

P6_TA(2008)0443

**Communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart
***II**

Wetgevingsresolutie van het Europees Parlement van 24 september 2008 over het gemeenschappelijk standpunt, door de Raad vastgesteld met het oog op de aanneming van de richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 2002/59/EG betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart (5719/3/2008 – C6-0225/2008 – 2005/0239(COD))

(Medebeslissingsprocedure: tweede lezing)

Het Europees Parlement,

- gezien het gemeenschappelijk standpunt van de Raad (5719/3/2008 – C6-0225/2008)¹,
 - gezien zijn in eerste lezing geformuleerde standpunt² inzake het voorstel van de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad (COM(2005)0589),
 - gelet op artikel 251, lid 2 van het EG-Verdrag,
 - gelet op artikel 62 van zijn Reglement,
 - gezien de aanbeveling voor de tweede lezing van de Commissie vervoer en toerisme (A6-0334/2008),
1. hecht zijn goedkeuring aan het gemeenschappelijk standpunt, als geamendeerd door het Parlement;
 2. verzoekt zijn Voorzitter het standpunt van het Parlement te doen toekomen aan de Raad en de Commissie.

¹ PB C 184 E van 22.7.2008, blz. 1.

² PB C 74 E van 20.3.2008, blz. 533.

P6_TC2-COD(2005)0239

Standpunt van het Europees Parlement in tweede lezing vastgesteld op 24 september 2008 met het oog op de aanneming van Richtlijn 2008/.../EG van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 2002/59/EG betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

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

Gezien het voorstel van de Commissie,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité¹,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's²,

Handelend volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag³,

¹ PB C 318 van 23.12.2006, blz. 195.

² PB C 229 van 22.9.2006, blz. 38.

³ *Standpunt* van het Europees Parlement van 25 april 2007 (PB C 74 E van 20.3.2008, blz. 533, gemeenschappelijk standpunt van de Raad van 6 juni 2008 (PB C 184 E van 22.7.2008, blz. 1) en standpunt van het Europees Parlement van 24 september 2008.

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Door de vaststelling van Richtlijn 2002/59/EG¹ heeft de Europese Unie haar vermogens versterkt om bedreigende situaties voor de veiligheid van mensenlevens op zee en de bescherming van het mariene milieu te voorkomen.
- (2) Aangezien deze richtlijn ziet op wijziging van Richtlijn 2002/59/EG, geldt het gros van de daarin neergelegde verplichtingen niet voor lidstaten zonder kusten en zeehavens. Derhalve gelden voor Oostenrijk, Tsjechië, Hongarije, Luxemburg of Slowakije alleen de verplichtingen betreffende schepen die de vlag van die lidstaten voeren, onverminderd de plicht van de lidstaten tot samenwerking om te zorgen voor continuïteit tussen de beheersdiensten voor zeevervoer en die voor andere vervoersmodi, met name informatiediensten voor de binnenvaart.
- (3) Krachtens deze richtlijn moeten de lidstaten die kuststaten zijn informatie kunnen uitwisselen die zij verzamelen in het kader van de monitoring van de zeescheepvaart waarvoor zij in hun bevoegdheidsgebied zorg dragen. Het door de Commissie in overeenstemming met de lidstaten ontwikkelde communautaire maritieme informatie-uitwisselingsstelsel *SafeSeanet* (|| "SafeSeaNet" ||), omvat enerzijds een netwerk voor de uitwisseling van gegevens en anderzijds een standaardisatie van de voornaamste beschikbare gegevens over schepen en hun lading (aankomstmeldingen en verslagen). Daarmee wordt het mogelijk nauwkeurige en actuele gegevens over de schepen in de Europese wateren en de bewegingen en de gevaarlijke of verontreinigende ladingen daarvan, alsmede over scheepvaartincidenten tot aan de bron te traceren en aan alle betrokken instanties mee te delen.
- (4) Teneinde te garanderen dat de aldus verzamelde gegevens operationeel kunnen worden gebruikt, is het dan ook essentieel dat de door de nationale autoriteiten opgezette infrastructuur voor de inzameling en uitwisseling van de in deze richtlijn bedoelde gegevens in SafeSeaNet wordt opgenomen.

¹ PB L 208 van 5.8.2002, blz. 10.

- (5) Van de gegevens die uit hoofde van Richtlijn 2002/59/EG worden aangemeld en uitgewisseld, zijn met name die met betrekking tot de precieze kenmerken van over zee vervoerde gevaarlijke of verontreinigende stoffen van belang. In dit verband en gezien de recente ongevallen in de zeescheepvaart is het noodzakelijk de kustautoriteiten gemakkelijker toegang te verschaffen tot de kenmerken van over zee vervoerde koolwaterstoffen, een essentiële factor voor de keuze van de meest geschikte bestrijdingstechnieken, en ervoor te zorgen dat zij in geval van nood rechtstreeks contact kunnen opnemen met de exploitanten, aangezien die het best geïnformeerd zijn over de vervoerde producten.
- (6) Met de in het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee van 1 november 1974 (*'het SOLAS-verdrag'*) bedoelde systemen voor automatische identificatie van schepen (AIS - Automatic Identification System) kan niet alleen de monitoring van deze schepen worden verbeterd, maar ook de veiligheid van schepen die in elkaars nabijheid varen. Daarom is AIS in de bepalingen van Richtlijn 2002/59/EG opgenomen. Gezien het hoge aantal aanvaringen met vissersvaartuigen die kennelijk niet door koopvaardij schepen zijn opgemerkt of die koopvaardij schepen in hun omgeving niet hebben opgemerkt, is uitbreiding van die maatregel tot vissersvaartuigen met een lengte van meer dan 15 meter uiterst wenselijk. In het kader van het Europees Visserijfonds kan financiële bijstand worden verstrekt voor de uitrusting van vissersvaartuigen met een veiligheidsuitrusting zoals AIS. *De Internationale Maritieme Organisatie (IMO) heeft erkend dat de publicatie voor commerciële doeleinden op het internet of elders van door schepen doorgestuurde AIS-gegevens een risico kan inhouden voor de veiligheid en beveiliging van schepen en havenfaciliteiten en heeft er bij de regeringen van haar leden op aangedrongen om, afhankelijk van hun nationale wetgeving, degenen die de AIS-gegevens aan derden ter beschikking stellen voor publicatie op het internet of elders, daarvan te weerhouden. Bovendien mag de beschikbaarheid van AIS-gegevens inzake scheepsroutes en vrachten geen schade toebrengen aan de eerlijke concurrentie tussen de actoren in de scheepsindustrie.*

- (7) De verplichting tot uitrusting met AIS houdt tevens in dat het AIS te allen tijde operationeel moet worden gehouden, behalve wanneer internationale regels of normen in de bescherming van navigatiegegevens voorzien.
- (8) *Uit onderzoeken in opdracht van de Commissie is duidelijk gebleken dat het niet nuttig en niet haalbaar is om AIS te integreren in de plaatsbepalings- en communicatiesystemen die in het kader van het gemeenschappelijk visserijbeleid worden gebruikt.*
- (9) *Richtlijn 2002/59/EG geeft de mogelijkheid aan een lidstaat die erom verzoekt om informatie op te vragen bij een andere lidstaat over een schip en de zich aan boord bevindende gevaarlijke of verontreinigende lading. Het is wenselijk te verduidelijken dat dit niet om een systematisch verzoek van een lidstaat ten aanzien van een andere lidstaat gaat maar dat deze informatie enkel kan worden opgevraagd om redenen van maritieme veiligheid en beveiliging of bescherming van het zeemilieu.*
- (10) Richtlijn 2002/59/EG bepaalt dat de lidstaten bijzondere maatregelen moeten vaststellen ten aanzien van schepen die een risico vormen vanwege hun gedrag of hun toestand. Daarom is het wenselijk aan de lijst van deze schepen die schepen toe te voegen die niet over de nodige verzekeringen of financiële zekerheden beschikken of die volgens de loodsen of havenautoriteiten klaarblijkelijke anomalieën vertonen welke de veiligheid van de scheepvaart in gevaar kunnen brengen of een bedreiging voor het milieu kunnen vormen.

