersleidingssystemen hebben overtreden of die betrokken zijn geweest bij moedwillige lozingen van olie of andere

inbreuken tegen het MARPOL-Verdrag, worden beschouwd als schepen die een potentieel gevaar opleveren. De lidstaten zijn verplicht informatie over dergelijke schepen door te sturen naar de desbetreffende autoriteiten in de andere lidstaten.

Alle kuststaten hebben meegedeeld dat ze aan deze verplichting voldoen.

### **4.3. Communautair monitoringsysteem voor de zeescheepvaart, SafeSeaNet**

De tenuitvoerlegging van de richtlijn heeft geleid tot de ontwikkeling van SafeSeaNet, het unieke EU-instrument voor de uitwisseling van gegevens uit hoofde van de richtlijn. Het systeem is een zeer goed voorbeeld van samenwerking tussen de Commissie, de lidstaten en het EMSA.

Zoals reeds eerder gezegd, bestaat SafeSeaNet uit een netwerk van nationale SafeSeaNet-systemen in de lidstaten en een centraal SafeSeaNet-systeem dat zich bij het EMSA bevindt en dat dienst doet als centraal knooppunt. Het systeem dient voor de ontvangst, opslag, opvraging en uitwisseling van gegevens ten behoeve van de maritieme veiligheid, de veiligheid in havens en op zee, de bescherming van het mariene milieu en de efficiëntie in het scheepsverkeer en het zeevervoer.

De diensten voor maritieme bijstand van het EMSA, in samenwerking met de bevoegde autoriteiten van de lidstaten, spelen een centrale rol in het toezicht op de monitoring van de prestaties en gegevenskwaliteit van het systeem.

SafeSeaNet verstrekt informatie over individuele schepen en geeft een algemeen of lokaal beeld van het scheepsverkeer in de Europese wateren.

De informatie over een schip heeft onder meer betrekking op de naam en identificatie van het schip, de positie, de status (onderweg/in een haven), het type en de afmetingen, het tijdstip van vertrek en aankomst in een haven, nadere informatie over gevaarlijke goederen en over incidenten waar het schip bij betrokken was. Deze informatie wordt op zodanige wijze in het systeem opgeslagen dat het mogelijk is de volledige positiegeschiedenis van het schip achteraf te traceren.

De beeldweergave van het scheepsverkeer in SafeSeaNet (de door het EMSA gecreëerde grafische interface) toont de actuele positie van alle schepen in de EU-wateren op één scherm. Via de zoomfunctie van het systeem kan een beeld van één haven of één zeegebied worden verkregen. Het is ook mogelijk alleen bepaalde types schepen te tonen, bijv. tankers of schepen die gevaarlijke goederen aan boord hebben. Aan de hand van het IMO-nummer van een schip kunnen de bewegingen van een individueel schip in de EU-wateren consequent worden gevolgd.

### **4.4. Tussenkost bij ongevallen en incidenten op zee en toevluchtsoorden**

In het geval van incidenten of ongevallen zijn de lidstaten verplicht passende maatregelen te nemen om de veiligheid van de scheepvaart en van personen te verzekeren en om het mariene en kustmilieu te beschermen (artikel 19). Het kan onder meer gaan om beperkingen van de scheepsbewegingen, een officieel verzoek aan de scheepskapitein om een einde te maken aan een bedreiging van de maritieme veiligheid of van het milieu, een evaluatieteam aan boord van het schip laten gaan om de situatie te beoordelen, en de kapitein helpen of opdragen om het schip naar een veilig toevluchtsoord te brengen.

Om schepen die bijstand behoeven te kunnen helpen, zijn de lidstaten verplicht plannen op te stellen voor de opvang van dergelijke schepen in hun wateren en moeten zij deze plannen op verzoek ter beschikking stellen (artikel 20).

In november 2002, amper enkele maanden na de inwerkingtreding van de richtlijn, vond een ongeval plaats met de tanker PRESTIGE. Het ongeval hield rechtstreeks verband met de kwestie van "toevluchtsoorden" en leidde tot conclusies van de Raad<sup>5</sup> waarin de lidstaten werden aangespoord om sneller plannen op te stellen voor de opvang van schepen die bijstand behoeven in toevluchtsoorden. Ten gevolge hiervan zijn de plannen voor de aanwijzing van toevluchtsoorden al op 1 juli 2003 bij de Commissie ingediend, in plaats van op 5 februari 2004, zoals vereist bij de richtlijn.

Het EMSA heeft namens de Commissie een desktopbeoordeling van de nationale plannen uitgevoerd. De Commissie heeft, met de steun van het EMSA, lidstaten bezocht om de operationele procedures te beoordelen en relevante informatie te verzamelen die was weggelaten in de oorspronkelijke plannen.

