

# EUROPEES PARLEMENT

1999



2004

---

*Zittingsdocument*

DEFINITIEVE VERSIE  
**A5-0201/2001**

31 mei 2001

**\*\*\*I**

## **VERSLAG**

over het voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot instelling van een Fonds voor vergoeding van schade door verontreiniging door olie in de Europese wateren en daarmee samenhangende maatregelen (COM(2000) 802 – C5-0701/2000 – 2000/0326(COD))

Commissie regionaal beleid, vervoer en toerisme

Rapporteur: Alain Esclopé

### ***Verklaring van de gebruikte tekens***

- \* Raadplegingsprocedure  
*Meerderheid van de uitgebrachte stemmen*
- \*\*I Samenwerkingsprocedure (eerste lezing)  
*Meerderheid van de uitgebrachte stemmen*
- \*\*II Samenwerkingsprocedure (tweede lezing)  
*Meerderheid van de uitgebrachte stemmen voor de goedkeuring van het gemeenschappelijk standpunt*  
*Meerderheid van de leden van het Parlement voor de verwerping of amendering van het gemeenschappelijk standpunt*
- \*\*\* Instemming  
*Meerderheid van de leden van het Parlement, behalve in de in de artikelen 105, 107, 161 en 300 van het EG-Verdrag en in artikel 7 van het EU-Verdrag bedoelde gevallen*
- \*\*\*I Medebeslissingsprocedure (eerste lezing)  
*Meerderheid van de uitgebrachte stemmen*
- \*\*\*II Medebeslissingsprocedure (tweede lezing)  
*Meerderheid van de uitgebrachte stemmen voor de goedkeuring van het gemeenschappelijk standpunt*  
*Meerderheid van de leden van het Parlement voor de verwerping of amendering van het gemeenschappelijk standpunt*
- \*\*\*III Medebeslissingsprocedure (derde lezing)  
*Meerderheid van de uitgebrachte stemmen voor de goedkeuring van de gemeenschappelijke ontwerp tekst*

(De aangeduide procedure is gebaseerd op de door de Commissie voorgestelde rechtsgrondslag.)

### ***Amendementen op wetsteksten***

Door het Parlement aangebrachte wijzigingen worden in vet cursief aangegeven. De markering in mager cursief is een aanwijzing voor de technische diensten en betreft passages in de wetstekst waarvoor een correctie wordt voorgesteld (bijvoorbeeld aperte fouten of weglatingen in een taalversie). Dergelijke correcties moeten worden goedgekeurd door de betrokken technische diensten.

## INHOUD

	<b>Blz.</b>
PROCEDUREVERLOOP .....	4
WETGEVINGSVOORSTEL .....	5
ONTWERPWETGEVINGSRESOLUTIE .....	4
TOELICHTING .....	25
ADVIES VAN DE COMMISSIE INDUSTRIE, EXTERNE HANDEL, ONDERZOEK EN ENERGIE.....	30
ADVIES VAN DE COMMISSIE MILIEUBEHEER, VOLKSGEZONDHEID EN CONSUMENTENBELEID .....	37

## PROCEDUREVERLOOP

Bij schrijven van 8 december 2000 diende de Commissie, overeenkomstig artikel 251, lid 2, artikel 80, lid 2 en artikel 175, lid 1 van het EG-Verdrag, bij het Parlement het voorstel in voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot instelling van een Fonds voor vergoeding van schade door verontreiniging door olie in de Europese wateren en daarmee samenhangende maatregelen (COM(2000) 802 – 2000/0326(COD)).

Op 15 januari 2001 gaf de Voorzitter van het Parlement kennis van de verwijzing van dit voorstel naar de Commissie regionaal beleid, vervoer en toerisme als commissie ten principale en naar de Begrotingscommissie, de Commissie industrie, externe handel, onderzoek en energie en de Commissie milieubeheer, volksgezondheid en consumentenbeleid als medeadviserende commissies (C5-0701/2000).

De Commissie regionaal beleid, vervoer en toerisme benoemde op haar vergadering van 24 januari 2001 Alain Esclopé tot rapporteur.

De commissie behandelde het Commissievoorstel en het ontwerpverslag op haar vergaderingen van 21 maart, 25 april en 29 mei 2001.

Op laatstgenoemde vergadering hechte zij met 39 stemmen voor 3 tegen bij 1 onthouding haar goedkeuring aan de ontwerp-wetgevingsresolutie.

Bij de stemming waren aanwezig: Konstantinos Hatzidakis, (voorzitter), Rijk van Dam en Helmuth Markov (ondervoorzitters), Alain Esclopé, (rapporteur), Emmanouil Bakopoulos, Rolf Berend, Theodorus J.J. Bouwman, Michael Cashman (verving Mark Francis Watts overeenkomstig artikel 153, lid 2 van het Reglement), Carmen Cerdeira Mortero, Gerard Collins, Giovanni Claudio Fava, Jacqueline Foster, Robert Goodwill (verving Francis Decourrière), Mathieu J.H. Grosch, Ewa Hedkvist Petersen, Juan de Dios Izquierdo Collado, Georg Jarzembowski, Elisabeth Jeggle (verving Karla M.H. Peijs), Dieter-Lebrecht Koch, Efstratios Korakas (verving Alonso José Puerta), Brigitte Langenhagen (verving Reinhard Rack), Giorgio Lisi, Sérgio Marques, Erik Meijer, Emilio Menéndez del Valle (verving Mary Honeyball), Reinhold Messner, Francesco Musotto, Camilo Nogueira Román, Juan Ojeda Sanz, Josu Ortuondo Larrea, Giovanni Pittella (verving Wilhelm Ernst Piecyk), Samuli Pohjamo, Carlos Ripoll i Martínez Bedoya, Marieke Sanders-ten Holte, Dana Rosemary Scallon, Agnes Schierhuber (verving Luigi Cesaro), Ingo Schmitt, Brian Simpson, Renate Sommer, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Margie Sudre, Ari Vatanen en Jan Marinus Wiersma (verving Demetrio Volcic).

De adviezen van de Commissie industrie, externe handel, onderzoek en energie en de Commissie milieubeheer, volksgezondheid en consumentenbeleid zijn bij dit verslag gevoegd. De Begrotingscommissie heeft op 24 januari 2001 besloten geen advies uit te brengen.

Het verslag werd ingediend op 31 mei 2001.

De termijn voor de indiening van amendementen wordt bekendgemaakt in de ontwerp-agenda voor de vergaderperiode waarin het verslag wordt behandeld.

## WETGEVINGSVOORSTEL

### Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot instelling van een Fonds voor vergoeding van schade door verontreiniging door olie in de Europese wateren en daarmee samenhangende maatregelen (COM(2000) 802 – C5-0701/2000 – 2000/0326(COD))

Dit voorstel wordt als volgt gewijzigd:

Door de Commissie voorgestelde tekst<sup>1</sup>

Amendementen van het Parlement

#### Amendement 1 Titel

tot instelling van een Fonds voor vergoeding van schade door verontreiniging door olie in de Europese wateren en daarmee samenhangende maatregelen

tot instelling van een Fonds voor vergoeding van schade door verontreiniging door olie, **gevaarlijke of schadelijke stoffen** in de Europese wateren, en daarmee samenhangende maatregelen

#### Motivering

*Deze verordening moet ook betrekking hebben op bunkerolie, gevaarlijke en schadelijke stoffen aangezien het Bunkerverdrag van 2001 en het Aansprakelijkheidsverdrag voor het vervoer van gevaarlijke en schadelijke stoffen van 1996 nog niet zijn geratificeerd of ten uitvoer gelegd.*

#### Amendement 2 Overweging 1

(1) Er dient zorg voor te worden gedragen dat een toereikende vergoeding beschikbaar is voor personen die schade lijden door verontreiniging als gevolg van het verlies of de lozing van olie **uit tankers** in de Europese wateren.

(1) Er dient zorg voor te worden gedragen dat een **zo volledig mogelijke en** toereikende vergoeding beschikbaar is voor personen die **directe of indirecte** schade lijden door verontreiniging als gevolg van het verlies of de lozing van olie, **gevaarlijke of schadelijke stoffen** in de Europese wateren.

#### Motivering

*De bestaande vergoeding is in zeker opzicht al toereikend zelfs indien zij soms onvoldoende is. Alle personen die het slachtoffer worden van mariene verontreiniging moeten schadeloos*

<sup>1</sup> PB C 120 van 24.4.2001, blz. 79.

*worden gesteld, welke de schade ook mag zijn mits deze duidelijk kan worden vastgesteld.*

*Deze verordening moet ook betrekking hebben op bunkerolie, gevaarlijke en schadelijke stoffen aangezien het Bunkerverdrag van 2001 en het Aansprakelijkheidsverdrag voor het vervoer van gevaarlijke en schadelijke stoffen van 1996 nog niet zijn geratificeerd of ten uitvoer gelegd.*

Amendement 3  
Overweging 2

(2) De internationale regeling van aansprakelijkheid voor en vergoeding van schade door verontreiniging door olie uit schepen, zoals ingesteld door het Internationaal Verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie, 1992 en het Internationaal Verdrag betreffende de instelling van een Internationaal Fonds voor vergoeding van schade door verontreiniging door olie, 1971, zoals gewijzigd bij het Protocol daarbij, voorzien in een aantal belangrijke waarborgen in dit verband.

(2) De internationale regeling van aansprakelijkheid voor en vergoeding van schade door verontreiniging door olie uit schepen, zoals ingesteld door het Internationaal Verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie, 1992 en het Internationaal Verdrag betreffende de instelling van een Internationaal Fonds voor vergoeding van schade door verontreiniging door olie, 1971, zoals gewijzigd bij het Protocol daarbij, voorzien in een aantal belangrijke waarborgen in dit verband; ***er zijn echter nog ernstige tekortkomingen vast te stellen. Bovendien kunnen het Internationaal Verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door bunkerolie van 2000 en het Internationaal Verdrag inzake aansprakelijkheid en vergoeding voor schade in samenhang met het vervoer over zee van gevaarlijke en schadelijke stoffen niet in werking treden omdat ze niet geratificeerd zijn.***

*Motivering*

*Spreekt voor zich.*

Amendement 4  
Overweging 3

(3) De maximumvergoeding op grond van de internationale regeling wordt onvoldoende geacht om volledig de kosten te dekken van te voorziene voorvallen ***met***

(3) De maximumvergoeding op grond van de internationale regeling wordt onvoldoende geacht om volledig de kosten te dekken van te voorziene voorvallen in

*olietankers* in Europa.

Europa.

*Motivering*

*De verontreiniging is niet alleen te wijten aan ongevallen met tankers.*

Amendement 5

Overweging 4

(4) Een eerste stap om de bescherming te verbeteren van de slachtoffers in geval van een *olieverlies* in Europa is het aanzienlijk verhogen van het bij dergelijke verliezen voor schadevergoeding beschikbare maximumbedrag. ***Dit kan gebeuren door de internationale regeling aan te vullen en*** een Europees Fonds ***in te stellen*** dat de schuldeisers vergoedt die krachtens de internationale schadevergoedingsregeling geen volledige schadevergoeding kunnen verkrijgen omdat de totaliteit van geldige vorderingen het bedrag van de vergoeding die krachtens het Fondsverdrag beschikbaar is, overschrijdt.