(11) Naar analogie van Richtlijn 2002/59/EG lijkt het in verband met de risico's van uitzonderlijk slecht weer noodzakelijk rekening te houden met de risico's van ijsgang voor de scheepvaart. Daarom dient een door een lidstaat aangewezen bevoegde instantie, wanneer zij op grond van ijsgangsvoorstellingen van een bevoegde meteorologische dienst van mening is dat de vaaromstandigheden een ernstig risico voor de veiligheid van mensenlevens of een ernstig risico van verontreiniging opleveren, de kapiteins van de schepen die zich binnen haar bevoegdheidsgebied bevinden of die de haven of havens in dit gebied willen binnen- of uitlopen, te waarschuwen. In dit verband is het noodzakelijk dat die instantie de nodige maatregelen kan treffen om de veiligheid van mensenlevens op zee en de bescherming van het milieu te waarborgen. ***Overeenkomstig hoofdstuk II-1, deel A-1, voorschrift 3.1, van het SOLAS-Verdrag van 1974 dienen de lidstaten erop toe te zien dat het ontwerp, de bouw en het onderhoud van schepen die hun vlag voeren, voldoen aan de structurele, mechanische en elektrische eisen van door hun instanties erkende classificatiebureaus. Daarom moeten de lidstaten eisen voor de scheepvaart in met ijs gevulde wateren vaststellen die overeenkomen met de eisen van organisaties die erkenning genieten uit hoofde van Richtlijn 94/57/EG van de Raad van 22 november 1994 inzake gemeenschappelijke voorschriften en normen voor met de inspectie en controle van schepen belaste organisaties en voor de desbetreffende werkzaamheden van maritieme instanties¹ dan wel gelijkwaardige nationale normen. De lidstaten moeten de mogelijkheid hebben om te verifiëren of uit de noodzakelijke documentatie aan boord blijkt dat het schip voldoet aan sterkte- en vermogenseisen die op de ijsgang in het betrokken gebied zijn afgestemd.***

¹ *PB L 319 van 12.12.1994, blz. 20.*

- (12) Richtlijn 2002/59/EG bepaalt dat de lidstaten plannen moeten opstellen om, wanneer de situatie dat vereist, schepen in nood in zo goed mogelijke omstandigheden te kunnen opvangen in hun havens of op andere beschutte plaatsen teneinde de consequenties van ongevallen op zee te beperken. Rekening houdend met de Richtsnoeren inzake toevluchtsoorden voor schepen die bijstand behoeven die als bijlage zijn gevoegd bij Resolutie A.949(23) van de Internationale Maritieme Organisatie van 13 december 2003 (|| "IMO-resolutie A.949(23)" ||), die volgend op Richtlijn 2002/59/EG werden aangenomen en die betrekking hebben op schepen die bijstand behoeven in plaats van op schepen in nood, dient die richtlijn echter dienovereenkomstig te worden aangepast. **Deze richtlijn doet geen afbreuk aan de regels die van toepassing zijn ingeval van reddingsoperaties zoals voorzien in de International Convention on Maritime Search and Rescue (Internationale Conventie betreffende maritieme opsporing en redding) van 1979, wanneer de veiligheid van mensenlevens in het geding is. Die Conventie is dus onverminderd van toepassing.**
- (13) Op basis van IMO-resolutie A.949 (23) en naar aanleiding van de werkzaamheden die de Commissie in samenwerking met het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid (|| "het Agentschap" ||) en de lidstaten heeft verricht, is het noodzakelijk de essentiële voorschriften die in de plannen voor de opvang van schepen die bijstand behoeven, moeten worden opgenomen, vast te stellen teneinde voor een geharmoniseerde en doeltreffende toepassing van deze plannen te zorgen en de strekking van de verplichtingen van de lidstaten te verduidelijken.
- (14) IMO-resolutie A.949 (23) dient de basis te vormen voor alle plannen die de lidstaten opstellen om doeltreffend te kunnen reageren op dreigingen die uitgaan van schepen die bijstand behoeven. Bij de beoordeling van de risico's die verbonden zijn aan zulke dreigingen kunnen de lidstaten, gelet op specifieke omstandigheden, evenwel rekening houden met andere factoren zoals het gebruik van zeewater voor de productie van drinkwater en voor de opwekking van elektriciteit.

- (15) *Ten einde de volle medewerking en het vertrouwen van kapiteins en bemanning te kunnen krijgen, is het nodig ervoor te zorgen dat kapiteins en bemanningen van een schip dat bijstand behoeft, kunnen rekenen op een goede en eerlijke behandeling door de bevoegde instanties van de betrokken lidstaat. Het is in dit opzicht wenselijk dat lidstaten overeenkomstig hun nationaal recht de relevante bepalingen van de IMO-richtsnoeren betreffende de billijke behandeling van zeelieden bij een ongeval op zee toepassen.*
- (16) Wanneer een schip bijstand behoeft, kan een besluit over de opvang van dat schip in een toevluchtsoord noodzakelijk blijken. *Dit is vooral belangrijk bij een noodsituatie op zee, dat wil zeggen in omstandigheden die gevaar voor verlies van het schip of voor het milieu of de scheepvaart kunnen opleveren. In al die gevallen is het noodzakelijk een beroep te kunnen doen op een onafhankelijke instantie per lidstaat of per regio, naargelang de interne staatsstructuur van een lidstaat, die de bevoegdheden en deskundigheid heeft om alle noodzakelijke beslissingen te nemen, om het schip dat bijstand behoeft, bij te staan met het oog op de bescherming van mensenlevens en het milieu en ter beperking van economische schade. Het is wenselijk dat de bevoegde instantie een permanent karakter heeft. Deze instantie moet met name autonoom een besluit kunnen nemen over de opvang van een schip dat bijstand behoeft, in een toevluchtsoord.* Daartoe dient zij een voorafgaande beoordeling te maken van de situatie op basis van de gegevens die in het relevante plan voor de opvang van schepen in een toevluchtsoord zijn opgenomen.

