



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 5.3.2003
COM(2003) 92 definitief

2003/0037 (COD)

Voorstel voor een

RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

**inzake verontreiniging vanaf schepen en invoering van sancties, inclusief strafrechtelijke
sancties, voor milieumisdrijven**

(door de Commissie ingediend)

TOELICHTING

1. INLEIDING

Ongevallen in het recente verleden, vooral het vergaan van de *Prestige* in november 2002 en van de *Erika* in december 1999, hebben duidelijk gemaakt hoe nodig het is dat de regels met betrekking tot verontreiniging vanaf schepen worden aangescherpt. Ondanks het grote aantal maatregelen dat de afgelopen tien jaar ter verbetering van de veiligheid op EU-niveau is genomen, varen er in de Europese wateren nog steeds schepen van twijfelachtige kwaliteit met vervuilende ladingen, die bij ongevallen nog steeds grootschalige verontreiniging veroorzaken, zonder dat de verantwoordelijken daarvoor in voldoende mate worden bestraft.

Grote rampen vormen echter niet het enige probleem. Het grootste deel van de wereldwijd door uit schepen afkomstige olie veroorzaakte vervuiling wordt is het gevolg van opzettelijke lozingen. Deze onaanvaardbare praktijk van 'bedrijfsmatige', m.a.w. opzettelijke lozingen vanaf schepen, waaronder ook het spoelen van tanks en lozing van afvalolie vallen, wordt nog steeds op grote schaal bedreven in de kustwateren van de lidstaten en daarbuiten. Ondanks het feit dat de op internationaal en EU-niveau genomen maatregelen, gecombineerd met een aantal initiatieven onder leiding van de scheepvaartindustrie om de verontreiniging vanaf schepen te doen ophouden, deze praktijken wat hebben ingedamd, is het nog steeds een wijdverspreid probleem. In het jaar 2001 zijn vanuit de lucht 390 olievlekken in de Oostzee¹ en 596 olievlekken in de Noordzee² waargenomen. In een studie van de Commissie over de Middellandse Zee is sprake van 1.638 illegale lozingen in 1999³. Slechts een klein percentage van de illegaal lozende schepen wordt momenteel opgespoord, en daarvan wordt maar enkelen uiteindelijk vervolgd.

Overeenkomstig het voorstel van de Commissie voor een richtlijn inzake milieubescherming door het strafrecht⁴ bestempelt de voorgestelde richtlijn lozingen die in strijd zijn met het gemeenschapsrecht als een misdrijf en bepaalt dat er sancties, inclusief strafrechtelijke sancties, moeten worden opgelegd, indien betrokkenen het feit opzettelijk hebben veroorzaakt of daartoe hebben bijgedragen door grovelijk nalatig gedrag. Voor natuurlijke personen kan dit in het ergste geval gevangenisstraf betekenen. De invoering van afdoende sancties voor milieumisdrijven is vooral van belang in verband met de door de scheepvaart veroorzaakte verontreiniging, aangezien de internationale burgerlijke aansprakelijkheidsregelingen met betrekking door schepen veroorzaakte milieuincidenten wat ontradend effect betreft schromelijk tekortschieten.

In verband met de recente milieuincidenten is er op het hoogste politieke niveau in de EU krachtig op aangedrongen dat er dringend een maatregel tegen verontreiniging vanaf schepen moest komen. Op de Europese Top van Kopenhagen van 13 december 2002 hebben de staatshoofden en regeringsleiders van alle EU-lidstaten uiting gegeven aan hun diepe bezorgdheid over het ongeval met de *Prestige*, en wezen met name op de noodzaak van nadere specifieke maatregelen op het gebied van aansprakelijkheid met bijbehorende sancties. De vervoer- en telecommunicatieraad van 6 december 2002 juichte het toe "dat de Commissie

¹ <http://www.helcom.fi/sea/maps2001.pdf>. Sinds 1988 zijn er door luchtverkenning in totaal 7216 bevestigde gevallen van lozingen door schepen waargenomen in de Oostzee.