(4) Een eerste stap om de bescherming te verbeteren van de slachtoffers in geval van een verlies in Europa ***van olie, gevaarlijke of andere schadelijke stoffen*** is het aanzienlijk verhogen van het bij dergelijke verliezen voor schadevergoeding beschikbare maximumbedrag. ***Idealiter zou dit moeten gebeuren door ter aanvulling van de huidige internationale CLC/IOPC-regelingen een internationaal derde niveau te creëren. Tot die tijd moet als aanvulling*** een Europees Fonds ***worden ingesteld*** dat de schuldeisers vergoedt die krachtens de internationale schadevergoedingsregeling geen volledige schadevergoeding kunnen verkrijgen omdat de totaliteit van geldige vorderingen het bedrag van de vergoeding die krachtens het Fondsverdrag beschikbaar is, overschrijdt.

*Motivering*

*Deze verordening moet ook betrekking hebben op bunkerolie, gevaarlijke en schadelijke stoffen aangezien het Bunkerverdrag van 2001 en het Aansprakelijkheidsverdrag voor het vervoer van gevaarlijke en schadelijke stoffen van 1996 nog niet zijn geratificeerd of ten uitvoer gelegd.*

*De Juridische Commissie van de IMO heeft ingestemd met een verhoging van ongeveer 50% van de bestaande maximumbedragen voor 1992 van het CLC en het IOPC-Fonds. Andere tekortkomingen in het CLC-verdrag en het Fondsverdrag worden ter sprake gebracht in de in juli 2000 ingestelde IOPC-Werkgroep met het uitdrukkelijk doel internationaal aanvaardbare oplossingen te zoeken. Het zou jammer zijn indien de zeer succesvolle internationale regeling zou worden ontworpen of uiteindelijk vernietigd door regionale initiatieven, hoe goed die ook zijn bedoeld.*

Amendement 6

Overweging 5

(5) Een Europees Fonds voor de vergoeding van schade door verontreiniging **door olie** dient op dezelfde regels, beginselen en procedures te zijn gebaseerd als die van het IOPC-fonds (Internationaal Fonds voor vergoeding van schade door verontreiniging door olie) teneinde onzekerheid te vermijden voor de slachtoffers die schadevergoeding eisen en teneinde de ineffectiviteit of het overdoen te voorkomen van de werkzaamheden die in het kader van het IOPC-fonds worden verricht

(5) Een Europees Fonds voor de vergoeding van schade door verontreiniging dient op dezelfde regels, beginselen en procedures te zijn gebaseerd als die van het IOPC-fonds (Internationaal Fonds voor vergoeding van schade door verontreiniging door olie) teneinde onzekerheid te vermijden voor de slachtoffers die schadevergoeding eisen en teneinde de ineffectiviteit of het overdoen te voorkomen van de werkzaamheden die in het kader van het IOPC-fonds worden verricht

#### *Motivering*

*Deze verordening moet ook betrekking hebben op bunkerolie, gevaarlijke en schadelijke stoffen aangezien het Bunkerverdrag van 2001 en het Aansprakelijkheidsverdrag voor het vervoer van gevaarlijke en schadelijke stoffen van 1996 nog niet zijn geratificeerd of ten uitvoer gelegd.*

#### Amendement 7 Overweging 6

(6) Met het oog op het beginsel dat de vervuiler betaalt, moeten de kosten van **olieverliezen** worden gedragen door de industrie die betrokken is bij het vervoer van **olie** over zee.

(6) Met het oog op het beginsel dat de vervuiler betaalt, moeten de kosten van **verliezen van olie, gevaarlijke of schadelijke stoffen** worden gedragen door de industrie die betrokken is bij het vervoer van **deze stoffen** over zee. **Met name reders, oliemaatschappijen en ontvangers van gevaarlijke en schadelijke stoffen moeten in de algemene schadevergoedingsregeling hun aandeel betalen op een billijke basis.**

#### *Motivering*

*Deze verordening moet ook betrekking hebben op bunkerolie, gevaarlijke en schadelijke stoffen aangezien het Bunkerverdrag van 2001 en het Aansprakelijkheidsverdrag voor het vervoer van gevaarlijke en schadelijke stoffen van 1996 nog niet zijn geratificeerd of ten uitvoer gelegd.*

*Benadrukt moet worden dat degenen die verantwoordelijk zijn voor het betalen van een passende schadevergoeding de reders en oliemaatschappijen zijn, alsook de ontvangers van gevaarlijke en schadelijke stoffen die de schepen bevrachten. Voorts moet worden erkend dat vooraleer te beslissen wie respectievelijk bijdraagt aan de verschillende elementen van de*



*regeling, de algemene schadevergoedingsregeling eerst in de praktijk moet worden bekeken.*

Amendement 8  
Overweging 7

(7) De geharmoniseerde  
Gemeenschapsmaatregelen om te voorzien  
in bijkomende vergoeding van de schade  
door Europese **olieverliezen** dienen de  
kosten van dergelijke **olieverliezen** over alle  
**kustlidstaten** te verdelen.

(7) De geharmoniseerde  
Gemeenschapsmaatregelen om te voorzien  
in bijkomende vergoeding van de schade  
door Europese **verliezen** dienen de kosten  
van dergelijke **verliezen** over alle **lidstaten** te  
verdelen.

*Motivering*

*Deze verordening moet ook betrekking hebben op bunkerolie, gevaarlijke en schadelijke stoffen aangezien het Bunkerverdrag van 2001 en het Aansprakelijkheidsverdrag voor het vervoer van gevaarlijke en schadelijke stoffen van 1996 nog niet zijn geratificeerd of ten uitvoer gelegd.*

*De kosten moeten worden gedeeld door alle lidstaten van de Unie op basis van het beginsel van billijkheid en gemeenschappelijk gebruik.*

Amendement 9  
Overweging 8

(8) Een Gemeenschapswijd  
schadevergoedingsfonds (COPE-fonds) dat  
gebaseerd is op de bestaande internationale  
regeling is de meest efficiënte weg om  
deze doelstellingen te bereiken.

(8) Een Gemeenschapswijd  
schadevergoedingsfonds (COPE-fonds) dat  
gebaseerd is op de bestaande internationale  
regeling is **thans** de meest efficiënte weg  
om deze doelstellingen te bereiken.

*Motivering*

*Afspraken over schadevergoeding zijn het meest effectief wanneer deze op (mondiaal) internationaal niveau (IOPC) worden gemaakt. Daarom zal deze verordening slechts moeten bestaan voor de periode waarin de daarin genoemde bepalingen niet in (mondiale) internationale regelingen zijn vastgelegd. Door het benadrukken van de tijdelijke aard van de regeling kan tevens de (potentiële) spanning onder andere deelnemers binnen IOPC worden ondervangen.*

Amendement 10  
Overweging 13

(13) Parallel aan het vaststellen van de  
maatregelen in deze verordening dient de  
bestaande internationale regeling van

(13) Parallel aan het vaststellen van de  
maatregelen in deze verordening dient de  
bestaande internationale regeling van

aansprakelijkheid voor en vergoeding van schade door verontreiniging door olie te worden herzien om een nauwer verband tot stand te brengen tussen de verantwoordelijkheden en handelingen van de deelnemers aan het vervoer **van olie over zee** en hun blootstelling aan aansprakelijkheid. Meer in het bijzonder dient de aansprakelijkheid van de reder onbegrensd te zijn indien is aangetoond dat de schade door verontreiniging het gevolg is van grove nalatigheid van zijn kant, moet de aansprakelijkheidsregeling niet expliciet een aantal andere centrale deelnemers aan het vervoer **van olie over zee** beschermen en moet het vergoeden van schade aan het milieu als zodanig opnieuw worden bekeken en verruimd in het licht van vergelijkbare schadevergoedingsregelingen die krachtens het Gemeenschapsrecht zijn ingesteld,

aansprakelijkheid voor en vergoeding van schade door verontreiniging door olie te worden herzien om een nauwer verband tot stand te brengen tussen de verantwoordelijkheden en handelingen van de deelnemers aan het vervoer en hun blootstelling aan aansprakelijkheid. Meer in het bijzonder dient de aansprakelijkheid van de reder onbegrensd te zijn indien is aangetoond dat de schade door verontreiniging het gevolg is van grove nalatigheid van zijn kant, moet de aansprakelijkheidsregeling niet expliciet een aantal andere centrale deelnemers aan het vervoer beschermen en moet het vergoeden van schade aan het milieu als zodanig opnieuw worden bekeken en verruimd in het licht van vergelijkbare schadevergoedingsregelingen die krachtens het Gemeenschapsrecht zijn ingesteld. **Daarnaast moet vooruitgang worden geboekt ten aanzien van een regeling inzake aansprakelijkheid voor en vergoeding van schade bij het vervoer van schadelijke en gevaarlijke stoffen.**

#### *Motivering*

*In de toelichting bij de ontwerpverordening dringt de Commissie niet alleen aan op vooruitgang in de richting van een internationale regeling voor aansprakelijkheid voor en vergoeding van schade bij het vervoer van schadelijke stoffen, maar ook op een Europese aansprakelijkheids- en vergoedingsregeling voor verontreiniging van de zee, mochten de inspanningen op internationaal niveau schipbreuk lijden. Een en ander zou ook in de verordening zelf moeten worden vermeld.*

#### Amendement 11 Overweging 13 bis (nieuw)

***(13 bis) Op grond van mogelijke ontwikkelingen en besprekingen in de Internationale Maritieme Organisatie kan het noodzakelijk zijn onderhavige richtlijn te wijzigen zodat zij in overeenkomst is met de internationale afspraken, die uiteraard in de geest van deze richtlijn zullen liggen.***

### *Motivering*

*Het is goed dat er enige soepelheid is indien de Internationale Maritieme Organisatie een derde niveau van aansprakelijkheid aanvaardt. Zo kan er een internationale oplossing komen die voor alle partijen acceptabel is.*

### Amendement 12

#### Artikel 1

Het doel van deze verordening is zorg te dragen voor de toereikende vergoeding van schade door verontreiniging in de wateren van de EU die het gevolg is van het vervoer van olie over zee, door de bestaande internationale aansprakelijkheids- en schadevergoedingsregeling op communautair niveau aan te vullen en een geldboete in te voeren die moet worden opgelegd aan elke persoon die aantoonbaar aan een voorval van verontreiniging door olie heeft bijgedragen door zijn onrechtmatige opzettelijke of grovelijk nalatige handelingen of verzuimen.