- (17) De plannen voor de opvang van schepen die bijstand behoeven moeten een nauwkeurige beschrijving geven van de besluitvormingsketen met betrekking tot de alarmering en de handelwijze in de desbetreffende situaties. De betrokken instanties en hun taken, alsmede de communicatiekanalen tussen de betrokken partijen dienen duidelijk te worden omschreven. De toepasselijke procedures moeten garanderen dat er snel een passend besluit kan worden genomen op basis van *specifieke maritieme* deskundigheid **op het gebied van de behandeling van incidenten die ernstige schadelijke gevolgen kunnen hebben** en adequate informatie waarover de bevoegde instantie beschikt.
- (18) Tevens is het wenselijk dat de lidstaten bij de uitwerking van hun plannen informatie inwinnen over de mogelijke toevluchtsoorden langs de kust, zodat de bevoegde instantie bij een ongeval of incident op zee duidelijk en snel kan bepalen welke zones het meest geschikt zijn voor de opvang van een schip dat bijstand heeft. Die informatie dient een omschrijving te omvatten van bepaalde kenmerken van de overwogen locaties en de uitrusting en installaties die beschikbaar zijn om de opvang van schepen die bijstand behoeven of de bestrijding van de consequenties van een ongeval of van verontreiniging te vergemakkelijken.
- (19) Het is van belang dat de lijst van instanties die bevoegd zijn een besluit te nemen over de opvang van een schip in een toevluchtsoord, alsmede de lijst van instanties die belast zijn met de ontvangst en behandeling van noodsignalen op passende wijze worden gepubliceerd. Ook kan het nuttig blijken relevante informatie toegankelijk te maken voor de partijen die betrokken zijn bij een hulpverleningsoperatie op zee, waaronder hulpverlenings en sleepbedrijven, en voor de autoriteiten van aangrenzende lidstaten die door een noodsituatie op zee kunnen worden getroffen.

- (20) *Het ontbreken van financiële zekerheden of verzekeringen ontheft een lidstaat niet van de verplichting een schip dat bijstand behoeft, bij te staan en op te vangen in een toevluchtsoord indien hierdoor de risico's voor de bemanning en het milieu beperkt kunnen worden. De bevoegde instanties mogen wel nagaan of voor het schip verzekeringen zijn afgesloten of andere financiële zekerheden zijn gesteld, waarmee de kosten en schade kunnen worden vergoed die door de opvang in een toevluchtsoord kunnen ontstaan. Het opvragen van deze informatie mag echter de reddingsoperatie niet vertragen.*
- (21) *Havens die een schip dat bijstand behoeft, opvangen, moeten kunnen rekenen op een prompte vergoeding van de kosten en eventuele schade die de operatie met zich meebrengt. Hiertoe is het van belang dat bovenop de toepassing van Richtlijn 2008/.../EG van het Europees Parlement en de Raad van ... [betreffende de wettelijke aansprakelijkheid en financiële zekerheden van scheepseigenaars]¹ en de regelingen voor de Internationale Compensatiefondsen voor olieverontreiniging (International Oil Pollution Compensation Funds), ook het Internationaal Verdrag inzake aansprakelijkheid en vergoeding voor schade in samenhang met het vervoer over zee van gevaarlijke en schadelijke stoffen van 1996, het Internationaal Verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door bunkerolie van 2001 en het Internationaal Verdrag inzake de opruiming van wrakken (Wreck Removal Convention) van 2007, toegepast worden. De lidstaten moeten daarom deze Verdragen zo spoedig mogelijk ratificeren. In uitzonderlijke gevallen dienen de lidstaten de kosten en economische schade te vergoeden die een haven heeft geleden als gevolg van de opvang van een schip in een toevluchtsoord, met name als deze kosten en schade niet gedekt worden door de financiële zekerheden van de scheepseigenaars en andere bestaande compensatiemechanismen.*

¹ PBL

- (22) De specifieke functie van de monitoring van de zeescheepvaart en scheepsrouteringsmaatregelen is de lidstaten in staat te stellen feitelijke kennis te verwerven van de schepen die in de onder hun jurisdictie vallende wateren varen, teneinde wanneer nodig eventuele risico's effectiever te kunnen vermijden. In het kader hiervan kan door uitwisseling van informatie de kwaliteit van de verzamelde gegevens worden verbeterd en de verwerking ervan worden vergemakkelijkt.
- (23) Overeenkomstig Richtlijn 2002/59/EG hebben de lidstaten en de Commissie aanzienlijke vooruitgang geboekt bij de harmonisatie van de elektronische gegevensuitwisseling, in het bijzonder wat betreft het vervoer van gevaarlijke en verontreinigende goederen. SafeSeaNet, waarvan de ontwikkeling in 2002 is gestart, zou thans moeten worden vastgesteld als referentienetwerk op Gemeenschapsniveau. ***Het is van belang ervoor te zorgen dat SafeSeaNet niet leidt tot extra administratieve lasten of kosten voor het bedrijfsleven, dat er sprake is van harmonisatie met de internationale voorschriften en dat rekening wordt gehouden met de vertrouwelijkheid in verband met mogelijke commerciële implicaties.***
- (24) Dankzij de vooruitgang op het gebied van nieuwe technologieën en met name op het gebied van toepassingen in de ruimte, zoals monitoring-systemen voor de scheepvaart met behulp van *satellieten*, beeldsystemen en *Galileo*, kan de monitoring van de zeescheepvaart worden uitgebreid tot op open zee waardoor de communautaire wateren beter worden gedekt. ***Voorts heeft de IMO het SOLAS-Verdrag om rekening te houden met de ontwikkelingen inzake de maritieme veiligheid en beveiliging in de scheepvaart en bescherming van het zeemilieu gewijzigd met het oog op de ontwikkeling van wereldwijde identificatie- en lokalisatiesystemen voor schepen met een groot bereik (LRIT). In overeenstemming met de door de IMO goedgekeurde structuur, die de mogelijkheid biedt om regionale LRIT-datacentra op te zetten, en gezien de opgedane ervaring met SafeSeaNet, dient een Europees LRIT-datacentrum te worden opgericht voor verzameling en beheer van LRIT-gegevens. Om LRIT-gegevens te kunnen oproepen, dienen de lidstaten verbonden te zijn met het Europese LRIT-datacentrum.***

- (25) ***Om kostenbesparing mogelijk te maken en onnodige plaatsing van apparatuur aan boord van schepen die in zeevateren varen die onder het bereik van AIS-controlestations vallen te vermijden, moeten alle AIS-gegevens worden opgenomen in het LRIT-systeem. De lidstaten en de Commissie nemen hiertoe alle nodige initiatieven, met name in IMO-verband.***
- (26) Teneinde te zorgen voor een optimale en in communautair verband geharmoniseerde gebruikmaking van de krachtens Richtlijn 2002/59/EG verzamelde informatie inzake maritieme veiligheid, moet de Commissie deze gegevens zo nodig kunnen verwerken en gebruiken en bij de door de lidstaten aangewezen instanties kunnen verspreiden.
- (27) In dit verband heeft de ontwikkeling van het Equasis-systeem aangetoond hoe belangrijk de bevordering van een op maritieme veiligheid gerichte cultuur is, met name onder de exploitanten in de zeescheepvaartsector. De Commissie moet een bijdrage kunnen leveren aan de verspreiding, met name via dit systeem, van alle informatie met betrekking tot maritieme veiligheid.
- (28) ***De uit hoofde van deze richtlijn verzamelde informatie zou enkel verspreid en gebruikt mogen worden als een middel om bedreigende situaties voor de veiligheid van mensenlevens op zee en de bescherming van het zeemilieu te voorkomen. Het is daarom wenselijk dat de Commissie onderzoekt hoe zij het hoofd kan bieden aan eventuele problemen op het gebied van netwerk- en informatiebeveiliging.***
- (29) Verordening (EG) nr. 2099/2002 van het Europees Parlement en de Raad van 5 november 2002 betreffende de oprichting van het Comité voor maritieme veiligheid en voorkoming van verontreiniging door schepen (COSS)¹ centraliseert de taken van de diverse comités die zijn opgericht in het kader van de relevante Gemeenschapswetgeving op het gebied van maritieme veiligheid, voorkoming van verontreiniging door schepen en bescherming van de leef- en werkomstandigheden aan boord. Derhalve is het dienstig dat het huidige comité wordt vervangen door het COSS.