² <http://www.bonnagreement.org/>

³ http://europa.eu.int/comm/environment/civil/marin/reports_publications/jrc_illicit_study.pdf

⁴ COM(2001) 139 def. van 13 maart 2001, als gewijzigd bij COM(2002) 544 def. van 30 september 2002.

voornemens was een voorstel in te dienen dat voorziet in oplegging van passende sancties aan een ieder die door grove nalatigheid een milieuincident heeft veroorzaakt of daartoe heeft bijgedragen"⁵. Voorts was men het er in de Raad voor Justitie en Binnenlandse Zaken van 19 december 2002 over eens dat gedacht moest worden aan aanvullende maatregelen "ter verbetering van de bescherming van het milieu, met name het mariene milieu, door middel van het strafrecht"⁶.

De Commissie is het volledig met de lidstaten eens over de spoedeisendheid van dit voorstel en, gezien het bovenstaande, acht zij een specifieke maatregel met betrekking tot sancties op milieumisdrijven begaan vanaf schepen gerechtvaardigd, onverminderd een algemener regeling inzake milieubescherming via strafrecht.⁷ Zoals zij reeds heeft aangekondigd in haar mededeling inzake de vergroting van de veiligheid op zee naar aanleiding van het vergaan van de olietanker *Prestige* (COM(2002)681 def.) stelt de Commissie derhalve voor om de belangrijkste resterende lacunes in de regelgeving met betrekking tot opzettelijke en accidentele lozingen op te vullen⁸.

2. VOORGESCHIEDENIS EN MOTIVERING

2.1. De behoefte aan communautaire regelgeving met betrekking tot verontreiniging vanaf schepen

Algemeen wordt erkend dat opzettelijke lozingen van afval en ladingrestanten door schepen op zee onaanvaardbaar veel voorkomen. Deze lozingen zijn grotendeels illegaal, dat wil zeggen in strijd met de internationale regels voor lozingen door schepen van het Marpol-Verdrag (Internationaal Verdrag inzake de voorkoming van verontreiniging door schepen, 1973 met bijbehorend protocol van 1978, als later gewijzigd), dat wereldwijd door heel veel landen is geratificeerd. Toch komt slechts een fractie van de overtreders voor de rechter.

Daar zijn een aantal redenen voor. Ten eerste wordt het illegaal lozen in de hand gewerkt door het ontbreken van voldoende ontvangstfaciliteiten voor scheepsafval in havens. Ten tweede is er geen sprake van consequente handhaving van de Marpol 73/78 regels in de wereld of zelfs maar in de EU. Ten derde worden lozingen niet altijd op tijd ontdekt. Ten vierde, zelfs als een lozing wordt ontdekt en tot een bepaald schip wordt herleid, volgt er zelden een officiële aanklacht, en indien dit wel gebeurt, zijn er vaak niet voldoende bewijzen om de overtreder te veroordelen. Tenslotte zijn in vele staten de straffen die voor dit soort overtredingen in geval van een veroordeling worden opgelegd nogal licht, en soms wordt alleen de kapitein van het schip gestraft, en niet de scheepvaartmaatschappij, terwijl de kapitein in opdracht daarvan kan hebben gehandeld.

⁵ Paragraaf 14 van de conclusies van de Raad inzake veiligheid van schepen en voorkoming van verontreiniging van 6 december 2002.

⁶ Verklaring van de Raad Justitie en Binnenlandse Zaken van 19 december 2002.

⁷ Als voorgesteld door de Commissie in maart 2001. Zie voetnoot 4 hierboven.

⁸ Zie ook de Mededeling van de Commissie "Naar een strategie voor de bescherming en de instandhouding van het mariene milieu", COM(2002) 539 van 2 oktober 2002, waarin regelgeving inzake illegale lozingen vanaf schepen genoemd wordt als een van de voornaamste kortetermijndoelstellingen.