Het doel van deze verordening is zorg te dragen voor de toereikende vergoeding van schade door verontreiniging in de wateren van de EU die het gevolg is van het vervoer van olie, ***gevaarlijke en schadelijke stoffen, uitgezonderd nucleair materiaal***, over zee, door de bestaande internationale aansprakelijkheids- en schadevergoedingsregeling op communautair niveau aan te vullen en een geldboete in te voeren die moet worden opgelegd aan elke persoon die aantoonbaar aan een voorval van verontreiniging door olie heeft bijgedragen door zijn onrechtmatige opzettelijke of grovelijk nalatige handelingen of verzuimen.

### *Motivering*

*Deze verordening moet ook betrekking hebben op bunkerolie, gevaarlijke en schadelijke stoffen aangezien het Bunkerverdrag van 2001 en het Aansprakelijkheidsverdrag voor het vervoer van gevaarlijke en schadelijke stoffen van 1996 nog niet zijn geratificeerd of ten uitvoer gelegd. Nucleair materiaal wordt uitgesloten aangezien dit al wordt geregeld door de Overeenkomst inzake de wettelijke aansprakelijkheid op het gebied van het zeevervoer van nucleaire stoffen van 1971, die geratificeerd is en ten uitvoer is gelegd.*

### Amendement 13

#### Artikel 3, lid 2 bis (nieuw)

***2 bis. “Bunkerverdrag”: Internationaal verdrag van 2001 inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door bunkerolie.***

### Motivering

*Ter erkenning van het feit dat deze verordening ook betrekking moet hebben op bunkerolie, gevaarlijke en schadelijke stoffen aangezien het Bunkerverdrag van 2001 en het Aansprakelijkheidsverdrag voor het vervoer van gevaarlijke en schadelijke stoffen van 1996 nog niet zijn geratificeerd of ten uitvoer gelegd.*

### Amendement 14 Artikel 3, lid 2 ter (nieuw)

***2 ter. "HNS-Verdrag": Internationaal Verdrag van 1996 inzake aansprakelijkheid en vergoeding voor schade in samenhang met het vervoer over zee van gevaarlijke en schadelijke stoffen.***

### Motivering

*Schadevergoeding voor verontreiniging door tankers in Europese wateren veroorzaakt door olie, gevaarlijke en schadelijke stoffen - deze verordening moet ook betrekking hebben op bunkerolie, gevaarlijke en schadelijke stoffen aangezien het Bunkerverdrag van 2001 en het Aansprakelijkheidsverdrag voor het vervoer van gevaarlijke en schadelijke stoffen van 1996 nog niet zijn geratificeerd of ten uitvoer gelegd.*

### Amendement 15 Artikel 3, lid 5

5. "Ton": **met betrekking tot olie**, een metrieke ton.

5. "Ton": een metrieke ton.

### Motivering

*Deze definitie moet niet alleen betrekking hebben op olie maar ook op gevaarlijke en schadelijke stoffen.*

### Amendement 16 Artikel 3, lid 6

6. "Laad- of losinrichting": een voor opslag in bulk dienende inrichting welke geschikt is tot het ontvangen van over water vervoerde olie, met inbegrip van elke buiten de kust gelegen

6. "Laad- of losinrichting": een voor opslag in bulk dienende inrichting welke geschikt is tot het ontvangen van over water vervoerde olie, **gevaarlijke en schadelijke stoffen**, met inbegrip van elke buiten de kust gelegen

installatie die met een zodanige inrichting is verbonden.

installatie die met een zodanige inrichting is verbonden.

*Motivering*

*Deze verordening moet ook betrekking hebben op bunkerolie, gevaarlijke en schadelijke stoffen aangezien het Bunkerverdrag van 2001 en het Aansprakelijkheidsverdrag voor het vervoer van gevaarlijke en schadelijke stoffen van 1996 nog niet zijn geratificeerd of ten uitvoer gelegd.*

Amendement 17  
Artikel 4, titel

**Instelling van een Fonds voor vergoeding van schade door verontreiniging door *olie* in de Europese wateren**

**Instelling van een Fonds voor vergoeding van schade door verontreiniging door *tankers* in de Europese wateren veroorzaakt door *olie, gevaarlijke en schadelijke stoffen***

*Motivering*

*Deze verordening moet ook betrekking hebben op bunkerolie, gevaarlijke en schadelijke stoffen aangezien het Bunkerverdrag van 2001 en het Aansprakelijkheidsverdrag voor het vervoer van gevaarlijke en schadelijke stoffen van 1996 nog niet zijn geratificeerd of ten uitvoer gelegd.*

Amendement 18  
Artikel 4, paragraaf 1

Er wordt een Fonds voor vergoeding van schade door verontreiniging door ***olie*** in de Europese wateren (hierna "het COPE-fonds") ingesteld met de volgende doelstellingen:

Er wordt een Fonds voor vergoeding van schade door verontreiniging door ***tankers*** in de Europese wateren ***veroorzaakt door olie, gevaarlijke en schadelijke stoffen*** (hierna "het COPE-fonds") ingesteld met de volgende doelstellingen:

*Motivering*

*Zie amendement 40.*

Amendement 19  
Artikel 5, lid 4

**4. Onverminderd de leden 1 en 2 kan de Commissie besluiten geen schadevergoeding te betalen aan de reder, beheerder of exploitant van het bij het voorval betrokken schip of aan hun vertegenwoordigers. De Commissie kan eveneens besluiten een persoon die met betrekking tot het vervoer gedurende hetwelk het voorval zich heeft voorgedaan een contractuele relatie had met de vervoerder of elke andere persoon die direct of indirect bij dat vervoer betrokken was niet te vergoeden. De Commissie stelt in overeenstemming met artikel 9, lid 2 vast welke eventuele schuldeisers onder deze categorieën vallen en neemt dienovereenkomstig een besluit.**

**Schrappen**

*Motivering*

*Er is geen enkele motivering of verklaring voort lid 4. Zichtbaar wordt de wil van de Commissie om beslissingsbevoegd te zijn.*

Amendement 20  
Artikel 5, lid 6 bis (nieuw)

**6 bis. Het COPE-fonds dient te voorzien in de mogelijkheid van een vervroegde voorlopige betaling binnen een termijn van zes maanden.**

*Motivering*

*Het gaat om een urgente uitkering aan slachtoffers van mariene verontreiniging die zich dikwijls in een zeer hachelijke toestand bevinden in afwachting van deze eerste betalingen.*

Amendement 21  
Artikel 6, Titel

**Bijdragen door de ontvangers van olie**

**Bijdragen door de operatoren die betrokken zijn bij het vervoer van olie, gevaarlijke en schadelijke stoffen**

*Motivering*

*Benadrukt moet worden dat degenen die verantwoordelijk zijn voor het betalen van een*

*passende schadevergoeding de reders en oliemaatschappijen zijn, alsook de ontvangers van gevaarlijke en schadelijke stoffen die de schepen bevrachten. Voorts moet worden erkend dat vooraleer te beslissen wie respectievelijk bijdraagt aan de verschillende elementen van de regeling, de algemene schadevergoedingsregeling eerst in de praktijk moet worden bekeken.*

Amendement 22  
Artikel 6, lid 1

*1. Elke persoon die jaarlijks meer dan 150.000 ton bijdragende olie ontvangt welke over zee wordt aangevoerd naar havens of laad- en losinstallaties op het grondgebied van een lidstaat en verplicht is om bij te dragen in het IOPC-fonds is verplicht om bij te dragen in het COPE-fonds.*

*1. Het COPE-fonds, dat naast het bestaande IOPC-fonds van 1992 wordt ingesteld, bestaat uit twee niveaus:*

*Niveau 1: bepaalt hogere grenzen voor de door de reders te betalen schadevergoeding in gevallen waar de kosten van de schade door vervuiling de gemiddelde schadevergoedingsgrens die is vastgelegd in het kader van het bestaande CLC-verdrag van 1992 en van het IOPC-verdrag van 1992, overschrijden of dreigen te overschrijden;*

*Niveau 2: stelt een aanvullend fonds in waaraan moet worden bijgedragen door de ontvangers van de vracht in gevallen waar de kosten van de schade door vervuiling hoger liggen of dreigen hoger te liggen dan de gemiddelde schadevergoedingsgrens die is vastgelegd in het kader van het bestaande IOPC-verdrag van 1992 zoals aangevuld met de bijdrage van de reder overeenkomstig niveau 1 van het COPE-fonds of van het HNS-verdrag van 1996 zodra het geratificeerd is. Voor dit doel zullen "ontvangers van vracht" als volgt gedefinieerd worden:*

*Elke persoon die jaarlijks meer dan 150.000 ton bijdragende olie, gevaarlijke en schadelijke stoffen ontvangt welke over zee wordt aangevoerd naar havens of laad- en losinstallaties op het grondgebied van een lidstaat en verplicht is om bij te dragen in het IOPC-fonds is verplicht om bij te dragen in het COPE-fonds.*

### Motivering

*Het Aansprakelijkheidsverdrag van 1992 legt de aansprakelijkheid doelbewust bij de geregistreerde reder en zijn aansprakelijkheidsverzekeraars en dit is zeer praktisch gebleken. De personen die de vracht verhandelen worden niet direct aansprakelijk gesteld voor schade door olievervuiling, onder meer omdat zij het schip dat hun goederen zal vervoeren niet kunnen inspecteren noch op een andere manier de toestand van de binnenkant van het schip kunnen controleren en omdat zij geen directe controle hebben over het onderhoud of de exploitatie van het schip. Indien een eind wordt gemaakt aan de bestaande verdeling van de aansprakelijkheid, welke geleidelijk over de jaren heen was opgebouwd, dan zal dit er uiteindelijk toe leiden dat de verantwoordelijkheid van de reder verwatert en zal dit de verzekeraars ontmoedigen om zich actief bezig te houden met de conditie en de exploitatie van de schepen die zij verzekeren. Het zou zelfs kunnen leiden tot een verlaging van de normen.*

*Schadevergoeding voor verontreiniging door tankers in Europese wateren (COPE) veroorzaakt door olie, gevaarlijke en schadelijke stoffen - deze verordening moet ook betrekking hebben op bunkerolie, gevaarlijke en schadelijke stoffen aangezien het Bunkerverdrag van 2001 en het Aansprakelijkheidsverdrag voor het vervoer van gevaarlijke en schadelijke stoffen van 1996 nog niet zijn geratificeerd of ten uitvoer gelegd.*

#### Amendement 23 Artikel 6, lid 1 bis (nieuw)

***1 bis. De reder die is betrokken bij de tankeroperatie die verantwoordelijk is voor een voorval dat de zee verontreinigt, moet bijdragen aan de schadevergoeding voor de slachtoffers op gelijke voet als de ontvangers van de vracht. Hiertoe dient elk in de Europese territoriale wateren of economische zones varende schip op straffe van een zware geldboete te beschikken over een financiële garantie.***

### Motivering

*De reders moeten aansprakelijk worden gesteld. Zij zijn in de eerste plaats verantwoordelijk voor de staat waarin hun schepen verkeren en zij moeten de risico's delen net zoals zij hun aandeel hebben in de winsten. Dit financiële garantiecertificaat zou, naast het voordeel van een gewaarborgde solvabiliteit, al in een eerder stadium voorzorgsmaatregelen op het gebied van de veiligheid op zee mogelijk maken.*

#### Amendement 24 Artikel 6, lid 2



2. De bijdragen worden enkel geïnd nadat zich een onder het toepassingsgebied van deze verordening vallend voorval heeft voorgedaan waarvan de schade de maximumvergoedingsgrenzen van het IOPC-fonds overschrijdt of dreigt te overschrijden. Met betrekking tot de voor elk dergelijk voorval in totaal te heffen bijdragen wordt door de Commissie in overeenstemming met artikel 9, lid 2 een besluit genomen. Op basis van dat besluit berekent de Commissie voor elke persoon als bedoeld in lid 1 de bijdrage, uitgaande van een vast bedrag per ton door de betrokken persoon ontvangen bijdragende olie.