¹ PB L 324 van 29.11.2002, blz. 1. ||

- (30) Tevens dient rekening te worden gehouden met de wijzigingen van de genoemde internationale instrumenten.
- (31) De maatregelen die nodig zijn voor de uitvoering van deze richtlijn moeten worden genomen 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 uitvoeringsbevoegdheden¹.
- (32) *In het bijzonder moet de Commissie de bevoegdheid worden gegeven Richtlijn 2002/59/EG te wijzigen om latere wijzigingen van daarmee verband houdende internationale verdragen, protocollen, codes en resoluties toe te passen, **bijlagen I, III en IV te wijzigen in het licht van opgedane ervaring, eisen vast te stellen betreffende de installatie van LRIT-apparatuur aan boord van schepen die in wateren varen die onder het bereik van vaste AIS-stations van lidstaten vallen, het beleid en de principes vast te stellen voor toegang tot informatie in het Europese LRIT-datacentrum, alsmede de definities, referenties of de bijlagen te wijzigen, teneinde deze aan te passen aan het communautaire of internationale recht.** Daar het maatregelen van algemene strekking betreft tot wijziging van niet-essentiële onderdelen van de richtlijn, onder meer door haar aan te vullen met nieuwe niet-essentiële onderdelen, moeten zij worden vastgesteld volgens de in artikel 5 bis van Besluit 1999/468/EG bepaalde regelgevingsprocedure met toetsing.*
- (33) Overeenkomstig Verordening (EG) nr. 1406/2002 van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 tot oprichting van een Europees Agentschap voor maritieme veiligheid² biedt het Agentschap de Commissie en de lidstaten de nodige hulp bij de uitvoering van Richtlijn 2002/59/EG.

█

(34) Richtlijn 2002/59/EG dient derhalve dienovereenkomstig te worden gewijzigd,

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

¹ PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23. ||

² PB L 208 van 5.8.2002, blz. 1. ||

Artikel 1
Wijzigingen

Richtlijn 2002/59/EG wordt als volgt gewijzigd:

1) *de titel wordt vervangen door:*

"Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en regels betreffende de wettelijke aansprakelijkheid en financiële zekerheden van scheepseigenaren, alsook tot intrekking van Richtlijn 93/75/EEG van de Raad.";

2) *artikel 1 wordt vervangen door:*

a) *alinea 1 wordt vervangen door:*

"Doel van deze richtlijn is in de Gemeenschap een monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart in te stellen om de veiligheid en efficiëntie van het zeeverkeer en de beveiliging van de havens en de zee 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.";

b) *de volgende alinea ingevoegd:*

"In deze richtlijn worden tevens regels vastgesteld betreffende bepaalde aspecten van de verplichtingen van exploitanten in de sector zeevervoer inzake wettelijke aansprakelijkheid, en wordt een passende financiële bescherming van achtergelaten zeelieden ingevoerd.";

3) *artikel 2 wordt als volgt gewijzigd:*

a) *lid 1 wordt vervangen door:*

"1. Deze richtlijn is van toepassing op:

- schepen van ten minste 300 brutoton of meer, tenzij anders vermeld, en*
- de onder de jurisdictie van de lidstaten vallende zeegebieden, in overeenstemming met het internationaal recht.";*

b) *lid 2 wordt vervangen door:*

i) *de inleidende formule wordt vervangen door:*

"Tenzij anders bepaald, is deze richtlijn niet van toepassing op:";

ii) *punt c) wordt vervangen door:*

"c) scheepsvoorraden en scheepsuitrusting.";

4) *artikel 3 wordt als volgt gewijzigd:*

a) *punt a) wordt als volgt gewijzigd:*

i) *de aanhef wordt vervangen door:*

""relevante internationale instrumenten": de volgende instrumenten, in hun bijgewerkte versie:";

ii) **het volgende streepje wordt ingevoegd na het vierde streepje:**

"– "verdrag van 1996": de geconsolideerde tekst van het Verdrag van 1976 inzake de beperking van de aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen, aangenomen door de IMO, zoals gewijzigd bij het Protocol van 1996;"

iii) de volgende streepjes worden toegevoegd:

– Resolutie A.917(22) van de IMO, Resolutie A.917(22) van de Internationale Maritieme Organisatie, getiteld: "Guidelines for the onboard use of AIS", zoals gewijzigd bij Resolutie A.956 (23) van de IMO;

– **Resolutie A.930(22) van de IMO": Resolutie van de IMO en van de raad van bestuur van de Internationale Arbeidsorganisatie (ILO), getiteld: "Guidelines on provision of financial security in case of abandonment of seafarers";**

– Resolutie A.949(23) van de IMO, Resolutie A.949(23) van de Internationale Maritieme Organisatie, getiteld: "Guidelines on places of refuge for ships in need of assistance";

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

- ***"IMO-richtsnoeren betreffende de billijke behandeling van zeelieden": de richtsnoeren in bijlage bij Resolutie LEG.3(91) van de juridische commissie van de IMO en de Raad van bestuur van de Internationale Arbeidsorganisatie van 27 april 2006";***;

b) punt k) wordt vervangen door:

"k) "bevoegde instantie": de instantie of organisatie die door een lidstaat is aangewezen om de uit hoofde van deze richtlijn te vervullen taken te verrichten.";

c) ***het volgende punt wordt ingevoegd:***

"k bis) "scheepseigenaar": de eigenaar van het schip of enig andere organisatie of persoon, zoals de bedrijfsvoerder, de agent of rompbevrachter, die de verantwoordelijkheid voor de exploitatie van het schip van de scheepseigenaar heeft overgenomen en daardoor ermee heeft ingestemd alle daaraan verbonden plichten en verantwoordelijkheden op zich te nemen;";

d) de volgende punten worden toegevoegd:

"s) "SafeSeaNet": het communautaire systeem voor de uitwisseling van maritieme informatie dat door de Commissie in samenwerking met de lidstaten is ontwikkeld ter uitvoering van de Gemeenschapswetgeving;

t) "lijndienst", een reeks overtochten door schepen waarmee de verbinding tussen dezelfde twee of meer havens wordt onderhouden, hetzij volgens een gepubliceerde dienstregeling, hetzij met een zodanige regelmaat of frequentie dat zij een herkenbare systematische reeks vormen;

- u) "vissersvaartuig": elk vaartuig dat is uitgerust voor commerciële exploitatie van levende aquatische hulpbronnen;
- v) "schip dat bijstand behoeft": een schip in omstandigheden die gevaar voor verlies van het schip, voor het milieu of voor de scheepvaart kunnen opleveren. *De redding van opvarenden wordt, in voorkomend geval, geregeld door het SAR-verdrag, die voorrang heeft op de regels van deze richtlijn;*
- w) *"wettelijke aansprakelijkheid": voor de toepassing van verdrag van 1996, de aansprakelijkheid op grond waarvan een persoon die niet betrokken is bij de exploitatie van het zeevervoer die de schade heeft veroorzaakt, een vordering kan doen gelden die onderworpen is aan de beperkingen van artikel 2 van dat verdrag, met uitzondering van vorderingen uit hoofde van Verordening (EG) nr. .../2008 van het Europees Parlement en de Raad van ... [betreffende de aansprakelijkheid van vervoerders van passagiers over zee bij ongevallen]*;*
- x) *"LRIT": een systeem dat automatisch de identificatie- en volggegevens op lange afstand doorgeeft in overeenstemming met voorschrift 19 van hoofdstuk V van het SOLAS-verdrag voor de maritieme veiligheid en beveiliging en het zeemilieu."*

