

Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité over het „Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1406/2002 tot oprichting van een Europees Agentschap voor maritieme veiligheid”

(COM(2003) 440 def. - 2003/0159 (COD))

(2004/C 108/07)

De Raad heeft op 8 september 2003 besloten, overeenkomstig artikel 80, lid 2, van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, het Europees Economisch en Sociaal Comité te raadplegen over het voornoemde voorstel.

De gespecialiseerde afdeling „Vervoer, energie, infrastructuur en informatiemaatschappij”, die met de voorbereiding van de desbetreffende werkzaamheden was belast, heeft haar advies op 8 januari 2004 goedgekeurd; rapporteur was de heer CHAGAS.

Het Europees Economisch en Sociaal Comité heeft tijdens zijn op 28 en 29 januari 2004 gehouden 405^e zitting (vergadering van 28 januari) het volgende advies uitgebracht, dat met 107 stemmen vóór, bij 2 onthoudingen, werd goedgekeurd.

1. Het voorstel van de Commissie

1.1. Het Europees agentschap voor maritieme veiligheid (EAMV) werd eind 1999, na de ramp met de olietanker „Erika”, opgericht bij Verordening (EG) nr. 1406/2002 ⁽¹⁾ met als doel „een hoog uniform en doeltreffend niveau van veiligheid op zee” en „voorkoming van verontreiniging door schepen in de Gemeenschap” te waarborgen. Het agentschap verstrekt de lidstaten de nodige technische en wetenschappelijke bijstand om hen te helpen met de correcte toepassing van de communautaire wetgeving op het gebied van veiligheid op zee en voorkoming van verontreiniging door schepen.

1.2. Het agentschap houdt zich ook bezig met het verzamelen van informatie en het exploiteren van databanken over maritieme veiligheid, het evalueren en controleren van classificatiebureaus, en het organiseren van inspectiereizen naar de lidstaten om na te gaan onder welke omstandigheden de havenstaatscontrole plaatsvindt.

1.3. De Commissie stelt met name voor:

- het agentschap de wettelijke bevoegdheid en de nodige middelen te verstrekken om bij ongevallen ontstane of opzettelijk door schepen veroorzaakte verontreiniging eventueel met behulp van speciale schepen en de noodzakelijke apparatuur te bestrijden;
- de doelstellingen van het agentschap te verruimen zodat zij ook maritieme beveiliging omvatten, zeker gezien de toenemende zorg over de dreiging van terroristische aanslagen op schepen en haveninstallaties en de behoefte aan correcte toepassing van de in de Mededeling van de Commissie inzake de verbetering van de beveiliging van het zeevervoer ⁽²⁾ genoemde veiligheidsmaatregelen;

- de rol van het agentschap op het gebied van de erkenning van diploma's van zeevarenden uit derde landen duidelijk te omschrijven overeenkomstig de EU-wetgeving inzake het minimumopleidingsniveau van zeevarenden.

2. Algemene opmerkingen

2.1. Uit de taakomschrijving van het Europees agentschap voor maritieme veiligheid blijkt dat het een belangrijke rol kan spelen bij het waarborgen van een daadwerkelijke en uniforme tenuitvoerlegging van de communautaire en internationale wetgeving betreffende maritieme veiligheid en de voorkoming van bij ongevallen ontstane of door schepen veroorzaakte verontreiniging.

2.2. Daarom, en mede naar aanleiding van de ramp met de olietanker „Prestige” eind 2002, besloot de Commissie in december van dat jaar de oprichting van het EAMV te bespoedigen en het besluit van de Raad over de toekomstige plaats van vestiging van het agentschap niet af te wachten; dit besluit werd op de Europese Top van december 2003 genomen.

2.3. Hierdoor kon de bureaucratische rompslomp in verband met de (nog steeds niet afgeronde) werving van personeel en de samenstelling van de Raad van Bestuur versneld worden afgehandeld, en konden alle diensten van het agentschap één voor één aan het werk.

2.4. Ondanks de hier gemaakte opmerkingen steunt het EESC de door de Commissie voorgestelde wijzigingen van de Verordening inzake het EAMV.