2. De bijdragen **van de ontvangers van olie, gevaarlijke en schadelijke stoffen in niveau 2 van het COPE-fonds** worden enkel geïnd nadat zich een onder het toepassingsgebied van deze verordening vallend voorval heeft voorgedaan waarvan de schade de maximumvergoedingsgrenzen van het IOPC-fonds **zoals aangevuld met de bijdrage van de reder overeenkomstig niveau 1 van het COPE-fonds**, overschrijdt of dreigt te overschrijden. Met betrekking tot de voor elk dergelijk voorval in totaal **van de ontvangers van olie, gevaarlijke en schadelijke stoffen** te heffen bijdragen wordt door de Commissie in overeenstemming met artikel 9, lid 2 een besluit genomen, **nadat rekening is gehouden met de bijdrage van de reder overeenkomstig niveau 1 van het COPE-fonds**. Op basis van dat besluit berekent de Commissie voor elke persoon als bedoeld in lid 1 de bijdrage, uitgaande van een vast bedrag per ton door de betrokken persoon ontvangen bijdragende olie.

#### *Motivering*

*Het Aansprakelijkheidsverdrag van 1992 legt de aansprakelijkheid doelbewust bij de geregistreeerde reder en zijn aansprakelijkheidsverzekeraars en dit is zeer praktisch gebleken. De personen die de vracht verhandelen worden niet direct aansprakelijk gesteld voor schade door olievervuiling, onder meer omdat zij het schip dat hun goederen zal vervoeren niet kunnen inspecteren noch op een andere manier de toestand van de binnenkant van het schip kunnen controleren en omdat zij geen directe controle hebben over het onderhoud of de exploitatie van het schip. Indien een eind wordt gemaakt aan de bestaande verdeling van de aansprakelijkheid, welke geleidelijk over de jaren heen was opgebouwd, dan zal dit er uiteindelijk toe leiden dat de verantwoordelijkheid van de reder verwatert en zal dit de verzekeraars ontmoedigen om zich actief bezig te houden met de conditie en de exploitatie van de schepen die zij verzekeren. Het zou zelfs kunnen leiden tot een verlaging van de normen.*

*Schadevergoeding voor verontreiniging door tankers in Europese wateren veroorzaakt door olie, gevaarlijke en schadelijke stoffen - deze verordening moet ook betrekking hebben op bunkerolie, gevaarlijke en schadelijke stoffen aangezien het Bunkerverdrag van 2001 en het Aansprakelijkheidsverdrag voor het vervoer van gevaarlijke en schadelijke stoffen van 1996 nog niet zijn geratificeerd of ten uitvoer gelegd.*

#### Amendement 25

### Artikel 6, lid 3

3. De bedragen bedoeld in lid 2 worden verkregen door het totaal van de verschuldigde bijdragen te delen door de totale hoeveelheid bijdragende olie die in het betrokken jaar in alle lidstaten is ontvangen.

3. De bedragen bedoeld in lid 2 worden verkregen door het totaal van de verschuldigde bijdragen te delen door de totale hoeveelheid bijdragende olie, **gevaarlijke en schadelijke stoffen** die in het betrokken jaar in alle lidstaten is ontvangen, **nadat rekening is gehouden met de bijdrage van de reder overeenkomstig niveau 1 van het COPE-fonds.**

### Motivering

*Het Aansprakelijkheidsverdrag van 1992 legt de aansprakelijkheid doelbewust bij de geregistreerde reder en zijn aansprakelijkheidsverzekeraars en dit is zeer praktisch gebleken. De personen die de vracht verhandelen worden niet direct aansprakelijk gesteld voor schade door olievervuiling, onder meer omdat zij het schip dat hun goederen zal vervoeren niet kunnen inspecteren noch op een andere manier de toestand van de binnenkant van het schip kunnen controleren en omdat zij geen directe controle hebben over het onderhoud of de exploitatie van het schip. Indien een eind wordt gemaakt aan de bestaande verdeling van de aansprakelijkheid, welke geleidelijk over de jaren heen was opgebouwd, dan zal dit er uiteindelijk toe leiden dat de verantwoordelijkheid van de reder verwatert en zal dit de verzekeraars ontmoedigen om zich actief bezig te houden met de conditie en de exploitatie van de schepen die zij verzekeren. Het zou zelfs kunnen leiden tot een verlaging van de normen.*

*Schadevergoeding voor verontreiniging door tankers in Europese wateren (COPE) veroorzaakt door olie, gevaarlijke en schadelijke stoffen - deze verordening moet ook betrekking hebben op bunkerolie, gevaarlijke en schadelijke stoffen aangezien het Bunkerverdrag van 2001 en het Aansprakelijkheidsverdrag voor het vervoer van gevaarlijke en schadelijke stoffen van 1996 nog niet zijn geratificeerd of ten uitvoer gelegd.*

### Amendement 26

#### Artikel 6, lid 4

4. De lidstaten dragen er zorg voor dat een persoon die op zijn grondgebied in zodanige hoeveelheden bijdragende olie ontvangt dat hij verplicht is in het COPE-fonds bij te dragen vermeld wordt op een lijst die door de Commissie in overeenstemming met de navolgende bepalingen van dit artikel wordt samengesteld en geactualiseerd.

4. De lidstaten dragen er zorg voor dat een persoon die op zijn grondgebied in zodanige hoeveelheden bijdragende olie, **gevaarlijke en schadelijke stoffen** ontvangt dat hij verplicht is in het COPE-fonds bij te dragen vermeld wordt op een lijst die door de Commissie in overeenstemming met de navolgende bepalingen van dit artikel wordt samengesteld en geactualiseerd.

### Motivering

*Schadevergoeding voor verontreiniging door tankers in Europese wateren veroorzaakt door olie, gevaarlijke en schadelijke stoffen - deze verordening moet ook betrekking hebben op bunkerolie, gevaarlijke en schadelijke stoffen aangezien het Bunkerverdrag van 2001 en het Aansprakelijkheidsverdrag voor het vervoer van gevaarlijke en schadelijke stoffen van 1996 nog niet zijn geratificeerd of ten uitvoer gelegd.*

#### Amendement 27

##### Artikel 6, lid 6

6. Teneinde vast te stellen welke personen op een bepaald tijdstip gehouden zijn bij te dragen in het COPE-fonds en, zo nodig, te bepalen welke hoeveelheden olie in aanmerking moeten worden genomen ten aanzien van elke zodanige persoon bij het vaststellen van de door hem verschuldigde bijdrage, geldt de lijst als bewijs van de daarin vermelde gegevens totdat het tegendeel bewezen is.

6. Teneinde vast te stellen welke personen op een bepaald tijdstip gehouden zijn bij te dragen in het COPE-fonds en, zo nodig, te bepalen welke hoeveelheden olie, **gevaarlijke en schadelijke stoffen** in aanmerking moeten worden genomen ten aanzien van elke zodanige persoon bij het vaststellen van de door hem verschuldigde bijdrage, geldt de lijst als bewijs van de daarin vermelde gegevens totdat het tegendeel bewezen is.

### Motivering

*Schadevergoeding voor verontreiniging door tankers in Europese wateren (COPE) veroorzaakt door olie, gevaarlijke en schadelijke stoffen - deze verordening moet ook betrekking hebben op bunkerolie, gevaarlijke en schadelijke stoffen aangezien het Bunkerverdrag van 2001 en het Aansprakelijkheidsverdrag voor het vervoer van gevaarlijke en schadelijke stoffen van 1996 nog niet zijn geratificeerd of ten uitvoer gelegd.*

#### Amendement 28

##### Artikel 6, lid 7

7. De bijdragen worden betaald aan de Commissie en de inning dient uiterlijk te zijn voltooid **één jaar** nadat het besluit om de bijdragen te heffen door de Commissie is genomen.

7. De bijdragen worden betaald aan de Commissie en de inning dient uiterlijk te zijn voltooid **zes maanden** nadat het besluit om de bijdragen te heffen door de Commissie is genomen.

### Motivering

*De schadeloosstelling van slachtoffers staat bij deze maatregel centraal, en daarom moet de termijn voor de inning van de noodzakelijke bijdragen zo kort mogelijk zijn.*

#### Amendement 29

##### Artikel 9, lid 1

1. De Commissie wordt bijgestaan door een Comité voor het COPE-fonds bestaande uit vertegenwoordigers van de lidstaten en voorgezeten door de vertegenwoordiger van de Commissie.

1. De Commissie wordt bijgestaan door een Comité voor het COPE-fonds bestaande uit vertegenwoordigers van de lidstaten en voorgezeten door de vertegenwoordiger van de Commissie.