Het Marpol 73/78-Verdrag, dat wereldwijd wordt aanvaard, bevat gedetailleerde normen en strenge voorwaarden voor de lozing van afval en ladingrestanten in zee, voorschriften die nog strenger zijn voor als "bijzondere gebieden" aangeduide zeegebieden (waartoe, wat verontreiniging door olie betreft ook de Oostzee, de Middellandse Zee en de Noordzee behoren). Omdat deze normen streng zijn en algemeen aanvaard, is het probleem van de frequente illegale lozingen zonder meer te wijten aan het niet implementeren en handhaven van de geldende regels, en niet aan de ontoereikendheid van de normen. Op internationaal vlak bestaan er voor het Marpol 73/78-Verdrag op het ogenblik weinig handhavingsmechanismen. De internationale gemeenschap als zodanig beschikt tegenover kapiteins en scheepseigenaars of staten die zich niet aan de verdragsbepalingen storen over slechts weinig handhavingsinstrumenten, en is op dit punt aangewezen op nationale of regionale handhavingsmaatregelen.

De Commissie heeft de tegenstrijdigheid tussen bestaande regelgeving en heersende praktijk op dit gebied reeds erkend in haar mededeling "Een gemeenschappelijk beleid inzake veiligheid op zee" van 24 februari 1993, waarin zij stelt dat de naleving van de eisen van Marpol 73/78, waarbij alle lidstaten verdragsluitende partij zijn, voor verbetering vatbaar is, en dat er verdere initiatieven nodig zijn om de implementatie van internationale regels en normen te verbeteren. Sindsdien zijn er een aantal initiatieven op communautair niveau genomen. Ten eerste is er controle met betrekking tot dit soort overtredingen gekomen in het kader van de havenstaatcontrole van Richtlijn 95/21/EG, die voorziet in het controleren bij iedere inspectie van het oliejournaal en andere boekhouding. Onregelmatigheden of twijfel kunnen leiden tot verdere inspecties of tot aanhouding van het schip. Ten tweede heeft de Gemeenschap ter bestrijding van de verontreiniging van de zee door bedrijfsmatige (opzettelijke) lozingen door schepen Richtlijn 2000/59/EG vastgesteld, die enerzijds havens verplicht om voldoende ontvangstfaciliteiten voor scheepsafval te verschaffen en anderzijds de schepen verplicht om van deze faciliteiten gebruik te maken. Het doel van deze richtlijn is de prikkels voor schepen om hun afval in zee te lozen weg te nemen, door invoering van een uitgebreide regelgeving voor het afgeven van afval en ladingrestanten in havens. Voorts voorziet de richtlijn in speciale afvalinspecties, die evenals de inspecties van de havenstaatcontrole steekproeven zijn. Ten derde zal de scheepvaartverkeersbegeleidingsrichtlijn (2002/59/EG) ertoe leiden dat de kuststaten beter geïnformeerd worden over de in hun wateren varende schepen en hun lading. De richtlijn voert ook procedures in voor het opsporen van illegale lozingen op zee en voor de maatregelen die de lidstaten op zee moeten nemen, wanneer dergelijke lozingen hebben plaatsgevonden.

Hoewel al deze instrumenten belangrijke stappen zijn bij de bestrijding van illegale lozingen, is de aanpak van het probleem op communautair niveau toch niet helemaal compleet. Er ontbreekt nog een element aan het regelgevend kader. Het EG-recht bestrijkt niet volledig het eigenlijke misdrijf, de schending van de geldende verontreinigingsnormen. De implementatie van Marpol 73/78 door de lidstaten verschilt nogal, zowel in de praktijk als juridisch⁹. De ijver waarmee de lidstaten mogelijke overtreders inspecteren en vervolgen loopt sterk uiteen. Verder varieert de bestraffing van overtreders van lidstaat tot lidstaat, zowel wat betreft de te bestraffen personen als de zwaarte en aard van de uitgedeelde straffen.