⁽¹⁾ PB L 208 van 5.8.2002, blz. 1.

⁽²⁾ Mededeling van de Commissie aan de Raad, het Europees Parlement, het Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's betreffende de verbetering van de beveiliging van het zeevervoer (COM(2003) 229 final).

2.5. Niet alle lidstaten passen de Europese wetgeving op dezelfde wijze en tegelijkertijd toe, vooral niet waar het gaat om de veiligheid op zee. Desondanks blijft de Commissie streven naar verdere stroomlijning van de procedures en de tenuitvoerlegging ervan, ten einde de veiligheid van mensen en goederen en de bescherming van het milieu te verbeteren. Het EESC steunt dan ook de wijzigingen die ertoe bij dragen dat de rol van het EAMV wordt versterkt of nader wordt omschreven; het EAMV ondersteunt de Commissie bijvoorbeeld bij de modernisering en ontwikkeling van communautaire wetgeving en de controle op de implementatie ervan, de organisatie van opleidingsactiviteiten, de verzameling van informatie en het onderhoud van databanken over maritieme veiligheid, maritieme beveiliging en de voorkoming en bestrijding van verontreiniging, de samenwerking met derde landen op dit gebied, de verbetering van de havenstaatscontrole en de beoordeling en erkenning van diploma's alsook de tenuitvoerlegging van de betreffende wetgeving door derde landen.

2.6. In zijn advies over de oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA)⁽³⁾ heeft het EESC er echter al op gewezen dat een duidelijk onderscheid moet worden gemaakt tussen de bevoegdheden van het EAMV (dat geen wetgevende of normatieve bevoegdheden heeft) en het Comité voor maritieme veiligheid (dat een regelgevende rol speelt).

2.7. Daarom spoort het EESC de lidstaten ertoe aan, vaart te zetten achter het opstellen van rampenplannen, de bestaande nationale plannen aan te passen en te moderniseren (en regelmatig oefeningen te organiseren) en de noodzakelijke apparatuur aan te schaffen om in het geval van ernstige ongelukken adequaat te kunnen optreden.

2.8. Het Comité pleit voor een aanvullende rol voor het agentschap, dat de lidstaten technische en wetenschappelijke bijstand moet verlenen bij de bestrijding van door ongelukken of door schepen veroorzaakte vervuiling. De lidstaten blijven echter zelf verantwoordelijk voor het opstellen van plannen ter preventie en bestrijding van verontreiniging en moeten zelf voor de benodigde middelen zorgen. Het Comité betreurt dat, desondanks, niet alle lidstaten terdege zijn voorbereid op het omgaan met rampen van het soort dat door de „Erika” en de „Prestige” werd veroorzaakt.

2.9. Het EAMV moet samen met de lidstaten samenhangende en onderling op elkaar afgestemde preventie- en bestrijdingsplannen opstellen en ervoor zorgen dat de hiervoor beschikbare technische middelen (speciale schepen en andere apparatuur) juist worden beheerd; hiertoe moet het in noodsituaties een actieve rol kunnen spelen, zonder dat de eigen verantwoordelijkheid van de lidstaten hierdoor in het gedrang komt. Met het oog hierop dient een nieuwe paragraaf c) iii) in artikel 2 te worden opgenomen.

2.10. Het Comité is voorts van mening dat bij het charteren van schepen voor het uitvoeren van deze taken moet worden gewaarborgd dat de reder(s) in kwestie de Europese en internationale wetgeving terzake in acht neemt/nemen en zich houdt/houden aan de voorschriften aangaande de veiligheid van het vaartuig en de levens- en arbeidsomstandigheden (alsook diplomaveristen) van de bemanning.

2.10.1. Bovendien moet duidelijk worden hoe en waar de schepen en apparatuur die ter beschikking zijn gesteld om de vervuiling te bestrijden, zullen worden ingezet. Volgens het Comité behoort het beheer van de beschikbare middelen tot de taak van de verantwoordelijke nationale instanties.