***De gekozen plaatselijke vertegenwoordigers van het gebied waarvoor de besluiten als bedoeld in artikel 8, lid 2 moeten worden genomen, nemen als adviseurs aan de vergaderingen van het Comité deel.***

*Motivering*

*De vertegenwoordigers van een door een olieramp getroffen regio moeten voordat besluiten over compensatieregelingen worden genomen, een advies kunnen uitbrengen.*

Amendement 30  
Artikel 9, lid 1 bis (nieuw)

***1 bis. Het comité van het COPE-fonds legt een jaarlijks verslag over zijn werkzaamheden voor aan de Raad van Ministers en het Europees Parlement.***

*Motivering*

*Om zowel de Raad als het Europees Parlement op de hoogte te houden van vorderingen en activiteiten.*

Amendement 31  
Artikel 9, lid 2, alinea 3

De termijn als bedoeld in artikel 4, lid 3 bedraagt één maand

De termijn als bedoeld in artikel 4, lid 3 bedraagt één maand

***De gekozen plaatselijke vertegenwoordigers van het getroffen gebied krijgen ten aanzien van de besluiten als bedoeld in artikel 8, lid 2 voorafgaande aan de besluitvorming gelegenheid tot het uitbrengen van advies.***

### *Motivering*

*De vertegenwoordigers van een door een olieramp getroffen regio moeten voordat besluiten over compensatieregelingen worden genomen, een advies kunnen uitbrengen.*

Amendement 32  
Artikel 9 bis (nieuw)

***In hechte samenwerking met de IMO stelt de Commissie duidelijke administratieve regels op voor de interactie tussen het beheer van het COPE-fonds en het beheer van het bestaande IOPC-fonds, overeenkomstig de beginselen van transparantie, efficiëntie en kosteneffectiviteit.***

### *Motivering*

*Er moeten duidelijke regels worden vastgelegd inzake de te volgen procedures om te zorgen voor efficiënte interactie tussen het nieuwe COPE-fonds en de bestaande internationale regeling, om te vermijden dat onnodige administratieve en financiële lasten worden gelegd op deze fondsen en om een naadloze overgang van het ene naar het andere fonds mogelijk te maken wanneer het plafond van het internationaal fonds overschreden wordt.*

Amendement 33  
Artikel 10 bis (nieuw)

***1) Uiterlijk op 1 juli 2003 legt de Commissie een verslag voor over de inspanningen inzake verbeteringen van de internationale aansprakelijkheids- en vergoedingsregeling op het niveau van de Internationale Maritieme Organisatie en beoordeelt zij met name de vooruitgang die is geboekt ten aanzien van***

***a) een wezenlijke verhoging van de aansprakelijkheid van scheepseigenaren in het kader van de aansprakelijkheidsovereenkomst;***

***b) een verhoging van de bedragen van de vergoedingen in het kader van de fondsovereenkomst;***

***c) de uitbreiding van de***

**aansprakelijkheidsovereenkomst tot alle overige bij het vervoer van olie, gevaarlijke en schadelijke stoffen over zee betrokkenen, met name bevrachters, beheerders en exploitanten;**

**d) de uitbreiding van de vergoedingen voor milieuschade in navolging van vergelijkbare, in het Gemeenschapsrecht vastgelegde vergoedingsregelingen;**

**2) Wanneer de Commissie van mening is dat wezenlijke vooruitgang in de zin van lid 1 is geboekt, dan stelt zij het Europees Parlement en de Raad voor de bepalingen van deze verordening aan te passen aan de herziene internationale regelingen.**

**3) Komt de Commissie tot de conclusie dat geen wezenlijke verbeteringen in de zin van lid 1 zijn bereikt, dan legt zij het Europees Parlement en de Raad een voorstel voor voor gemeenschappelijke wettelijke voorschriften betreffende de invoering van een Europese aansprakelijkheids- en vergoedingsregeling voor verontreiniging van de zee.**

### *Motivering*

*Principieel gezien verdient een verbetering van de aansprakelijkheids- en vergoedingsregeling op mondiaal niveau de voorkeur boven unilaterale stappen van de EU. Naar aanleiding van het Commissievoorstel wordt momenteel op internationaal vlak eveneens nagedacht over dienovereenkomstige verbeteringen. Derhalve zou in de onderhavige verordening nadrukkelijk moeten worden voorzien in de mogelijkheid deze aan te passen aan een in deze zin verbeterde internationale overeenkomst.*

*Tegelijkertijd kondigt de Commissie in de toelichting bij de ontwerpverordening voorstellen aan voor gemeenschappelijke wettelijke voorschriften voor het geval dat de in het amendement vermelde verbeteringen op internationaal vlak niet worden bereikt. Het is dan ook niet meer dan consequent de optie van een invoering van een Europese aansprakelijkheids- en vergoedingsregeling expliciet in de verordening op te nemen.*

*Bovendien zou de IMO hierdoor het sein worden gegeven dat zij de onderhandelingen op internationaal vlak snel tot een goed einde moet brengen.*

## ONTWERPWETGEVINGSRESOLUTIE

**Wetgevingsresolutie van het Europees Parlement over het voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot instelling van een Fonds voor vergoeding van schade door verontreiniging door olie in de Europese wateren en daarmee samenhangende maatregelen (COM(2000) 802 – C5-0701/2000 – 2000/0326(COD))**

**(Medebeslissingsprocedure: eerste lezing)**

*Het Europees Parlement,*

- gezien het voorstel van de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad (COM(2000) 802<sup>1</sup>),
  - gelet op artikel 251, lid 2 en de artikelen 80, lid 2 en 175, lid 1 van het EG-Verdrag, op grond waarvan het voorstel door de Commissie bij het Parlement is ingediend (C5-0701/2000),
  - gelet op artikel 67 van zijn Reglement,
  - gezien het verslag van de Commissie regionaal beleid, vervoer en toerisme en de adviezen van de Commissie industrie, externe handel, onderzoek en energie en de Commissie milieubeheer, volksgezondheid en consumentenbeleid (A5-0201/2001),
1. hecht zijn goedkeuring aan het aldus gewijzigde Commissievoorstel;
  2. verzoekt om hernieuwde voorlegging indien de Commissie voornemens is ingrijpende wijzigingen in dit voorstel aan te brengen of dit door een nieuwe tekst te vervangen;
  3. verzoekt zijn Voorzitter het standpunt van het Parlement te doen toekomen aan de Raad en de Commissie.

---

<sup>1</sup> PB C 120 van 24.4.2001, blz. 79.

## TOELICHTING

### Inleiding

De milieuramp als gevolg van het vergaan van de Erika voor de Franse kust heeft een schade aangericht van naar schatting 300 miljoen euro. De slachtoffers van de olievervuiling wachten nog steeds op een schadevergoeding. De Commissie wil nu, in aanvulling op de bestaande internationale regeling van aansprakelijkheid voor en vergoeding van schade, een Europees schadevergoedingsfonds (COPE-fonds) instellen om te zorgen voor een toereikende vergoeding voor personen die schade lijden door verontreiniging in de Europese wateren als gevolg van het vervoer van koolwaterstoffen over zee. Anderzijds wil de Commissie dat wordt voorzien in geldboetes welke moeten worden opgelegd aan elke persoon die aan een geval van vervuiling door koolwaterstoffen heeft bijgedragen door zijn onrechtmatige opzettelijke of grovelijk nalatige handelingen of verzuimen.

### Huidige werking van het internationale fonds

Er bestaat reeds een internationale regeling voor vergoeding van schade door verontreiniging door olie afkomstig van schepen, die is ingesteld bij het Internationaal Verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie van 1969 (**CLC-Verdrag**) en het Internationaal Verdrag betreffende de instelling van een Internationaal Fonds voor vergoeding van schade door verontreiniging door olie van 1971 (**Fonds-Verdrag**), beide in 1992 gewijzigd door protocollen.

Deze twee verdragen voorzien in een aansprakelijkheidsregeling met twee niveaus, gebaseerd op een objectieve maar beperkte aansprakelijkheid voor de scheepseigenaar, en op een fonds dat wordt gefinancierd uit bijdragen van olieafnemende bedrijven, waaruit aanvullende schadevergoeding kan worden uitgekeerd aan slachtoffers van schade door verontreiniging door olie, als deze niet volledig door de scheepseigenaar kan worden vergoed (geval van niet-aansprakelijkheid, insolventie of overschrijding van de aansprakelijkheid).

Deze protocollen bij het CLC-Verdrag en het Fonds-Verdrag zijn in 1996 van kracht geworden. Alle EU-lidstaten met een kustlijn zijn nu partij bij de twee protocollen van 1992, met uitzondering van Portugal dat de ratificatieprocedures nog niet heeft afgesloten. De Verenigde Staten hebben hun eigen schaderegeling (Oil Pollution Act van 1990) en nemen daarom niet deel aan deze internationale aansprakelijkheids- en schadevergoedingsregeling.

De regeling van 1992 heeft betrekking op schade door verontreiniging ten gevolge van het verlies van persistente olie uit tankers in kustwateren (tot 200 mijl uit de kust) van de deelnemende staten. Tot de verliezen en schade die onder de regeling vallen, behoren eigendommen en, tot op zekere hoogte, economische verliezen en de kosten van milieuherstellende en preventieve maatregelen, met inbegrip van de kosten voor het opruimen van de verontreiniging.

De maximale schadevergoeding uit het IOPC-fonds bedraagt circa 200 miljoen euro. Het IOPC-fonds wordt gefinancierd uit de bijdragen van maatschappijen of andere organisaties die olie afnemen die over zee wordt vervoerd. Bij olieverliezen zullen alle afnemers van olie over de gehele wereld, die in landen zijn gevestigd welke partij zijn bij het Fondsverdrag, een bijdrage leveren aan de vergoedingen uit en de administratiekosten van het fonds, ongeacht de



plaats waar de schade door verontreiniging is opgetreden. Het IOPC-fonds betaalt geen schadevergoeding als de verontreiniging wordt veroorzaakt door een oorlogsdaad of door olieverlies uit een oorlogsschip. Ook moet worden aangetoond dat de olie afkomstig is van een tanker. Slachtoffers van olielozingen kunnen hun claims rechtstreeks bij het IOPC-fonds indienen en, voor zover deze gerechtvaardigd zijn en aan de desbetreffende criteria voldoen, keert het fonds meteen een schadevergoeding uit. Indien het totaalbedrag van alle gehonoreerde claims het voor het fonds geldende maximum overschrijdt, worden alle schadevergoedingsbedragen proportioneel verlaagd. Eisers kunnen ook een rechtsvordering tot schadevergoeding instellen in de staat waar de schade is opgetreden.

### **Evaluatie van het huidige stelsel**

Sinds de oprichting heeft het Fonds voor vergoeding van schade door verontreiniging door olie ongeveer 100 gevallen behandeld; in de meeste daarvan werden de maximumbedragen voor schadevergoedingen niet overschreden en kon de schade volledig worden vergoed, voor zover het fonds de claims gegrond achtte.

Er is evenwel kritiek geuit op de traagheid bij de uitkering, met name ten aanzien van geld dat met spoed moet worden aangewend, en op de hoogte van de plafonds voor schadevergoeding van slachtoffers alsook de beperking van de aansprakelijkheid.

### **Voorstellen van de Commissie**

- 1) Behalve de traagheid waarmee schadevergoeding wordt uitgekeerd en de aan een plafond gebonden hoogte van het totale bedrag dat wordt uitgekeerd, heeft de internationale regeling nog andere lacunes die in het kader van de IMO gecorrigeerd moeten worden, met name door verhoging van de plafonds, uitbreiding van de vergoeding van schade aan het milieu, onbeperkte aansprakelijkheid van de scheepseigenaar in geval van grove nalatigheid, uitbreiding van de aansprakelijkheid tot de bevrachter, de beheerder of de exploitant van het schip of ook uitbreiding tot andere gevaarlijke stoffen dan olie.
- 2) Opneming in de wetgeving van de lidstaten van sancties wegens grove nalatigheid van de vervoerder.
- 3) Instelling van een fonds voor aanvullende schadevergoeding in Europa naar het model van het IOPC-fonds en waaruit aanvullende en snellere schadevergoeding kan worden betaald aan de slachtoffers van olierampen in Europese wateren (plafond van 1 miljard euro). De Commissie is van mening dat in beginsel moet gelden dat de vervuiler betaalt en dat de kosten van olielozingen dus gedragen moeten worden door de bedrijfstak die zich bezighoudt met het vervoer van olie over zee.