* **PB L ...**

5) **het volgende artikel wordt ingevoegd:**

**"Artikel 4 bis
Vrijstellingen**

1. **De lidstaten mogen de lijndiensten tussen havens op hun grondgebied vrijstellen van de voorschriften van artikel 4, wanneer aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:**

*

- a) *de maatschappij die de lijndiensten exploiteert, houdt een lijst bij van de betrokken schepen en geeft deze door aan de betrokken bevoegde instantie, en werkt deze bij;*
 - b) *voor iedere reis wordt de in bijlage I, punt 1, genoemde informatie ter beschikking gehouden van de bevoegde instantie, indien deze daarom verzoekt. De maatschappij moet een intern systeem opzetten dat garandeert dat genoemde inlichtingen 24 uur per dag direct nadat daarom is gevraagd, elektronisch aan de bevoegde instantie kunnen worden doorgegeven, in overeenstemming met artikel 4, lid 1;*
 - c) *alle afwijkingen van de verwachte tijd van aankomst in de haven van bestemming of bij het loodsstation van zes uur of meer worden overeenkomstig artikel 4 meegedeeld aan de haven van aankomst;*
 - d) *vrijstellingen worden alleen verleend aan individuele vaartuigen op een specifieke dienst;*
 - e) *de dienst wordt alleen als lijndienst beschouwd als het de bedoeling is dat hij ten minste één maand wordt geëxploiteerd;*
 - f) *vrijstellingen van de in artikel 4 neergelegde eisen blijven beperkt tot reizen met een geplande duur van maximaal 12 uur.*
2. *Wanneer een internationale lijndienst tussen twee of meer staten wordt onderhouden, waarvan ten minste één een lidstaat is, kan ieder van de betrokken lidstaten de overige lidstaten vragen voor die dienst vrijstelling te verlenen. Alle betrokken lidstaten met inbegrip van de betrokken kuststaten werken samen om een vrijstelling voor de betreffende dienst overeenkomstig de voorwaarden van lid 1 te verlenen.*

3. *De lidstaten controleren periodiek of aan de voorwaarden van de leden 1 en 2 wordt voldaan. Wanneer niet meer wordt voldaan aan minstens één van deze voorwaarden, trekken de lidstaten onmiddellijk de aan de betrokken maatschappij verleende vrijstelling in.*
4. *De lidstaten delen een lijst van de maatschappijen en schepen die op grond van dit artikel zijn vrijgesteld, alsmede iedere bijgewerkte lijst mede aan de Commissie.";*

6) *de volgende artikelen worden ingevoegd:*

"Artikel 6 bis

Gebruik van automatische identificatiesystemen (AIS) door vissersvaartuigen

Elk vissersvaartuig met een lengte over alles van meer dan 15 meter dat de vlag van een lidstaat voert en in de Gemeenschap is geregistreerd of dienst doet in de binnenwateren of territoriale wateren van een lidstaat of zijn vangst aan land brengt in een haven van een lidstaat, moet volgens het in bijlage II, deel I, punt 3), aangegeven tijdschema worden uitgerust met een AIS (klasse A) dat voldoet aan de door de IMO ontwikkelde prestatienormen.

Vissersvaartuigen die zijn uitgerust met een AIS houden dit systeem te allen tijde operationeel. In uitzonderlijke omstandigheden mag het AIS worden uitgeschakeld, wanneer dat volgens de kapitein noodzakelijk is voor de veiligheid of de beveiliging van zijn vaartuig.

Artikel 6 ter

Gebruikmaking van identificatie en volgen van schepen op lange afstand (LRIT)

1. *Op internationale trajecten worden schepen die een haven van een lidstaat aandoen uitgerust met een LRIT-systeem overeenkomstig voorschrift 19, hoofdstuk V van het SOLAS-verdrag en de door het IMO aangenomen prestatienormen en functionele eisen.*

De Commissie stelt in samenwerking met de lidstaten en volgens de in artikel 28, lid 2 bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing de modaliteiten en eisen vast voor de installatie van LRIT-apparatuur aan boord van schepen die varen in wateren die onder het bereik van vaste AIS-stations van lidstaten vallen, en stelt de IMO passende maatregelen voor.

2. *De lidstaten en de Commissie werken samen om een Europees datacentrum voor LRIT op te richten dat tot taak heeft de identificatie- en volggegevens op lange afstand te verwerken.*

Het Europese datacentrum voor LRIT is een onderdeel van het Europese maritieme informatie- en uitwisselingssysteem SafeSeaNet. De kosten in verband met wijzigingen van nationale onderdelen van SafeSeaNet met het oog op de opnemings van LRIT-informatie komen voor rekening van de lidstaten.

De lidstaten brengen een verbinding tot stand met het Europees datacentrum voor LRIT en onderhouden deze.

3. *De Commissie bepaalt volgens de in artikel 28, lid 2 bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing het beleid en de beginselen betreffende de toegang tot de bij het Europese datacentrum voor LRIT bewaarde informatie.";*

7) artikel 12 wordt vervangen door:

"Artikel 12

Plichten van de verlader

1. ***De verlader, die*** gevaarlijke of verontreinigende stoffen **■** in een haven van een lidstaat **■** voor vervoer ***aanbiedt, moet de kapitein of de exploitant*** van een schip, ongeacht de grootte van het schip, ***vooraleer de goederen aan boord worden genomen,*** een verklaring met de volgende informatie ***overhandigen:***
 - a) de in bijlage I, punt 2, genoemde informatie;
 - b) voor de in bijlage I bij het MARPOL-Verdrag genoemde stoffen, het veiligheidsinformatieblad waarop de fysisch-chemische eigenschappen van de producten zijn vermeld, ***waar van toepassing,*** met inbegrip van hun viscositeit, uitgedrukt in cSt bij 50°C en hun dichtheid bij 15°C, ***alsook de andere gegevens die conform resolutie MSC.150(77) van de IMO op het veiligheidsinformatieblad staan;***
 - c) de alarmnummers van de verlader of enige andere persoon of organisatie die beschikt over informatie over de fysisch-chemische eigenschappen van de producten en over de bij een calamiteit te nemen maatregelen.
2. ***Vaartuigen komende van een haven buiten de Gemeenschap die op weg zijn naar een haven van een lidstaat of naar een ankerplaats in de territoriale wateren van een lidstaat en gevaarlijke of verontreinigende goederen aan boord hebben, beschikken over een verklaring van de verlader met de volgende informatie:***
 - a) ***de in bijlage I, punt 3 opgesomde informatie;***
 - b) ***de informatie vereist volgens lid 1, letters b) en c) van dit artikel.***

3. Het is de taak *en verantwoordelijkheid* van de verlader om ervoor te zorgen dat de voor vervoer aangeboden vracht || die is waarover overeenkomstig *leden 1 en 2* een verklaring werd afgelegd.";

8) *in artikel 14, tweede alinea, wordt punt c) vervangen door:*

"c) *iedere lidstaat is in staat om via SafeSeaNet onverwijld informatie over het schip en de zich aan boord bevindende gevaarlijke of verontreinigende lading door te sturen aan de nationale en lokale bevoegde instanties van een andere lidstaat die daarom verzoeken, indien dit strikt noodzakelijk is voor de maritieme veiligheid of beveiliging, dan wel de bescherming van het mariene milieu.*";