Na de uitbreiding van de EU heeft het EMSA in 2005 en 2006 namens de Commissie een actualisering van de informatie inzake tenuitvoerleggings- en operationele maatregelen doorgevoerd.

De conclusie was over het algemeen positief: de lidstaten hadden de verplichtingen inzake toevluchtsoorden omgezet en ten uitvoer gelegd. Door de verdeling van de bevoegdheden in sommige lidstaten, het gebrek aan formele samenwerking in veel naburige kuststaten van de EU en de hiaten in de bestaande compensatiemechanismen is echter enige bezorgdheid gerezen over de snelheid en onafhankelijkheid van de besluitvorming. Deze punten werden bij de herziening van de richtlijn in het kader van het derde pakket maritieme veiligheid aangepakt door de invoeging van de nieuwe artikelen 20, 20 bis, 20 ter en 20 quater.

De Commissie heeft in april 2005 bij het Europees Parlement en de Raad een studie ingediend over maatregelen die op communautair niveau kunnen worden genomen om de terugbetaling en compensatie van kosten en schade ten gevolge van de opvang van schepen die bijstand behoeven te vergemakkelijken.

De belangrijkste conclusie van die studie is dat de aansprakelijkheids- en compensatieregels niet tot gevolg mogen hebben dat de opvang van schepen die bijstand behoeven wordt ontmoedigd door aanzienlijke financiële risico's voor de opvangende kuststaat. Het bestaande wetgevingskader komt onvoldoende aan deze vereiste tegemoet.

De snelle ratificering van de bestaande IMO-verdragen inzake aansprakelijkheid voor verontreiniging, met name het HNS-verdrag, door alle kuststaten van de EU werd beschouwd als een effectieve methode die coherent is met het bestaande EU-beleid.

De kwestie van de toevluchtsoorden zal door de Commissie verder worden geëvalueerd in het kader van de tenuitvoerlegging van de nieuwe bepalingen van de bovenvermelde richtlijn, en met name van de door de lidstaten opgestelde nationale plannen voor de opvang van schepen die bijstand behoeven. Volgens het nieuwe artikel 20 quinquies van de richtlijn moet de Commissie tegen eind 2011 bij het Europees Parlement en de Raad verslag uitbrengen over de

---

<sup>5</sup> Conclusies van de Raad Vervoer, telecommunicatie en energie, Brussel, 5 en 6 december 2002, inzake de aanwijzing van toevluchtsoorden.

in de lidstaten bestaande mechanismen voor de vergoeding van potentiële economische schade van een haven of entiteit als gevolg van het opvangen van een schip dat bijstand behoeft.

## **5. CONCLUSIES**

### **5.1. Resultaten van de tenuitvoerleggingsacties**

De tenuitvoerlegging van de richtlijn en de ontwikkeling van het communautair monitoringsysteem voor de zeescheepvaart gingen van start in 2002. Dit heeft veel wetgevend en technisch werk en aanzienlijke financiële middelen op het niveau van de lidstaten en de EU gevergd. Het resultaat van dit werk is dat de richtlijn in de nationale wetgevingen is omgezet en dat het communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart volledig ingevoerd en operationeel is.

De verslagen van de lidstaten over de volledige tenuitvoerlegging van de richtlijn en de beschikbare EMSA-inspectieverslagen ondersteunen de algemene indruk dat de richtlijn in grote mate ten uitvoer is gelegd. Kleine juridische, technische en operationele tekortkomingen en bevindingen waar in de verslagen op wordt gewezen, zullen te zijner tijd door de Commissie worden aangepakt.

Het SafeSeaNet-systeem verleent de deelnemende landen snelle toegang tot alle belangrijke informatie over de bewegingen van schepen in de Europese wateren, over gevaarlijke of verontreinigende goederen aan boord van schepen, zoals olie of chemicaliën, en over schepen die een potentieel risico voor de veiligheid van de scheepvaart en het milieu vormen. Alle 22 kuststaten van de EU en Noorwegen en IJsland zijn via hun nationale systemen met het centrale SafeSeaNet-systeem verbonden.

Volgens het EMSA-verslag over de kwaliteit van de gegevens zijn er nog enkele technische problemen met de elektronische gegevensuitwisseling en worden andere middelen, zoals telefoon en fax, nog altijd gebruikt voor het verzenden van sommige types verslagen. Van de 22 EU-kuststaten hebben er 10 de vijf vereiste types verslagen (havenbezoek, gevaarlijke goederen, scheepspositie (AIS), verplichte scheepsrapportering, aanmeldingen en verslagen van incidenten) in de periode januari-juni 2010 elektronisch naar SafeSeaNet verstuurd. Bij de meeste van de 12 overige lidstaten waren het de incidentenverslagen die ontbraken.