Met deze op het communautaire vlak geharmoniseerde maatregelen worden de kosten van olielozingen omgeslagen over alle lidstaten. Het COPE-fonds kan de terugbetaling van zijn uitgaven eisen van de partijen die bij gevallen van verontreiniging door olie zijn betrokken (ondernemingen die in de Gemeenschap zijn gevestigd en meer dan 150.000 ton zware stookolie en/of ruwe olie per jaar ontvangen), voor zover het daartoe op grond van het internationale recht gemachtigd is.

De Commissie zou het COPE-fonds als vertegenwoordiger beheren en de bijdragen innen volgens de bestaande regels van het IOPC-fonds. De inningstermijn zou één jaar bedragen en de schadeloosstelling van de slachtoffers zou zijn gebaseerd op de evaluatie van het IOPC-fonds. Alle geldmiddelen die niet zijn uitgekeerd worden teruggestort aan de oliemaatschappijen naar rato van hun bijdragen.

### **Vraagstelling**

Is de op dit moment bestaande internationale regeling volledig bevredigend in termen van de snelheid en hoogte van de schadeloosstelling van de slachtoffers?

Zou de invoering van een derde, communautair niveau van schadeloosstelling van de slachtoffers van vervuiling van de zee, gezien het beperkte gewicht van Europa bij de onderhandelingen binnen de IMO, inderdaad bijdragen tot een betere vergoeding van de geleden schade? Moet niet gevreesd worden dat de invoering van dit extra niveau strijdig is met de hoe dan ook noodzakelijke herziening van het IOPC-fonds?

Kan de instelling van het COPE-fonds een oplossing bieden voor de lacunes in het IOPC-fonds, terwijl het toch naar het model van dit laatste fonds is ontworpen?

Het IOPC-fonds is een onafhankelijk orgaan met eigen internationale ambtenaren en een jaarlijkse huishoudelijke begroting. Moet ook het COPE-fonds een permanent orgaan worden en een jaarlijkse heffing opleggen om te voorzien in zijn huishoudelijke uitgaven naast een onmiddellijk beschikbare reserve voor noodgevallen, of moet het, zoals de Commissie wil, slechts van geval tot geval opereren en optreden, uitsluitend als aanvulling op het IOPC-fonds bij een ongeval?

Tenslotte kan men zich de vraag stellen of de Commissie wel het meest geëigende orgaan is om dit fonds te beheren en ten volle te vertegenwoordigen, of zou deze rol doelmatiger en met een directere betrokkenheid van de lidstaten gespeeld kunnen worden door het comité van vertegenwoordigers van de lidstaten dat de Commissie bijstaat en dat deze voorziet (zie de werking van het IOPC-fonds krachtens de artikelen 16 t/m 35 van het protocol van 1992)?

### **Commentaar en vragen van de rapporteur**

Uw rapporteur stelt vast dat de huidige schadevergoedingsregeling vrij bevredigend is, al wordt de werking beperkt door het plafond van 200 miljoen euro (de Erika gaat ongeveer 300 miljoen euro kosten) en het niet snel genoeg voorziet in de geldmiddelen die urgent nodig zijn als zich een milieuramp voordoet.

De invoering van een derde, Europees niveau als aanvulling ten bedrage van maximaal 1 miljard euro lijkt ons dan ook een goed middel om de schadeloosstelling van de slachtoffers te verbeteren.

Uw rapporteur stelt echter vast dat het COPE-fonds volledig geïntegreerd in en procedureel afhankelijk van het IOPC-fonds zou zijn en daarom dezelfde problemen als dit fonds zou ondervinden ten aanzien van het leveren van het bewijs van de vervuiling, ondernemingen die weigeren te betalen, trage opgave door de lidstaten van de betrokken bedrijven of ook

problemen met het vaststellen van de totale schade.

Het voorstel om de aansprakelijkheid uit te breiden tot allen die direct of indirect betrokken zijn bij het vervoer van deze producten over zee, bijvoorbeeld in de vorm van een hoofdelijke aansprakelijkheid, en om de wetgeving in die zin te wijzigen dat behalve olie ook alle andere gevaarlijke producten eronder vallen, lijkt een interessante gedachte, maar zal moeilijk in de praktijk zijn te brengen in het kader van internationale onderhandelingen. De rapporteur wijst er in dit verband op dat de onderhandelingen in de IMO gevoerd moeten worden door de Raad.

Zonder dit streven naar een betere wettelijke schadeloosstelling van slachtoffers van verontreiniging van de zee ter discussie te willen stellen, is het volgens ons toch ten minste even belangrijk om in een eerder stadium in te grijpen door middel van een echt preventiebeleid (pakket Erika I en II).

Een hoofdelijke bijdrage van de betrokkenen bij ongevallen kan ook contraproductief werken door investeringen in een grotere veiligheid te ontmoedigen en bovendien bestaat het gevaar dat een dergelijke opslag wordt doorberekend in de verbruikersprijs van brandstoffen.

Anders dan de Commissie in haar voorstel voorstelt, is de rapporteur van mening dat een comité van vertegenwoordigers van de lidstaten beter geschikt is om verontreiniging van de zee aan te pakken. Een klein vast apparaat, dat eens per jaar bijeenkomt en incidenteel in geval van een ongeval op zee, zou dit comité kunnen bijstaan door het secretariaat te voeren. Met het oog op een snelle uitkering van de eerste schadevergoedingen onderstreept de rapporteur dat in het kader van dit fonds aangedrongen moet worden op duidelijke termijnen voor de procedure, los van de vraag of praktische problemen optreden.

Dit comité zou uit drie componenten kunnen bestaan met verplichte deelneming van: vertegenwoordigers van de lidstaten, de Commissie en plaatselijke volksvertegenwoordigers uit de getroffen gebieden. De rapporteur denkt dat in het kader van dit comité een echt beleid van onderlinge afstemming en coördinatie van nationale beleidsmaatregelen kan ontstaan. Door onderlinge afstemming tussen de verschillende landen zouden oplossingen gevonden kunnen worden voor de praktische problemen en kan de uitvoering ervan op het nationale vlak soepeler verlopen. Als voorbeeld kan worden verwezen naar de versterking van het nationale strafrecht die de Commissie noemt.

De rapporteur legt meer dan in de voorstellen van de Commissie de nadruk op het gevaar dat de aansprakelijkheid bij milieukwesties vaak moeilijk vast te stellen is, des te meer omdat een kaderrichtlijn wordt voorbereid die deze aansprakelijkheid beter kan afbakenen.

Tot slot zou hij graag van de Commissie horen in welk stadium de internationale onderhandelingen over de integratie van dit nieuwe compensatiefonds verkeren en welke resultaten daarbij zijn behaald. Heeft de Commissie reeds onderhandelingen met het IOPC-fonds aangeknoopt en zo ja, ligt er een "memorandum of understanding" in het verschiet waarin alle kwesties betreffende de samenwerking tussen beide fondsen worden geregeld. Dit lijkt ons absoluut noodzakelijk om te zorgen dat de procedure duidelijk en nauwkeurig genoeg is en wordt vermeden dat in spoedeisende gevallen geschillen over de uitleg optreden.

Voor alle hierboven belichte problemen kan een bevredigende oplossing worden gevonden

door enkele wijzigingen in het Commissievoorstel aan te brengen. Het doel dat zij nastreeft moet daarbij worden gesteund: een doeltreffender stelsel van schadeloosstelling van slachtoffers van verontreiniging van de zee door ongevallen.

28 mei 2001

## **ADVIES VAN DE COMMISSIE INDUSTRIE, EXTERNE HANDEL, ONDERZOEK EN ENERGIE**

aan de Commissie regionaal beleid, vervoer en toerisme

inzake het voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot instelling van een Fonds voor vergoeding van schade door verontreiniging door olie in de Europese wateren en daarmee samenhangende maatregelen  
(COM(2000) 802 – C5-0701/2000 – 2000/0326(COD))

Rapporteur voor advies: Dominique Vlasto

### **PROCEDUREVERLOOP**

De Commissie industrie, externe handel, onderzoek en energie benoemde op haar vergadering van 13 februari 2001 Dominique Vlasto tot rapporteur voor advies.

De commissie behandelde het ontwerpadvies op haar vergaderingen van 11 april, 24 april en 28 mei 2001.

Op laatstgenoemde vergadering hechtte zij met met algemene stemmen haar goedkeuring aan de hierna volgende amendementen.

Bij de stemming waren aanwezig: Carlos Westendorp y Cabeza (voorzitter), Peter Michael Mombaur (ondervoorzitter), Konstantinos Alyssandrakis, Gérard Caudron, Giles Bryan Chichester, Elisa Maria Damião (verving François Zimeray), Harlem Désir, Francesco Fiori (verving Umberto Scapagnini), Christos Folias, Jacqueline Foster (verving Roger Helmer), Neena Gill (verving Glyn Ford), Norbert Glante, Alfred Gomolka (verving Angelika Niebler), Cristina Gutiérrez Cortines (verving Concepció Ferrer), Michel Hansenne, Malcolm Harbour (suppléant Paul Rübig), Werner Langen, Rolf Linkohr, Eryl Margaret McNally, Nelly Maes, Hans-Peter Martin (verving Erika Mann), Giuseppe Nisticò (verving Guido Bodrato), Reino Paasilinna, John Purvis, Imelda Mary Read, Mechtild Rothe, Christian Foldberg Rovsing, Konrad K. Schwaiger, Esko Olavi Seppänen, Helle Thorning-Schmidt (verving Elena Valenciano Martínez-Orozco), Astrid Thors, W.G. van Velzen, Alejo Vidal-Quadras Roca, Anders Wijkman, Myrsini Zorba en Olga Zrihen Zaari

### **BEKNOPTE MOTIVERING**

De Europese Commissie wil een Europees fonds instellen (het COPE-fonds) in aanvulling op de bestaande internationale regeling inzake de wettelijke aansprakelijkheid en de vergoeding van schade door verontreiniging door olie afkomstig van schepen.

Deze internationale regeling is ingesteld met het CLC-verdrag van 1969 en het IOPC-fonds van 1971, beide gewijzigd door de protocollen van 1992. De protocollen bij het CLC-verdrag en het IOPC-fonds traden in werking in 1996. Alle EU-kuststaten zijn partij met uitzondering van Portugal, dat de ratificatieprocedures nog niet heeft afgerond.

De Verenigde Staten nemen niet deel aan deze internationale regeling inzake wettelijke aansprakelijkheid en vergoeding omdat zij beschikken over een eigen systeem dat is ingesteld bij de Oil Pollution Act van 1990 en de Europese Unie gaat op haar beurt een eigen systeem invoeren.

De Europese Commissie stelt weliswaar voor de werking van het COPE-fonds te baseren op de internationale regeling, maar dit zal ertoe leiden dat een deel van de schadevergoedingen niet meer op basis van internationale solidariteit wordt uitgekeerd, maar uitsluitend op basis van Europese solidariteit.