9) aan artikel 16, lid 1, worden de volgende punten toegevoegd:

"d) schepen die geen kennisgeving hebben gedaan of niet beschikken over verzekeringscertificaten of financiële zekerheden als voorgeschreven *krachtens deze richtlijn* en internationale voorschriften;

e) schepen ten aanzien waarvan door de loodsen of havenautoriteiten is gemeld dat zij klaarblijkelijke gebreken vertonen die de veiligheid van hun navigatie in gevaar kunnen brengen of een risico voor het milieu kunnen vormen.";

10) het volgende artikel wordt ingevoegd:

"Artikel 18 bis

Maatregelen in geval van gevaarlijke ijsgang

1. Wanneer de bevoegde instanties van mening zijn dat de ijsgang een ernstige bedreiging vormt voor de veiligheid van mensenlevens op zee of voor de bescherming van hun zee- of kustgebieden of de zee- of kustgebieden van andere staten:

- a) verstrekken zij aan de kapiteins van een schip dat zich in hun bevoegdheidsgebied bevindt of een van hun havens wil binnen- of uitvaren, alle nodige informatie over de ijsgang, de aanbevolen routes en de ijsbreekdiensten in hun bevoegdheidsgebied;
- b) mogen zij, onverminderd de plicht tot bijstandsverlening aan schepen die bijstand behoeven en andere uit de toepasselijke internationale voorschriften voortvloeiende verplichtingen, verlangen dat schepen die zich in het betrokken gebied bevinden en die een haven of terminal willen binnen- of uitvaren of een ankerplaats willen verlaten, **met documenten kunnen aantonen dat zij** aan sterkte- en vermogens-eisen voldoen die op de ijsgang in het betrokken gebied zijn afgestemd.

2. De uit hoofde van lid 1 getroffen maatregelen worden, wat de gegevens over de ijsgang betreft, gebaseerd op de ijsberichten en de weersvoorspelling van een door de lidstaat erkende gekwalificeerde meteorologische dienst.";

11) artikel 19 wordt vervangen door:

a) *de volgende alinea wordt toegevoegd aan lid 2:*

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

b) ***het volgende lid wordt toegevoegd:***

"3 bis. Overeenkomstig hun nationaal recht, voldoen de lidstaten aan de relevante bepalingen van de IMO-richtsnoeren betreffende de billijke behandeling van zeelieden bij een ongeval op zee, in het bijzonder ten aanzien van de kapitein en de bemanning van een schip dat bijstand behoeft en dat zich in de onder hun jurisdictie vallende wateren bevindt."

12) *het volgende artikel wordt ingevoegd:*

"Artikel 19 bis

Bevoegde instantie voor de opvang van schepen die bijstand behoeven

1. *Elke lidstaat wijst een bevoegde instantie aan, die de vereiste deskundigheid heeft en onafhankelijk is in die zin dat zij op het ogenblik van de reddingsoperatie de bevoegdheid heeft om autonoom beslissingen te nemen betreffende de opvang van schepen, met het oog op:*
 - *de bescherming van mensenlevens,*
 - *de bescherming van de kust,*
 - *de bescherming van het zeemilieu,*
 - *de maritieme veiligheid en,*
 - *het beperken van de economische schade.*
2. *De in lid 1 bedoelde instantie staat in voor de uitvoering van de in artikel 20 bis bedoelde plannen.*
3. *De in lid 1 bedoelde instantie kan onder meer:*
 - 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 het schip onverlet;*

- b) *de kapitein van het schip officieel gelasten een einde te maken aan de bedreiging van het milieu of van de maritieme veiligheid;*
- c) *aan boord komen of een evaluatieteam aan boord brengen om de schade aan het schip en de omvang van het risico vast te stellen, de kapitein bij te staan bij het zoeken naar een oplossing en het bevoegde kuststation op de hoogte te houden;*
- d) *indien nodig, zelf reddingswerkers oproepen en inzetten;*
- e) *bewerkstelligen dat het schip wordt geloodst of gesleept.";*

13) artikel 20 wordt vervangen door:

"Artikel 20

Opvang van schepen die bijstand behoeven in toevluchtsoorden

1. *De instantie zoals bedoeld in artikel 19 bis beslist over de aanvaarding van een schip in een toevluchtsoord. Deze instantie zorgt ervoor dat schepen die zich in een noodsituatie bevinden op grond van een voorafgaande beoordeling van de omstandigheden, verricht op basis van het in artikel 20 bis bedoelde plannen worden toegelaten tot een toevluchtsoord in alle gevallen waar dit het mogelijk maakt de met de omstandigheden verbonden risico's te beperken of te vermijden.*
2. De in lid 2 bedoelde instanties komen regelmatig bijeen om hun expertise uit te wisselen en de uit hoofde van dit artikel genomen maatregelen te verbeteren. Zij kunnen op elk moment op grond van bijzondere omstandigheden worden bijeengeroepen.";

14) de volgende artikelen worden ingevoegd:

"Artikel 20 bis

Plannen voor de opvang van schepen die bijstand behoeven

1. De lidstaten stellen plannen op teneinde te kunnen reageren op de dreigingen die uitgaan van bijstand behoevende schepen welke zich in de onder hun jurisdictie vallende wateren bevinden, **en ten einde te kunnen zorgen voor de opvang van schepen en de bescherming van mensenlevens.**
2. De in lid 1 bedoelde plannen worden na raadpleging van de betrokkenen opgesteld en op basis van Resoluties A.949(23) en A.950(23) van de IMO, en omvatten ten minste de volgende informatie:
 - a) de identificatiegegevens betreffende de instantie of instanties die met de ontvangst en de behandeling van noodsignalen zijn belast;
 - b) de identificatiegegevens betreffende de instantie die verantwoordelijk is voor de beoordeling van de omstandigheden, en voor het nemen van de beslissing inzake het bieden of weigeren van toegang aan een bijstand behoevend schip tot het gekozen toevluchtsoord;
 - c) informatie over de kustlijn van de lidstaten **en alle elementen die een snelle beoordeling en besluitvorming over de keuze van een toevluchtsoord mogelijk moeten maken met het oog op het opvangen van een schip dat bijstand behoeft**, inclusief een beschrijving van de milieuaspecten, economische en sociale factoren en de natuurlijke omstandigheden;
 - d) de beoordelingsprocedures voor het aan een bijstand behoevend schip bieden of weigeren van toegang tot het toevluchtsoord;

- e) de middelen en uitrustingen die geschikt zijn voor hulpverlening, redding en bestrijding van verontreiniging;
 - f) procedures voor internationale coördinatie en besluitvorming;
 - g) de geldende procedures inzake financiële zekerheden en aansprakelijkheid voor de opvang van schepen in toevluchtsoorden.
3. De lidstaten publiceren de *namen* van de in **artikel 19 bis** bedoelde bevoegde instantie, alsmede van de voor de ontvangst en behandeling van noodsignalen aangewezen instanties, **en hun contactadressen**.
- De lidstaten verstrekken, op verzoek, de relevante informatie over de plannen aan de aangrenzende lidstaten.
- Bij de toepassing van de procedures op basis van de plannen voor de opvang van bijstand behoevende schepen zorgen de lidstaten ervoor dat relevante informatie ter beschikking van de bij de operaties betrokken partijen wordt gesteld.
- Indien een lidstaat daarom verzoekt, geldt voor degenen die overeenkomstig de eerste en tweede alinea informatie ontvangen een plicht tot vertrouwelijkheid.
4. De lidstaten informeren de Commissie uiterlijk op ...* over de maatregelen die zij krachtens dit artikel hebben genomen." ||

* 18 maanden na de *datum van* inwerkingtreding van deze richtlijn.