⁹ Zie bijvoorbeeld IMO-document MEPC 48/12.

Daarom zal een specifieke richtlijn inzake lozingen vanaf schepen twee voordelen hebben: ten eerste betekent zij aanvulling en verduidelijking van de communautaire regelgeving op dit gebied en ten tweede wordt hiermee harmonisatie van de rechtshandhaving bereikt. Invoering van een juridisch kader, dat het misdrijf en de op lozing vanaf schepen gestelde sancties omschrijft, zal ook een grote steun zijn bij de invoering van verdere samenwerkingsmaatregelen met betrekking tot de implementatie van deze regels. Zo wordt bijvoorbeeld aanvaard dat er behoefte is aan nauwere samenwerking tussen de lidstaten op een aantal aanverwante gebieden, waaronder de monitoring van olielozingen, de identificatie van vervuilers en verzameling van bewijsmateriaal dat in rechtszaken kan worden gebruikt. Ten slotte zal deze richtlijn voor het Europees Agentschap voor de veiligheid van de zeevaart de rechtsgrondslag voor zijn optreden op dit gebied kunnen bieden. De EMSA beschikt over de nodige middelen om zaken in verband met opsporing en het bewijzen van illegale lozingen verder af te handelen, en er bestaat ruime politieke steun om het agentschap met dit soort werkzaamheden te belasten; maar een communautaire rechtsgrondslag ontbreekt nog.

Tenslotte zijn er een aantal juridische, praktische en politieke redenen voor een nieuwe maatregel van de Gemeenschap, die de regels inzake verontreiniging vanaf schepen tot een onderdeel van het gemeenschapsrecht maakt, en de handhaving daarvan nader regelt.

2.2. Motivering van sancties, met inbegrip van strafrechtelijke sancties, tegen overtreeders

Dat waarborging van de veiligheid van het zeevervoer en bescherming van de communautaire wateren tegen verontreiniging vanaf schepen doelstellingen zijn van de Gemeenschap zijn, staat buiten kijf. Het zijn doelstellingen van het beleid van de Gemeenschap, zoals dat in Titel V van het Verdrag, met name artikel 80, lid 2 is geformuleerd. De Gemeenschap heeft de macht om gedragsregels ter verwezenlijking van gemeenschapsdoelstellingen vast te stellen en is bevoegd om in wetgeving vast te leggen dat er op nationaal niveau sancties moeten worden ingevoerd met betrekking tot de naleving (of niet-naleving) van deze gedragsregels.

De Gemeenschap beschikt niet *per se* over een expliciete materiële bevoegdheid in strafzaken. De Gemeenschap kan echter, voorzover dat voor de verwezenlijking van haar doelstellingen noodzakelijk is, de lidstaten verplichten in strafsancties te voorzien. Ook wanneer het gemeenschapsrecht niet uitdrukkelijk in sancties (of strafrechtelijke sancties) voorziet, kunnen de lidstaten verplicht worden passende stappen te nemen om het gemeenschapsrecht te handhaven. Wanneer strafrecht het enige middel is om te garanderen dat het gemeenschapsrecht daadwerkelijk wordt gehandhaafd, kunnen de lidstaten verplicht worden in strafrechtelijke sancties te voorzien. Wanneer moet worden bepaald of een voorgestelde maatregel onder de bevoegdheid van de Gemeenschap valt, moeten dus vragen aangaande de aard en het voorwerp van de voorgenomen maatregel worden beantwoord. Voorzover de betreffende maatregel verbetering van de veiligheid op zee of bescherming van het mariene milieu beoogt, is de Gemeenschap bevoegd.