Uw rapporteur vraagt zich derhalve af wat de relevantie is van het voorstel van de Europese Commissie. Hoewel zij benadrukt dat slachtoffers van olievervuiling een hogere schadevergoeding moeten ontvangen en dat er sneller tot schadevergoeding moet worden overgegaan, stelt de Commissie voor het COPE-fonds op dezelfde procedures en evaluaties te baseren als gehanteerd worden in het kader van de internationale regeling, waarvan de doelmatigheid al wordt betwijfeld. De Commissie gaat niet zo ver als de Verenigde Staten door een eigen systeem te creëren, maar hoewel zij constateert dat de internationale regeling zijn beperkingen heeft, stelt zij niet een systeem voor dat er wezenlijk van afwijkt.

Hoewel de intenties van dit voorstel goed zijn en de verhoging van de maximale schadevergoeding verstandig is, lijkt het voorstel geen oplossing te bieden voor de trage werking van de internationale regeling die het vervangt.

Uw rapporteur vreest derhalve dat inschakeling van het COPE-fonds, zoals het in dit voorstel wordt gepresenteerd, er niet toe zal leiden dat de schadevergoeding van de slachtoffers doelmatiger zal geschieden. In het COPE-fonds kan het maximumbedrag van de schadevergoeding hoger uitvallen dan 200 miljoen euro, wat een positief punt is in het voorstel, maar het recht op schadevergoeding en de termijn waarop deze wordt uitgekeerd blijven problemen die niet worden behandeld.

Het maximumbedrag bleek alleen voor de schipbreuk van de Erika op 13 december 1999 te laag: in 25 jaar is dit het enige voorbeeld dat de relevantie van het Commissievoorstel onderbouwt. Volgens de beschikbare cijfers heeft het IOPC-fonds anderhalf jaar na deze ramp tot op heden slechts 40 miljoen FF uitgekeerd, terwijl de totale kosten worden geschat op 3 miljard FF. Dit getal illustreert de traagheid en de gebrekkige doelmatigheid van het IOPC-fonds. Met het Commissievoorstel lijken de schadevergoedingsprocedures niet sneller te kunnen verlopen. Het is dus zeer belangrijk dat de Commissie haar inspanningen voortzet om het functioneren van de bestaande internationale regeling te verbeteren, omdat in het COPE-fonds slechts zeer gedeeltelijk wordt ingegaan op de problemen van slachtoffers die

vergoeding willen van schade ten gevolge van olieverontreiniging.

Met betrekking tot de financiering van het COPE-fonds stemt uw rapporteur in met de benadering van de Europese Commissie, maar wijst wel op de gevaren die deze financieringsmethode met zich meebrengt. Het zou abnormaal zijn dat de financiële inspanning die gevraagd wordt van de economische sector die betrokken is bij het vervoer van olie over zee, wordt doorberekend in de brandstofprijzen.

Uw rapporteur zou tevens willen benadrukken dat olieverontreiniging niet de enige bedreiging is van de Europese kusten: hoewel een billijke vergoeding van olieverontreiniging hoog is, mogen de problemen die kunnen ontstaan ten gevolge van ongevallen of schipbreuken van andere schepen die gevaarlijke of giftige stoffen vervoeren, zoals chemische tankers, niet worden verheeld. De Europese Unie mag zich niet onttrekken aan het ontwikkelen van een bredere visie op schadeloosstelling van slachtoffers van zeerampen in het algemeen.

Het voorstel van de Europese Commissie bevat tenslotte een aantal aanvullende maatregelen, o.a. erkenning van een echte milieuaansprakelijkheid. Uw rapporteur wil erop wijzen dat een dergelijke aansprakelijkheid juridisch zeer goed moet worden onderbouwd om ervoor te zorgen dat de werking van het toekomstige fonds niet wordt belemmerd door verzoeken om schadevergoeding die onontvankelijk zijn maar die gebaseerd zijn op de perceptie dat er een beroep gedaan kan worden op een dergelijke aansprakelijkheid.

Uw rapporteur is echter van mening dat dit onderwerp zou moeten worden behandeld in het kader van de voorstellen van de Europese Commissie inzake milieuaansprakelijkheid. Het door de Europese Commissie op 9 februari aangenomen Witboek vormt dan ook een veel betere basis om deze kwestie te behandelen dan dit voorstel voor een richtlijn.

## AMENDEMENTEN

De Commissie industrie, externe handel, onderzoek en energie verzoekt de ten principale bevoegde Commissie regionaal beleid, vervoer en toerisme onderstaande amendementen in haar verslag op te nemen:

Door de Commissie voorgestelde tekst<sup>1</sup>

Amendementen van het Parlement

---

Amendement 1  
Overweging 3

(3) De maximumvergoeding op grond van de internationale regeling wordt onvoldoende geacht om volledig de kosten te dekken van te voorziene voorvallen met olietankers in Europa.

(3) De maximumvergoeding op grond van de internationale regeling wordt onvoldoende geacht om volledig de kosten te dekken van te voorziene voorvallen met olietankers in Europa, ***waarbij de EU zich moet inspannen voor versterking van de IMO, de VN-organisatie die is opgericht om de veiligheid van de zeevaart te***

---

<sup>1</sup> PB C 120 van 24.4.2001, blz. 79.

***waarborgen, en zich niet moet beperken tot het aannemen van strengere wetgeving naar het voorbeeld van de VS die uitsluitend de Amerikaanse kust beschermt. Het grote aantal schepen onder goedkope vlag in de internationale scheepvaart moet worden beschouwd als een potentiële bedreiging van de veiligheid van de zeevaart. Het is in het belang van de Unie dat meer landen toetreden tot de IMO en dat deze haar verdragen aanpast om voor billijke vervoersvoorwaarden op zee te zorgen.***

*Motivering*

*Ten aanzien van het standpunt van de VS in dezen moet de EU pleiten voor een beleid dat een aanvulling vormt op het internationale beleid dat bepaald wordt in het kader van de IMO (VN-organisatie), zonder af te zien van een snel en efficiënt werkend Europees systeem.*

Amendement 2

Overweging 6 bis (nieuw)

***(6 bis.) De Europese Commissie ziet erop toe dat de kosten van olieverontreinigingen die het gevolg zijn van het lekken of lozen van olie door olietankers in Europese wateren door de betrokken economische sector niet worden doorberekend in de brandstofprijzen voor de Europese consument, aangezien het COPE-fonds niet gebaseerd is op een regeling waarbij de consument verantwoordelijk is voor de vervuiling.***

*Motivering*

*Het is onaanvaardbaar dat de brandstofprijzen onmiddellijk stijgen nadat er een beroep gedaan is op het COPE-fonds na een olieramp op zee.*

Amendement 3

Overweging 8

(8) Een Gemeenschapswijd

(8) Een Gemeenschapswijd



schadevergoedingsfonds (COPE-fonds) dat gebaseerd is op de bestaande internationale regeling is *de meest efficiënte weg* om deze doelstellingen te bereiken.

schadevergoedingsfonds (COPE-fonds) dat gebaseerd is op de bestaande internationale regeling is *één van de middelen om* deze doelstellingen te bereiken. ***De Gemeenschap moet met name de onderhandelingen voortzetten met de staten die deelnemen aan het IOPC-fonds en maatregelen voorstellen om de bestaande regeling doelmatiger en sneller te laten functioneren.***

#### *Motivering*

*De instelling van het COPE-fonds lost verschillende problemen met betrekking tot de schadevergoeding van slachtoffers niet op, maar vormt wel een oplossing van het probleem van het maximumbedrag dat in de internationale regeling is vastgesteld. De onderhandelingen in het kader van het IOPC-fonds moeten worden voortgezet om de doelmatigheid van de internationale regeling te vergroten.*

#### Amendement 4 Artikel 6, lid 4

4. De lidstaten dragen er zorg voor dat een persoon die op zijn grondgebied in zodanige hoeveelheden bijdragende olie ontvangt dat hij verplicht is in het COPE-fonds bij te dragen vermeld wordt op een lijst die door de Commissie in overeenstemming met de navolgende bepalingen van dit artikel wordt samengesteld en geactualiseerd.

4. De lidstaten dragen er zorg voor dat een persoon die op zijn grondgebied in zodanige hoeveelheden bijdragende olie ontvangt dat hij verplicht is in het COPE-fonds bij te dragen vermeld wordt op een lijst die door de Commissie ***ten minste één maal per jaar*** in overeenstemming met de navolgende bepalingen van dit artikel wordt samengesteld en geactualiseerd.

#### *Motivering*

*De lijst met afnemers die bijdragen aan het COPE-fonds moet tenminste één maal per jaar worden bijgewerkt, omdat deze op het eerste gezicht voldoende bewijs levert van de gegevens die erin zijn opgenomen.*

*Omdat een snelle schadevergoeding van de slachtoffers van cruciaal belang is, is het onaanvaardbaar dat de termijn tussen het moment waarop de Commissie besluit de bijdragen aan het COPE-fonds te heffen en dat waarop de inning van deze bijdragen is voltooid, langer is dan een half jaar. Aangezien de afnemers en de bedragen reeds bekend zijn, moet deze actie sneller kunnen worden uitgevoerd.*

#### Amendement 5 Artikel 6, lid 7

7. De bijdragen worden betaald aan de Commissie en de inning dient uiterlijk te zijn voltooid **één jaar** nadat het besluit om de bijdragen te heffen door de Commissie is genomen.

7. De bijdragen worden betaald aan de Commissie en de inning dient uiterlijk te zijn voltooid **zes maanden** jaar nadat het besluit om de bijdragen te heffen door de Commissie is genomen.

#### *Motivering*

*De lijst met afnemers die bijdragen aan het COPE-fonds moet tenminste één maal per jaar worden bijgewerkt, omdat deze op het eerste gezicht voldoende bewijs levert van de gegevens die erin zijn opgenomen.*

*Omdat een snelle schadevergoeding van de slachtoffers van cruciaal belang is, is het onaanvaardbaar dat de termijn tussen het moment waarop de Commissie besluit de bijdragen aan het COPE-fonds te heffen en dat waarop de inning van deze bijdragen is voltooid, langer is dan een half jaar. Aangezien de afnemers en de bedragen reeds bekend zijn, moet deze actie sneller kunnen worden uitgevoerd.*

#### Amendement 6 Artikel 10, lid 1

1. De lidstaten stellen een systeem van **geldboetes** vast die moeten worden opgelegd aan iedere persoon die door een rechtbank schuldig is bevonden aan het door zijn onrechtmatige opzettelijke of grovelijk nalatige handelingen of verzuimen bijdragen aan een voorval dat verontreiniging door olie in een gebied als bedoeld in artikel 2, lid 1 heeft veroorzaakt of gedreigd te veroorzaken.

1. De lidstaten stellen een systeem van **strafrechtelijke sancties** vast die moeten worden opgelegd aan iedere persoon die door een rechtbank schuldig is bevonden aan het door zijn onrechtmatige opzettelijke of grovelijk nalatige handelingen of verzuimen bijdragen aan een voorval dat verontreiniging door olie in een gebied als bedoeld in artikel 2, lid 1 heeft veroorzaakt of gedreigd te veroorzaken.