Artikel 20 ter

Regeling voor de wettelijke aansprakelijkheid en financiële zekerheid

1. *De lidstaten stellen de regeling voor de wettelijke aansprakelijkheid van scheepseigenaars vast en verzekeren dat alle bepalingen van het verdrag van 1996 ook gelden voor het recht van scheepseigenaars om hun aansprakelijkheid te beperken.*
2. *Elke lidstaat neemt de nodige maatregelen om te garanderen dat alle eigenaars van schepen die zijn vlag voeren over een financiële zekerheid beschikken om hun wettelijke aansprakelijkheid te dekken overeenkomstig het plafond dat is vastgesteld door het verdrag van 1996.*
3. *Elke lidstaat neemt de nodige maatregelen om te garanderen dat alle eigenaars van schepen die de vlag van een derde land voeren overeenkomstig lid 2 over een financiële zekerheid beschikken zodra die schepen zijn exclusieve economische zone of een gelijkwaardige zone binnenvaren. Deze financiële zekerheid moet ten minste drie maanden gelden vanaf de datum waarop zij vereist is.*

Artikel 20 quater

Financiële zekerheid in geval van achterlating van zeelieden

1. *Elke lidstaat neemt de nodige maatregelen om te garanderen dat alle eigenaars van schepen die zijn vlag voeren over een financiële zekerheid beschikken om de aan boord van die schepen werkende zeelieden te beschermen in geval van achterlating, overeenkomstig IMO-resolutie A.930(22).*

2. *Elke lidstaat neemt de nodige maatregelen om te garanderen dat alle eigenaars van schepen die de vlag van een derde land voeren overeenkomstig lid 1 over een financiële zekerheid beschikken zodra die schepen een onder zijn jurisdictie vallende haven of zeeterminal binnenvaren of in een onder zijn jurisdictie vallende zone voor anker gaan.*
3. *De lidstaten zien erop toe dat het stelsel van de financiële zekerheid in geval van achterlating van zeelieden toegankelijk is, overeenkomstig IMO-resolutie A. 930(22).*

Artikel 20 quinquies

Certificaat van financiële zekerheid

1. *Het bestaan en de geldigheid van de in de artikelen 20 ter en 20 quater bedoelde financiële zekerheden wordt gestaafd met een of meer certificaten.*
2. *De certificaten worden afgegeven door de bevoegde instanties van de lidstaten zodra deze zich ervan hebben vergewist dat de scheepseigenaar aan de voorschriften van deze richtlijn voldoet. De bevoegde instanties overwegen bij de afgifte van de certificaten ook of de verstrekker van de zekerheid een bedrijfsaanwezigheid heeft in de EU.*

Voor een in een lidstaat geregistreerd schip worden certificaten afgegeven of gewaarmerkt door de bevoegde instantie van de staat waar het schip is geregistreerd.

Voor een in een derde land geregistreerd schip kunnen certificaten worden afgegeven of gewaarmerkt door de bevoegde instantie van iedere lidstaat.

3. *De voorwaarden voor de afgifte en geldigheid van certificaten, en met name de toekenningscriteria en de wijze van toekenning, alsook de maatregelen betreffende de verstrekkers van financiële zekerheden, worden vastgelegd door de Commissie. Deze maatregelen, die niet-essentiële onderdelen van deze richtlijn beogen te wijzigen, onder meer door haar aan te vullen, worden vastgesteld volgens de in artikel 28, lid 2, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing.*
4. *De certificaten bevatten de volgende gegevens:*
 - a) *de naam van het schip en de haven van registratie;*
 - b) *de naam van de scheepseigenaar en de plaats van zijn hoofdkantoor;*
 - c) *het type zekerheid;*
 - d) *de naam en het hoofdkantoor van de verzekeraar of andere persoon die de financiële zekerheid verstrekt, en, waar nodig, de plaats van het kantoor waar de verzekering is gesloten of de zekerheid is gesteld;*
 - e) *de geldigheidsduur van het certificaat, die niet langer mag zijn dan de geldigheidsduur van de verzekering of zekerheid.*
5. *De certificaten worden gesteld in de officiële taal of talen van de lidstaat die deze afgeeft. Indien de certificaten niet in het Engels of het Frans zijn gesteld, moet een vertaling in een van deze talen in de tekst zijn opgenomen.*

Artikel 20 sexies

Kennisgeving van het certificaat van financiële zekerheid

1. *Het certificaat bevindt zich aan boord van het schip en een afschrift ervan wordt in bewaring gegeven bij de instantie die het register bijhoudt waarin het schip is ingeschreven of, indien het schip niet in een lidstaat is geregistreerd, bij de instantie van de staat die het certificaat heeft afgegeven of gewaarmerkt. De betrokken instantie legt een kopie van het dossier over aan het communautair bureau genoemd in artikel 20 decies, opdat dit het aan het register toevoegt.*
2. *De exploitant, agent of kapitein van een schip dat in de in artikel 20 ter bedoelde gevallen de exclusieve economische zone of een gelijkwaardige zone van een lidstaat binnenvaart, stelt de instanties van die lidstaat ervan in kennis dat een certificaat van financiële zekerheid zich aan boord bevindt.*
3. *De exploitant, agent of kapitein van een schip dat in de in artikel 20 quater bedoelde gevallen een onder de jurisdictie van een lidstaat vallende haven of zeeterminal als bestemming heeft of in een onder de jurisdictie van een lidstaat vallende zone voor anker wil gaan, stelt de instanties van die lidstaat in kennis dat een certificaat van financiële zekerheid zich aan boord bevindt.*
4. *De bevoegde instanties van de lidstaten moeten de in lid 1 genoemde gegevens kunnen uitwisselen via SafeSeaNet.*

Artikel 20 septies
Sancties

De lidstaten zien toe op de naleving van de regels die in de onderhavige richtlijn worden vermeld en stellen sancties vast voor inbreuken op deze regels. De sancties zijn doeltreffend, evenredig en afschrikkend.

Artikel 20 octies

Wederzijdse erkenning tussen lidstaten van de certificaten van financiële zekerheid

Elke lidstaat erkent de certificaten die een andere lidstaat overeenkomstig artikel 20 quinquies en met het oog op een in deze richtlijn vastgesteld doel heeft afgegeven of gewaarmerkt en beschouwt deze als gelijkwaardig aan de certificaten die hij zelf heeft afgegeven en gewaarmerkt, zelfs indien het een niet in een lidstaat geregistreerd schip betreft.

Een lidstaat kan te allen tijde verzoeken om overleg met de staat van afgifte of waarmerking, indien hij meent dat de op het certificaat vermelde verzekeraar of garant financieel niet bij machte is de bij deze richtlijn opgelegde verplichtingen na te komen.

Artikel 20 nonies

Rechtstreekse vordering tegen de verstrekker van de financiële zekerheid ter dekking van de wettelijke aansprakelijkheid

Elke eis tot vergoeding van schade die door een schip is veroorzaakt, kan rechtstreeks worden ingesteld tegen de verstrekker van de financiële zekerheid ter dekking van de wettelijke aansprakelijkheid van de scheepseigenaar.