2.11. Verscheidene van de landen die in mei 2004 tot de EU zullen toetreden, zijn kuststaten die – althans volgens de in november 2003 gepubliceerde voortgangsverslagen – de administratieve noch technische middelen in huis hebben om het hoofd te bieden aan dergelijke situaties; het Comité beveelt dan ook aan, deze landen hiervoor speciale steun te verstrekken. Hierdoor kan worden voorkomen dat er nog gebieden zijn zonder rampenplan of zonder de noodzakelijke middelen om noodsituaties aan te pakken. Ook moet worden gedacht aan samenwerkingsverbanden met derde landen die aan de EU grenzen.

2.12. Het Comité vindt dat erop moet worden toegezien dat de uitbreiding van de bevoegdheden van het agentschap tot maritieme beveiliging terdege aan bod komt in de nationale, door de lidstaten op te stellen plannen en dat het agentschap de Commissie hierbij kan helpen. Feit is echter dat deze plannen soms militaire informatie bevatten die niet voor iedereen toegankelijk is, ook niet voor het EAMV. Om te voorkomen dat bepaalde lidstaten barrières opwerpen moeten flexibele oplossingen worden gevonden die, zonder aan de doeltreffendheid van de nationale plannen te tornen, de bezwaren van sommige lidstaten ondervangen.

2.13. Waar het vooral om gaat, is dat de voorschriften inzake de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten op evenwichtige en samenhangende wijze worden omgezet in de nationale wetgeving en worden toegepast zonder dat ze hun doel voorbijschieten.

2.14. Het Comité wil erop wijzen dat de Raad van ministers van Transport in december 2003 al een beginselakkoord over dit voorstel heeft bereikt zonder rekening te houden met het advies van het EESC of het verslag van het Europees Parlement (die allebei nog niet klaar zijn). Aangezien het niet de eerste keer is dat zoiets gebeurt, zou het Comité graag zien dat bij de raadplegingsprocedure voortaan meer rekening wordt gehouden met de termijn die het nodig heeft om op tijd advies te kunnen uitbrengen een advies op te stellen.

2.15. Het Comité is voorts van mening dat de discussie over de oprichting van een communautaire kustwacht verder moet worden uitgediept. Hoewel het een delicaat onderwerp is, omdat het zaken als soevereiniteit en autoriteit op zee betreft, kan deze kustwacht als ondersteuning van het EAMV fungeren door preventieve en controlerende maatregelen uit te voeren.

3. Conclusies

3.1. Het Comité steunt het voorstel van de Commissie en beklemtoont dat het EAMV een belangrijke rol kan spelen bij de verbetering van de maritieme veiligheid in de lidstaten. Belangrijk is echter dat er een duidelijk onderscheid wordt gemaakt tussen de bevoegdheden van het EAMV en het Comité voor maritieme veiligheid.

⁽³⁾ PB C 221 van 7.8.2001, blz. 54.

3.2. Het EAMV moet de bestrijding van verontreiniging niet overnemen van de lidstaten, maar hen hierbij helpen.

3.3. Het EESC betreurt ten zeerste dat diverse lidstaten, ondanks het ERIKA I- en ERIKA II-pakket, nog niet over de noodzakelijke apparatuur en mensen beschikken om ernstige ongelukken te bestrijden, een zaak die absolute prioriteit verdient.

3.3.1. Ook hebben nog niet alle lidstaten een rampenplan; hiermee moet écht haast worden gemaakt wil men een samen-

hangend netwerk, dat alle communautaire wateren omvat, tot stand brengen.

3.4. Speciale aandacht moet uitgaan naar de toekomstige lidstaten, die moeten worden geholpen met het aantrekken van de mensen en de middelen om vervuiling te voorkomen en te bestrijden.

3.5. Het Comité is, ten slotte, voorstander van een verdergaande discussie over de eventuele oprichting van een communautaire kustwacht die het EAMV zou kunnen helpen met zijn preventieve en controlerende werkzaamheden.

Brussel, 28 januari 2004.

De voorzitter
van het Europees Economisch en Sociaal Comité
R. BRIESCH