#### *Motivering*

*Met de instelling van strafrechtelijke sancties kunnen lidstaten verschillende straffen opleggen: in sommige gevallen zou kunnen blijken dat de geldboetes niet hoog genoeg zijn en dat er geen ontmoedigende werking van uitgaat gezien de aard van de overtreding. De verplichting om een systeem van strafrechtelijke sancties vast te stellen biedt lidstaten de mogelijkheid om de strafmaatregel beter aan te passen aan de ernst van de overtreding.*

#### Amendement 7 Artikel 10, lid 2

2. De exploitant, agent of kapitein van een gevaarlijke of verontreinigende goederen vervoerend schip dat van een buiten de Gemeenschap gelegen haven komt en op weg is naar een in de Gemeenschap gelegen haven of naar een ankerplaats in de territoriale wateren van een lidstaat deelt uiterlijk bij de afvaart uit de haven van bevrachting of zodra de haven van bestemming bekend is, indien deze informatie op het moment van de afvaart nog niet beschikbaar is, de in bijlage III bedoelde gegevens mede aan de bevoegde instantie van de lidstaat waar de eerste haven van bestemming of ankerplaats is gelegen.

*Niet van toepassing op de Nederlandse vertaling.*

15 mei 2001

## **ADVIES VAN DE COMMISSIE MILIEUBEHEER, VOLKSGEZONDHEID EN CONSUMENTENBELEID**

aan de Commissie regionaal beleid, vervoer en toerisme

inzake het voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot instelling van een fonds voor de vergoeding van schade door verontreiniging door olie in de Europese wateren en daarmee samenhangende maatregelen  
(COM(2000) 802 – C5-0701/2000 – 2000/0326(COD))

Rapporteur voor advies: Roseline Vachetta

### **PROCEDUREVERLOOP**

De Commissie milieubeheer, volksgezondheid en consumentenbeleid benoemde op haar vergadering van 12 maart 2001 Roseline Vachetta tot rapporteur voor advies.

De commissie behandelde het ontwerpadvies op haar vergaderingen van 26 april en 14 mei 2001.

Op laatstgenoemde vergadering hechtte zij met algemene stemmen haar goedkeuring aan de hierna volgende amendementen.

Bij de stemming waren aanwezig: Caroline F. Jackson (voorzitter), Guido Sacconi en Alexander de Roo (ondervoorzitters), Roseline Vachetta (rapporteur voor advies), Per-Arne Arvidsson, Maria del Pilar Ayuso González, Hans Blokland, David Robert Bowe, Niels Busk (verving Karl Erik Olsson), Martin Callanan, Dorette Corbey, Chris Davies, Avril Doyle, Carlo Fatuzzo (verving Marialiese Flemming), Anne Ferreira, Cristina García-Orcoyen Tormo, Laura González Álvarez, Robert Goodwill, Françoise Grossetête, Anneli Hulthén, Marie Anne Isler Béguin, Christa Kläß, Eija-Riitta Anneli Korhola, Bernd Lange, Peter Liese, Torben Lund, Jules Maaten, Minerva Melpomeni Malliori, Jorge Moreira da Silva, Rosemarie Müller, Riitta Myller, Giuseppe Nisticò, Béatrice Patrie, Marit Paulsen, Jean Saint-Josse, Jacques Santkin (verving Carlos Lage), Karin Scheele, Inger Schörling, Jonas Sjöstedt, Renate Sommer (verving John Bowis), Bart Staes (verving Hiltrud Breyer), Catherine Stihler, Robert William Sturdy (verving Marielle de Sarnez), Nicole Thomas-Mauro, Antonios Trakatellis en Phillip Whitehead.

## BEKNOPTE MOTIVERING

### **Inleiding**

In de jaren '70 heeft de internationale gemeenschap in het kader van de IMO verschillende internationale verdragen opgesteld (het CLC inzake burgerlijke aansprakelijkheid voor schade veroorzaakt door olieverontreiniging; het IOPCF inzake vergoeding van schade door olieverontreiniging). De recente schipbreuk van de Erica en de olieramp die hierdoor werd veroorzaakt in december 1999 hebben duidelijk aangetoond dat de vergoedingen en de aansprakelijkheid tekort schieten en te beperkt zijn. De totale kosten van deze ramp werden geraamd op 3 miljard FF. Het IOPCF heeft tot nog toe 40 miljoen FF uitbetaald; TotalFina heeft 1,8 miljard FF toegezegd en de Franse staat heeft 1,4 miljard FF voorgesloten en aldus de helft van de voorlopig geraamde kosten gedekt. Het merendeel van de slachtoffers heeft tot op heden geen enkele schadevergoeding ontvangen. De Commissie heeft besloten ten aanzien van deze twee aspecten maatregelen te nemen en heeft in dit verband plannen in voorbereiding om strafrechtelijke sancties in te stellen voor vervuilers. Zij heeft echter in dit voorstel voor een verordening prioriteit toegekend aan het mechanisme voor schadeloosstelling van slachtoffers van vervuiling, door de instelling van een aanvullend fonds (COPE).

### **Verbetering van de aansprakelijkheids- en schadevergoedingsregelingen**

Het Commissievoorstel completeert het huidige internationale systeem op twee niveaus - de aansprakelijkheid voor en de vergoeding van schade veroorzaakt door olieverontreiniging - door de instelling van een aanvullend Europees fonds, het COPE-fonds. De door het COPE-fonds toegekende schadevergoedingen zullen dus worden gebaseerd op dezelfde beginselen en dezelfde regels als die welke van toepassing zijn in het huidige internationale systeem, doch met een maximum dat is vastgesteld op een niveau dat voldoende wordt geacht voor iedere voorzienbare ramp, namelijk 1 miljard euro. Het COPE-fonds zal worden gefinancierd door de Europese ondernemingen die afnemer zijn van de door tankers vervoerde olie. Eenieder die in een lidstaat jaarlijks meer dan 150.000 ton ruwe olie en/of zware brandstof ontvangt zal in verhouding tot de ontvangen hoeveelheden olie een bijdrage moeten storten in het COPE-fonds.

Behalve de hierboven genoemde bepalingen inzake aansprakelijkheid bevat het voorstel een artikel dat voorziet in het opleggen van boetes wegens ernstige en verwijtbare nalatigheid van de zijde van personen die zijn betrokken bij het vervoer van olie over zee. Deze sanctie zal worden opgelegd door de lidstaten buiten de aansprakelijkheids- en schadevergoedingsregeling om, en een eventuele beperking van de aansprakelijkheid zou op deze boete dus geen invloed hebben.

### **Conclusie**

Ofschoon het COPE-fonds het mogelijk maakt om doeltreffender te reageren op noodgevallen doordat de beperkingen van het IOPCF worden gecompenseerd, is het toch nog niet geheel bevredigend, aangezien het fonds slechts de beperkingen van het systeem oprekt zonder de ongewenste effecten ervan, zoals het afdekken van het risico door de vervuilers in een soort onderlinge verzekering, te corrigeren. De verordening moet echter worden gezien als een overgangsmaatregel op weg naar een inhoudelijke hervorming van de aansprakelijkheidsregeling. Het is hoog tijd dat de vicieuze cirkel, die ertoe heeft geleid dat de arbeidsomstandigheden van zeelieden en de veiligheidsomstandigheden aan boord

ondergeschikt werden gemaakt aan het winstbejag van bevrachters en reders, wordt doorbroken. De Commissie zal haar inspanningen voor een onbeperkte aansprakelijkheidsregeling voor de combinatie reder-bevrachter moeten voortzetten, en daarbij met name aandacht moeten schenken aan de verplichting om een verzekering af te sluiten die een onbeperkte dekking biedt voor schade veroorzaakt door schipbreuk, teneinde aldus een concrete invulling te geven aan het beginsel "de vervuiler betaalt".

## AMENDEMENTEN

De Commissie milieubeheer, volksgezondheid en consumentenbeleid verzoekt de ten principale bevoegde Commissie regionaal beleid, vervoer en toerisme onderstaande amendementen in haar verslag op te nemen:

Door de Commissie voorgestelde tekst<sup>1</sup>

Amendementen van het Parlement

### Amendement 1 Overweging 8

(8) Een Gemeenschapswijd schadevergoedingsfonds (COPE-fonds) dat gebaseerd is op de bestaande internationale regeling is **de meest efficiënte weg** om deze doelstellingen te bereiken.

(8) Een Gemeenschapswijd schadevergoedingsfonds (COPE-fonds) dat gebaseerd is op de bestaande internationale regeling is **slechts één middel** om deze doelstellingen te bereiken.

### *Motivering*

*Tenuitvoerlegging van het COPE is niet het enige middel om het hoofd te bieden aan de problemen in verband met de schadeloosstelling van slachtoffers.*

### Amendement 2 Overweging 13 bis (nieuw)

***(13 bis.) Overeenkomstig het fundamentele beginsel zoals vastgelegd in de Conventie van Montego Bay (internationale zeerecht) dient opnieuw het principe te worden ingevoerd volgens welk de nationaliteit van de eigenaar in overeenstemming is met de vlag waaronder het betrokken schip vaart.***

<sup>1</sup> PB C 120 van 24.4.2001, blz. 79.

*Motivering*

*Spreekt voor zich.*

Amendement 3  
Overweging 13 ter (nieuw)

***(13 ter.) Het verdient aanbeveling om te voorzien in de mogelijkheid de verschillende actoren in het zeevervoer (scheepseigenaar, reder en bevrachter) strafrechtelijk te vervolgen.***

*Motivering*

*Spreekt voor zich.*

Amendement 4  
Artikel 6, lid 7

7. De bijdragen worden betaald aan de Commissie en de inning dient uiterlijk te zijn voltooid ***één jaar*** nadat het besluit om de bijdragen te heffen door de Commissie is genomen.

7. De bijdragen worden betaald aan de Commissie en de inning dient uiterlijk te zijn voltooid ***zes maanden*** nadat het besluit om de bijdragen te heffen door de Commissie is genomen.

*Motivering*

*De schadeloosstelling van slachtoffers staat bij deze maatregel centraal, en daarom moet de termijn voor de inning van de noodzakelijke bijdragen zo kort mogelijk zijn.*

Amendement 5  
Artikel 9, lid 1

1. De Commissie wordt bijgestaan door een Comité voor het COPE-fonds bestaande uit vertegenwoordigers van de lidstaten en voorgezeten door de vertegenwoordiger van de Commissie.

1. De Commissie wordt bijgestaan door een Comité voor het COPE-fonds bestaande uit vertegenwoordigers van de lidstaten, ***vertegenwoordigers van het Europees Parlement, vertegenwoordigers van organisaties voor bescherming van het zeemilieu en vertegenwoordigers van organisaties ter bescherming van de rechten van zeelieden***, en voorgezeten door de vertegenwoordiger van de Commissie.

### *Motivering*

*Vertegenwoordigers van het Europees Parlement en de burgersamenleving moeten bij de werkzaamheden van het Comité voor het COPE-Fonds worden betrokken.*