De verstrekker van de financiële zekerheid kan zich beroepen op de verweermiddelen die de scheepseigenaar zelf zou mogen inroepen, behalve op de verweermiddelen die zijn gebaseerd op de insolventie of de vereffening van de scheepseigenaar.

De verstrekker van de financiële zekerheid kan ook aanvoeren dat het verlies of de schade het gevolg is van een opzettelijke fout of het opzettelijk nalaten van de scheepseigenaar. Hij mag zich evenwel niet beroepen op de verweermiddelen die hij zou kunnen inroepen wanneer de scheepseigenaar een vordering tegen hem instelt.

De verstrekker van de financiële zekerheid kan de scheepseigenaar in elk geval verplichten zich in de procedure te voegen.

Artikel 20 decies

Communautair bureau

Er wordt een communautair bureau opgericht, dat tot taak heeft om een volledig register op te stellen van de afgegeven certificaten en om de geldigheid daarvan te bewaken en bij te werken, en ook om het bestaan te controleren van de door derde staten geregistreerde financiële zekerheden.

Artikel 20 undecies

Financiële zekerheden en vergoeding

1. *Het ontbreken van het verzekeringscertificaat of financiële zekerheid ontheft de lidstaten niet van de in artikel 20, lid 1 bedoelde verplichting een voorafgaande beoordeling te maken en een beslissing te nemen en is op zich geen voldoende reden voor een lidstaat om te weigeren een schip op te vangen in een toevluchtsoord.*
2. *Zonder afbreuk te doen aan lid 1, kan een lidstaat, wanneer hij een schip opvangt in een toevluchtsoord, de exploitant, agent of kapitein van het schip vragen een verzekeringscertificaat of financiële zekerheid over te leggen als bedoeld in deze richtlijn, ter dekking van de aansprakelijkheid van deze exploitant, agent of kapitein voor de door het schip veroorzaakte schade. Het opvragen van dit certificaat mag niet leiden tot vertraging bij de opvang van een schip dat bijstand behoeft.*
3. *De lidstaten staan in voor de vergoeding van de kosten en potentiële economische schade die een haven heeft geleden als gevolg van een beslissing genomen volgens artikel 20, lid 1, indien deze kosten of economische schade niet binnen redelijke termijn worden vergoed door de eigenaar of exploitant van het schip overeenkomstig de bepalingen van deze Richtlijn en de bestaande internationale compensatiemechanismen.";*

15) het volgende artikel wordt ingevoegd:

"Artikel 22 bis
SafeSeaNet

1. De lidstaten zetten nationale of lokale beheersystemen voor maritieme informatie op ter verwerking van de in deze richtlijn bedoelde informatie.

2. De uit hoofde van lid 1 opgezette systemen moeten het mogelijk maken de verzamelde informatie voor operationele doeleinden te gebruiken en dienen met name te voldoen aan de voorwaarden van artikel 14.
3. Teneinde een goede uitwisseling van de in deze richtlijn bedoelde informatie te garanderen, zorgen de lidstaten ervoor dat de voor de inzameling, verwerking en opslag van de in deze richtlijn bedoelde informatie opgezette nationale of lokale systemen kunnen worden gekoppeld aan SafeSeaNet. De Commissie draagt er zorg voor dat SafeSeaNet 24 uur per dag operationeel is. ***De grondbeginselen van SafeSeaNet zijn vastgelegd in bijlage III.***
4. ***De lidstaten zorgen ervoor, wanneer zij samenwerken in het kader van regionale overeenkomsten of grensoverschrijdende, interregionale of transnationale projecten, dat de ontwikkelde informatiesystemen of -netwerken voldoen aan de eisen van deze richtlijn en compatibel zijn met en aangesloten op SafeSeaNet.***;

16) artikel 23 wordt als volgt gewijzigd:

a) punt c) wordt vervangen door:

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

b) het volgende punt wordt toegevoegd:

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

17) het volgende artikel wordt ingevoegd:

"Artikel 23 bis

Verwerking en beheer van informatie betreffende de veiligheid van de zeescheepvaart

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

18) *in artikel 24 worden de volgende alinea's toegevoegd:*

"De lidstaten gaan overeenkomstig hun nationale wetgeving na of de openbaarmaking van de door schepen doorgegeven AIS- en LRIT-gegevens geen risico vormt voor de veiligheid, de beveiliging of de bescherming van het milieu, of afbreuk doet aan de concurrentie tussen scheepsexploitanten. Zij geven met name geen toestemming voor de openbare verspreiding van informatie over de lading en de personen aan boord, tenzij de kapitein of de exploitant van het schip daarmee heeft ingestemd.

De Commissie onderzoekt mogelijke problemen op het gebied van netwerk- en informatiebeveiliging, die de maatregelen op grond van deze richtlijn, meer bepaald de artikelen 6, 6 bis, 14 en 22 bis met zich mee kunnen brengen, en stelt passende wijzigingen van bijlage III voor om de beveiliging van het netwerk te verbeteren."

19) artikelen 27 en 28 worden vervangen door:

"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 regelgevingsprocedure met toetsing van artikel 28, lid 2, ten einde 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 regelgevingsprocedure met toetsing van artikel 28, lid 2, mits deze wijzigingen geen uitbreiding inhouden van het toepassingsgebied van deze richtlijn.*

Artikel 28

Comitéprocedure

1. De Commissie wordt bijgestaan door het bij Verordening (EG) nr. 2099/2002 van het Europees Parlement en de Raad ingestelde Comité voor maritieme veiligheid en voorkoming van verontreiniging door schepen (COSS)*.
2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn || artikel 5 bis, leden 1 tot en met 4, en artikel 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van artikel 8 van dat besluit.

* PB L 324 van 29.11.2002, blz. 1. ||";

20) *in punt 4 van bijlage I wordt streepje X vervangen door:*

"– X. **Diversen:**

- *kenmerken en geschatte hoeveelheid bunkerbrandstof voor alle schepen die bunkerbrandstof meevoeren,*
- *navigatiestatus";*

21) aan bijlage II, deel I, wordt *de* volgende *punten* toegevoegd:

"3. Vissersvaartuigen

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

- vissersvaartuigen met een lengte over alles van 24 meter of meer, doch minder dan 45 meter: uiterlijk op ... *;
- vissersvaartuigen met een lengte over alles van 18 meter of meer, doch minder dan 24 meter: uiterlijk op ... **;
- vissersvaartuigen met een lengte over alles van meer dan 15 meter, doch minder dan 18 meter: uiterlijk op ... ***.

Pasgebouwde vissersvaartuigen met een lengte over alles van meer dan 15 meter moeten aan de uitrustingsplicht, als bedoeld in artikel 6 bis, voldoen met ingang van ... ****."

* *PB*: 3 jaar na de inwerkingtreding van *deze* richtlijn.

** *PB*: 4 jaar na de inwerkingtreding van *deze* richtlijn.

*** *PB*: 5 jaar na de inwerkingtreding van *deze* richtlijn.

**** *PB*: 18 maanden na de inwerkingtreding van *deze* richtlijn.

Artikel 2 Omzetting

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk *op ...** aan deze richtlijn te voldoen. Zij *delen* de Commissie **■** de tekst van *die* bepalingen *mede, alsmede een tabel ter weergave van het verband tussen die bepalingen en deze richtlijn.*

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

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

Artikel 3 Inwerkingtreding

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

Artikel 4 Adressaten

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te

Voor het Europees Parlement
De voorzitter

Voor de Raad
De voorzitter

* *PB: 12 maanden* na de datum van inwerkingtreding van deze richtlijn.