Overeenkomstig haar beleid inzake milieudelicten is de Commissie van mening dat alleen strafrechtelijke sancties effectief genoeg zijn om het door de regels tegen vervuiling vanaf schepen beoogde effect te sorteren. Een strafmaatregel zal dienen als een toepassing van een afschrikwekkende sanctie in de gehele Gemeenschap voor degenen die zich bezighouden met het vervoer van verontreinigende goederen over zee. Het ontradend effect zal pas groot genoeg zijn, wanneer een illegale lozing als een misdrijf wordt bestempeld, omdat dan blijkt wordt gegeven van maatschappelijke afkeuring van een heel andere aard dan civielrechtelijke

schadevergoedingsmechanismen of bestuurlijke maatregelen. Hiermee wordt een sterk signaal afgegeven met een groter ontradingseffect naar mogelijke overtreders toe.

Afgezien van het bovenstaande zijn op een ander gebied van het zeerecht, waar het verontreiniging vanaf schepen betreft, strafrechtelijke maatregelen dringend noodzakelijk. Een en ander heeft te maken met de in geval van milieuincidenten met schepen geldende internationale burgerlijke aansprakelijkheidsregelingen, die qua ontradingse werking duidelijk tekortschieten.

Wat de schadevergoeding voor olieverontreiniging betreft, geldt in geval van verontreiniging door tankers op internationaal vlak momenteel de regeling van het Internationaal Verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie (CLC) en het Internationaal Verdrag betreffende de instelling van een Internationaal Fonds voor vergoeding van schade door verontreiniging door olie (Fondsverdrag), als gewijzigd bij de protocollen van 1992, waarbij alle kustlidstaten partij zijn. Deze twee verdragen voorzien in een aansprakelijkheidssysteem met twee niveaus, gebaseerd op een objectieve – maar in bijna alle gevallen beperkte – aansprakelijkheid van de scheepseigenaar, en een fonds gefinancierd uit bijdragen van olie afnemende bedrijven, waaruit aanvullende schadevergoeding kan worden uitgekeerd aan slachtoffers van schade door olieverontreiniging die niet volledig schadeloos kunnen worden gesteld door de scheepseigenaar.

Dus is de internationale regeling inzake verontreiniging door olie (en vervuiling door andere gevaarlijke en schadelijke stoffen die geregeld is in een verdrag dat nog in werking moet treden) vooral gericht op *schadeloosstelling* van slachtoffers. De *aansprakelijkheid* van de eigenlijke vervuiler speelt in deze regelingen een veel minder belangrijke rol, aangezien de persoonlijke aansprakelijkheid van de vervuiler afgezwakt wordt door het bijna onaantastbaar recht van de scheepseigenaar op beperking van de aansprakelijkheid en door de collectieve schadevergoeding door de ladingafnemers via het fonds, ongeacht hun werkelijke rol bij het betreffende ongeval. De bij verontreiniging van de zee geldende aansprakelijkheids- en schadevergoedingsregeling in haar huidige vorm bevat dus weinig elementen die bij het vervoer van gevaarlijke of verontreinigende goederen over zee betrokken partijen van nalatige praktijken kunnen weerhouden, en heeft wat preventieve werking betreft niet zoveel te betekenen. Volgens het internationaal recht is wijziging van deze internationale aansprakelijkheidsregeling door EU-wetgeving niet mogelijk. In de zogeheten Erika II-Mededeling (COM(2000) 802 def.) benadrukt de Commissie dat er met name twee wijzigingen nodig zijn die onderstaande effecten sorteren:

- de aansprakelijkheid van de scheepseigenaar moet onbeperkt zijn, indien wordt bewezen dat de verontreinigingsschade het gevolg is van grove nalatigheid van zijn kant; en
- de bepaling dat geen verontreinigingsschadeclaims kunnen worden ingediend tegen de bevrachter, de beheerder en de exploitant van het schip, moet uit de desbetreffende verdragen worden geschrapt.

