

Fiche 3: Richtlijn inzake grondbeginselen voor onderzoek van ongevallen in zeescheepvaartsector
Titel:

Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van de grondbeginselen voor het onderzoek van ongevallen in de zeescheepvaartsector en tot wijziging van de Richtlijnen 1999/35/EG en 2002/59/EG

Datum Raadsdocument: 17 februari 2006
Nr Raadsdocument: 6436/06
Nr. Commissiedocument: COM(2005) 590
Eerstverantwoordelijk ministerie: Verkeer en Waterstaat i.o.m. FIN, LNV, BZ en VROM

Behandelingstraject in Brussel: Raadswerkgroep Vervoer; Raad Vervoer, Telecommunicatie en Energie (eerste behandeling voorzien voor 2^e helft 2006).

Achtergrond, korte inhoud en doelstelling van het voorstel:

Het voorstel is onderdeel van het eind 2005 door de Commissie gepresenteerde derde EU pakket inzake maritieme veiligheid dat in totaal zeven voorstellen omvat. Naar aanleiding van het verongelukken van de olietanker Erika in 1999 voor de Franse kust is inmiddels al veel EU-wetgeving op het terrein van maritieme veiligheid en het voorkomen van verontreiniging door de scheepvaart opgebouwd (de zgn. Erika I en II pakketten). Dit derde pakket moet, aldus de Commissie, de resterende gaten in EU-wetgeving dichten en daarmee verder bijdragen aan het verhogen van de maritieme veiligheid en het voorkomen van verontreiniging door de scheepvaart in Europese wateren.

Hoofddoel van de richtlijn is de vaststelling van duidelijke richtsnoeren voor het verrichten van onafhankelijk, technisch onderzoek naar ongevallen en incidenten op zee. De uitkomsten van deze onderzoeken moeten bijdragen aan de verhoging van de maritieme veiligheid op zee. Het voorstel verplicht lidstaten tot het instellen van onderzoek na ongevallen op zee, uit te voeren door een functioneel onafhankelijke, permanente onderzoeksinstantie. Verder voorziet het voorstel in de invoering van een raamwerk voor samenwerking tussen de nationale onderzoeksinstanties van de lidstaten (incl. de Commissie). Dit betreft onder andere het bieden van wederzijdse technische hulp. Ook voorziet het voorstel in de invoering van een Europese databank voor scheepvaartongevallen. Het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid (EMSA) heeft onder meer tot taak om de samenwerking tussen lidstaten te vergemakkelijken bij het ontwerpen van een gemeenschappelijke methodologie voor het onderzoek naar ongevallen op zee. Het voorstel is zoveel mogelijk gebaseerd op internationale standaarden, te weten de internationale IMO (Internationale Maritieme Organisatie) code voor het verrichten van onderzoek na ongevallen en incidenten op zee.

Rechtsbasis van het voorstel: art. 80(2) EG.

Besluitvormingsprocedure en rol Europees Parlement: gekwalificeerde meerderheid, medebeslissing.

Instelling nieuw Comitologie-comité: nee.

Subsidiariteit en proportionaliteit:

Subsidiariteit: positief, het voorstel heeft betrekking op een transnationale kwestie ter verhoging van de maritieme veiligheid en het voorkomen van verontreiniging door de scheepvaart die optreden op communautair niveau rechtvaardigt. De maatregel garandeert dat beschikbare kennis wordt gebundeld, dat er wederzijdse technische hulp wordt geboden en dat er mechanismen worden ontwikkeld voor terugkoppeling van ervaringen om zo de maritieme veiligheid in de Gemeenschap te verhogen.

Proportionaliteit: positief, het voorstel definieert de basisbeginselen voor de verrichting van een technisch onderzoek en laat het aan de lidstaten om de meest geschikte maatregelen te nemen om de richtlijn op nationaal niveau uit te voeren. Wel moet er bij de Commissie op worden aangedrongen dat bij de verdere uitwerking van dit voorstel geen tegenstrijdigheid en dubbel werk met (toekomstige) IMO-verplichtingen ontstaat.