Zowel de stuurgroep op hoog niveau voor het SafeSeaNet als de desbetreffende EMSA-deskundigengroep trachten de resterende tekortkomingen in de prestaties van SafeSeaNet te verhelpen. Uiterlijk op 30 november 2010 moest de volledige gegevensuitwisseling elektronisch plaatsvinden, overeenkomstig de uiterlijke omzettingsdatum van Richtlijn 2009/17/EG tot wijziging van Richtlijn 2002/59/EG. De Commissie, bijgestaan door het EMSA, evalueert momenteel de situatie.

### **5.2. Gevolgen voor de maritieme veiligheid, de efficiëntie van het maritiem vervoer en de voorkoming van verontreiniging**

De realtime-informatie over schepen en gevaarlijke goederen in Europese wateren via SafeSeaNet heeft de besluitvormings-, reddings- en reactiecapaciteit van de desbetreffende autoriteiten van de lidstaten en hun onderlinge samenwerking verbeterd.

In verscheidene lidstaten worden de taken die verband houden met de tenuitvoerlegging van de richtlijn door meer dan één instantie vervuld. In het algemeen zijn de bevoegde autoriteiten de maritieme overheidsinstanties, de havens, de kustwacht en de milieu-instanties. De lidstaten melden in hun verslagen dat de tenuitvoerlegging van de richtlijn heeft geleid tot grotere samenwerking en informatieuitwisseling tussen de nationale autoriteiten.

De verplichtingen om informatie mee te delen aan de andere lidstaten en om walinstallaties voor de ontvangst van AIS-informatie te bouwen, heeft geleid tot een betere samenwerking tussen de autoriteiten op regionaal niveau, bijv. in het kader van regionale AIS-servers.

Volgens het EMSA-overzicht van maritieme ongevallen voor het jaar 2009 is het aantal ongevallen in EU-wateren aanzienlijk afgenomen. In 2009 waren 626 schepen betrokken bij ongevallen in de EU-wateren, tegenover 726 in 2007. Het aantal zeevarenden dat het leven heeft verloren is ook gedaald, van 82 in 2007 tot 52 in 2009. In de laatste 7 jaar hebben geen grote olierampen meer plaatsgevonden.

### **5.3. Toekomstige ontwikkelingen**

De tenuitvoerlegging van het derde pakket maritieme veiligheid zal de monitoring van het scheepsverkeer in de Europese wateren en de gegevensuitwisseling en samenwerking tussen maritieme autoriteiten verder verbeteren. Door dit pakket worden internationale eisen inzake het gebruik van langeafstandsidentificatie en –tracering van schepen (Long Range Identification and Tracking, LRIT) en het Europese LRIT-gegevenscentrum opgenomen in de EU-wetgeving en wordt het gebruik van AIS op visserij-schepen ingevoerd. Tegelijk bieden technische ontwikkelingen nieuwe mogelijkheden om de monitoringsystemen verder te ontwikkelen. De gegevensuitwisseling overeenkomstig het derde pakket maritieme veiligheid, met name Richtlijn 2009/17/EG en Richtlijn 2009/16/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende havenstaatcontrole<sup>6</sup>, zal belangrijke gevolgen hebben voor SafeSeaNet. De verdere ontwikkeling van SafeSeaNet zal de gegevensuitwisseling effectiever maken en de mogelijkheid bieden van nog ruimere monitoringactiviteiten en samenwerking tussen autoriteiten. Een concreet voorbeeld van deze ontwikkeling is het concept van een "blauwe gordel" en het bijbehorende proefproject, dat in december 2010 de steun kreeg van de Raad Vervoer en tot doel heeft de administratieve formaliteiten voor de scheepvaart binnen de EU tot een minimum te beperken. Het gebruik van de bestaande capaciteit voor monitoring van het maritiem vervoer, met name SafeSeaNet, vormt de kern van dit concept.

In het kader van het maritiem vervoersbeleid van de EU heeft het "e-maritime"-initiatief tot doel geavanceerde informatie- en communicatiesystemen te gebruiken om de werkzaamheden en de bedrijfsvoering in de maritieme sector te ondersteunen. Dit initiatief is gericht op het bevorderen van de interoperabiliteit van de systemen die door maritieme autoriteiten, havens en het bedrijfsleven worden gebruikt. Het "e-maritime"-initiatief bouwt voort op bestaande systemen, waarin SafeSeaNet centraal staat.

Het initiatief voor geïntegreerd maritiem toezicht in het kader van het geïntegreerd maritiem beleid heeft tot doel een gemeenschappelijke omgeving voor informatieuitwisseling tot stand te brengen door gebruikersgemeenschappen, waaronder ook de militaire sector, aan elkaar te koppelen. SafeSeaNet speelt een cruciale rol in dit sectoroverschrijdende initiatief door gegevens van de maritieme vervoerssector te verstrekken.

---

<sup>6</sup> PB L 131 van 28.5.2009, blz. 57.