De Commissie voegde hieraan toe dat, als pogingen om in de internationale aansprakelijkheids- en schadevergoedingsregelingen passende verbeteringen aan te brengen falen, zij een voorstel zal indienen tot vaststelling van communautaire wetgeving die een Europese aansprakelijkheids- en schadevergoedingsregeling met betrekking tot verontreiniging van de zee invoert. Door zo'n EU-regeling zullen de bestaande aansprakelijkheids- en schadevergoedingsverdragen in verband met olielozingen moeten worden opgezegd. De Commissie gaat door met haar pogingen om langs de hierboven

beschreven weg verandering te brengen in de internationale regelingen, maar het staat nog niet vast of deze succes zullen hebben.

Om bovenstaande redenen is de Commissie van mening dat een maatregel van strafrechtelijke aard op EU-niveau moet worden ingevoerd die de bestaande burgerlijke aansprakelijkheids- en schadevergoedingsregelingen met betrekking tot verontreinigingsschade aanvult. Op die manier kan het mechanisme van rechtstreekse aansprakelijkheid van de ongevalsveroorzakers worden ingevoerd, en kan een strafrechtelijk – en preventief – afdoende regeling worden vastgesteld, zonder bovengenoemde juridische beperkingen en zonder repercussies voor een snelle en volledige schadeloosstelling van slachtoffers. Het voorstel voor het zogenaamde COPE-fonds, dat een onderdeel vormde voor het Erika II-pakket (COM(2002) 802 def.) bevatte reeds een artikel over financiële straffen (artikel 10), maar aangezien die verordening niet volledig door de Raad is behandeld, is dat specifieke punt niet aan de orde gekomen.

In het licht van bovenstaande overwegingen, en zoals in de door de Raad toegejuichte mededeling van 3 december 2002 inzake de verbetering van de veiligheid op zee is aangekondigd naar aanleiding van het ongeval met de *Prestige* (COM(2002) 681 def.), stelt de Commissie voor om voor milieumisdrijven vanuit schepen, wanneer die opzettelijk worden begaan of het gevolg zijn van grove nalatigheid, sancties, met inbegrip van strafrechtelijke sancties, in te voeren. De voorgestelde richtlijn geldt ook voor andere schepen dan tankers en niet alleen voor verontreiniging door olie, maar ook voor illegale lozingen van schadelijke vloeistoffen. Zoals reeds gezegd moet er in geval van een dergelijke maatregel een voldoende duidelijk verband bestaan tussen de oorzaak van de verontreiniging en de verantwoordingsplichtigheid van de daarvoor aansprakelijke personen. Gezien de beperkingen van het internationaal recht en de noodzaak om doeltreffende en volledige schadevergoeding van de slachtoffers te waarborgen, is een maatregel van strafrechtelijke aard het meest doeltreffende middel om dat doel te bereiken. Artikel 6 van de voorgestelde richtlijn is daarom een noodzakelijk element voor een effectief beleid van de Gemeenschap op het gebied van maritieme veiligheid en milieubescherming.

De voorgestelde maatregel verplicht de lidstaten niet om hun strafrechtssysteem, dat bijvoorbeeld het rechtsbeginsel van de strafrechtelijke aansprakelijkheid of de algemene definities van schuld omvat, ten gronde te veranderen. Maatregelen die deze beginselen en algemene definities benaderen hebben niet specifiek betrekking op de betreffende doelstellingen van de Gemeenschap. Het toepassingsgebied is ook niet zo ruim dat het minimumeisen inzake strafrechtelijke sancties omvat of dat er geraakt wordt aan algemene beginselen van het strafrecht, het rechtssysteem, de rechtspraak en het strafproces.

3. INHOUD VAN HET VOORSTEL

Dit voorstel bestaat uit twee afzonderlijke, maar beide even belangrijke maatregelen. Ten eerste neemt het de voor verontreiniging vanuit schepen geldende internationale lozingsvoorschriften in het gemeenschapsrecht op en voorziet in een nadere regeling van de handhaving. Dit gedeelte van het voorstel bevat enkele belangrijke nieuwe aspecten, met name dat de richtlijn ook geldt voor overtredingen in volle zee (zeegebieden waarover geen enkele staat rechtsbevoegdheid heeft). Ten tweede bevat de voorgestelde richtlijn de bepaling dat overtredingen van de lozingsregels misdrijven zijn, en geeft zij richtsnoeren inzake de aard van de op te leggen straffen.