Consequenties voor de EU-begroting: Geen. Er wordt een zeer beperkt effect op de administratieve uitgaven verwacht in verband met het toezicht op de toepassing van de richtlijn.

Financiële, personele en administratieve consequenties voor de rijksoverheid, decentrale overheden en/of bedrijfsleven en burger:

Het voorstel beoogt een aanmerkelijke kwaliteitsslag te maken in het onderzoek naar maritieme ongevallen en incidenten. Dit wordt onder meer bereikt doordat de Commissie voorstelt de aanbevelingen van de IMO op het gebied van uniforme onderzoeksmethoden en -procedures verplicht te maken en daarover verantwoording te laten afleggen door de lidstaten. De Inspectie Verkeer en Waterstaat (op basis van onder meer de Schepenwet) en de Onderzoeksraad voor Veiligheid (naar verwachting vanaf september 2006, op basis van de Wet Onderzoeksraad voor Veiligheid)) hebben beide op dit gebied een eigen taak en verantwoordelijkheid. Gezamenlijk leidt dit tot een dekkend systeem van registratie en onderzoek van ongevallen en incidenten dat tenminste voldoet aan de in deze richtlijn gestelde eisen. Over de informatieuitwisseling wordt thans tussen beide organisaties overlegd. Het is niet uitgesloten dat, om de beoogde kwaliteitsverbetering te realiseren, aanvullende menskracht (ordegrootte 1 tot 2 fte) en financiële middelen (ordegrootte 30.000 tot 40.000 Euro/jaar) voor de IVW noodzakelijk zullen blijken te zijn.

Consequenties voor nationale en decentrale regelgeving/beleid, (informatie over het inschakelen van nationale agentschappen / zelfstandige bestuursorganen e.d., implementatie en uitvoering, notificatie en handhaving en/of sanctionering):

Het voorstel heeft praktisch geen gevolgen voor de regelgeving. Het past binnen de Schepenwet en de Rijkswet Onderzoeksraad voor Veiligheid.

Voorgestelde implementatietermijn (bij richtlijnen) dan wel voorgestelde datum inwerkingtreding (bij verordeningen en beschikkingen) met commentaar t.a.v. haalbaarheid: In het voorstel wordt vooralsnog geen implementatietermijn genoemd.

Consequenties voor ontwikkelingslanden: geen.

Nederlandse belangen en eerste algemene standpuntbepaling:

Nederland kan het voorstel in principe steunen. Het voorstel komt tegemoet aan de Nederlandse belangen en is niet strijdig met de regelgeving inzake het onderzoek van scheepsongevallen. Toegang tot de Europese database met ongevalgegevens verbetert de mogelijkheden om afgewogen beslissingen te nemen over mogelijk noodzakelijke wijzingen in de regelgeving of bepaalde prioriteiten te stellen in toezicht en handhaving door de Inspectie Verkeer en Waterstaat.

Het belang van de harmonisatie binnen de EU van bij ongevalonderzoek te hanteren procedures wordt onderschreven. Het instellen van een Europese database met gegevens uit de ongeval-onderzoeken kan bijdragen aan een verbetering van de maritieme veiligheid van de EU vloot en in de EU wateren. Bovendien kunnen op basis van deze gegevens EU brede interventies binnen de IMO worden voorbereid en onderbouwd.

Er spelen soortgelijke ontwikkelingen binnen de IMO. Er moet op worden aangedrongen dat bij de verdere uitwerking van dit voorstel geen tegenstrijdigheden en dubbel werk met (toekomstige) IMO-verplichtingen ontstaat. Niemand zit te wachten op twee databases die gevuld moeten worden.

Voorgeschreven onderzoeksmethodieken en rapportageverplichtingen dienen op elkaar te zijn afgestemd.