De maatregelen vullen beiden grote lacunes in het recht, aangezien het gemeenschapsrecht op het ogenblik geen afdoende regelingen bevat voor lozingen vanaf schepen, en het bestaande zeerecht niet voldoende ontradend effect heeft om de bij het vervoer van verontreinigende stoffen over zee betrokkenen van gevaarlijke praktijken te weerhouden. Beide maatregelen gelden niet allen voor olieverontreiniging, maar ook voor milieumisdrijven in het algemeen, waartoe ook vervuiling met chemische stoffen behoort.

4. ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

4.1. Doelstelling

Artikel 1 geeft dat verbetering van de veiligheid op zee en bescherming van mariene milieu de algemene doelstellingen van de richtlijn zijn en dat voorgestelde maatregelen nodig zijn om deze doelen te bereiken.

4.2. Definities

De definities dienen om de reikwijdte van de voorgestelde maatregelen aan te geven. De vraag of lozingen al dan niet illegaal zijn wordt beantwoord op basis van de normen van Marpol 73/78, terwijl de definitie van verontreinigende stoffen ook olie en schadelijke vloeistoffen omvat. De normen van Marpol 73/78 gelden overal ter wereld en zijn daarom goed bekend bij de betrokken partijen. Volgens het oordeel van de Commissie is er voorshands geen reden om bepalingen in te voeren die strenger zijn dan deze normen. Marpol 73/78 geldt voor iedere vorm van olie, en verwijst over het algemeen naar een mengsel waarvan het oliegehalte niet hoger is dan 15 delen per miljoen. Anders gezegd, de regels kunnen worden vereenvoudigd door te beslissen dat iedere lozing van olie die werkelijk zichtbaar is, hoogstwaarschijnlijk een overtreding van de Marpol 73/78-normen betekent. Een verwijzing naar de Marpol 73/78-normen verschaft tevens de rechtsgrondslag voor de toepassing van de regels buiten de territoriale wateren van de lidstaten, overeenkomstig de regels van het Verdrag van de Verenigde Naties van 1982 inzake het recht van de zee (UNCLOS), waarbij de Gemeenschap verdragsluitende partij is. Aangezien de richtlijn voor alle illegale lozingen moet gelden, omvat de definitie ook verontreiniging als gevolg van beschadiging van het schip of de uitrusting, iets waarvoor Marpol 73/78 in ruime mate vrijstelling geeft. Opmerkelijk is wel dat volgens artikel 6 van het voorstel sancties wegens illegale lozingen alleen worden opgelegd, als de verontreiniging het gevolg is van opzet of grove nalatigheid van de betrokken partijen. De definitie van schip is ruim, en omvat alle soorten zeeschepen, aangezien alle soorten schepen betrokken kunnen zijn bij illegale lozing van verontreinigende stoffen. Om dezelfde redenen bestrijkt de definitie van aan sancties onderworpen personen een grote verscheidenheid aan mogelijke overtreders, zowel natuurlijke als rechtspersonen.

4.3. Geografisch toepassingsgebied

De richtlijn bestrijkt niet alleen de verontreiniging van de zee vanaf schepen in alle wateren langs de kusten van de Gemeenschap, maar ook de verontreiniging in volle zee. De exclusieve economische zone valt onder de richtlijn voor zover zo'n zone overeenkomstig het internationaal recht door een lidstaat is ingesteld.

4.4. Handhaving binnen de havens

Artikel 4 is gebaseerd op de bepalingen inzake handhaving door de havenstaat overeenkomstig het bepaalde in UNCLOS, deel XII. Het verbod op lozingen in zeegebieden buiten de jurisdictie van een staat (de volle zee) is een grote stap, die de onaanvaardbaarheid van illegale lozingen en het universeel karakter van het betreffende misdrijf benadrukt. Enkele lidstaten implementeren momenteel de in artikel 218, lid 1, van UNCLOS geboden mogelijkheid tot handhaving van de voorschriften met betrekking tot illegale lozingen in volle zee. Dit aspect is echter van essentieel belang voor vele lidstaten, vooral voor die lidstaten die geen exclusieve economische zone hebben ingesteld, zoals momenteel het geval is in de Middellandse Zee. Deze bepaling zal, indien gekoppeld aan passende gemeenschappelijke verkennings- en opsporingsactiviteiten, de mogelijkheden om overtreders op te sporen aanzienlijk vergroten, ook wanneer de lozing buiten de nationale grenzen van de betrokken staten heeft plaatsgevonden. Dit is volgens de Commissie van essentieel belang, aangezien vervuiling zich niet stoort aan nationale grenzen, en iedere beperking van de mogelijkheden voor staten om op te treden op basis van het zeegebied waar de lozing heeft plaatsgevonden kan niet anders dan onrealistisch zijn. Voor meer details over de redenen waarom tot inspectie van een schip wordt overgegaan wordt verwezen naar bestaande communautaire regelgeving, waarmee dus volop gebruik wordt gemaakt van het informatie-uitwisselingsstelsel dat in de Gemeenschap is opgezet voor het volgen van schepen en met schepen verband houdende lozingen. Het artikel bevat geen bepalingen over de na vermeende lozingen te nemen gerechtelijke stappen, omdat dit een zaak is van nationale wetgeving door de afzonderlijke lidstaten.

4.5. Handhaving van de regels tegenover schepen op doorvaart

De wetshandhaving inzake vervuiling vanaf schepen die in de kustwateren op doorvaart zijn wordt door UNCLOS op enkele punten flink ingeperkt. Toch kan door een aantal lidstaten door middel van informatie-uitwisseling en samenwerking bij de handhaving in het kader van een netwerk een aanzienlijk deel van het communautaire doorvaartverkeer worden bestreken met het in artikel 5 beschreven mechanisme.

4.6. Strafrechtelijke sancties

In artikel 6 wordt bepaald dat schendingen van de regels van deze richtlijn beschouwd worden als misdrijven, overeenkomstig het voorstel van de Commissie voor een richtlijn inzake milieubescherming door het strafrecht¹⁰. Er moeten strafrechtelijke sancties worden opgelegd, indien vast is komen te staan dat betrokkene(n) opzettelijk of door grove nalatigheid het feit hebben veroorzaakt, daaraan hebben deelgenomen of daartoe hebben aangezet.

Artikel 6 bepaalt voorts dat de op de misdrijven gestelde sancties afdoende moeten zijn wat betreft hun ontradende werking, hetgeen uiteraard een belangrijke voorwaarde is voor de doeltreffendheid van de lozingsverboden. Aangezien de praktijken van de lidstaten qua oplegging en aard van de sancties op milieumisdrijven nogal verschillen, heeft het voorgestelde artikel hier een belangrijke harmoniserende werking van de communautaire aanpak van illegale lozingen, met name ten aanzien van de personen aan wie dergelijke sancties kunnen worden opgelegd, inclusief- en dat is een belangrijk punt- de rederij. Volgens de Commissie wordt er weinig bereikt met lichte straffen voor milieuovertreders. Met het opzettelijk lozen van verontreinigende stoffen verband houdende overtredingen, zoals

¹⁰ Zie voetnoot 4 hierboven.

bijvoorbeeld het by-passen van olie-/waterscheiders of het vervalsen van de boekhouding, moeten naar het oordeel van de Commissie op zichzelf zwaar beboet worden. Tenslotte moet grove nalatigheid die leidt tot grote olielozingen en aanzienlijke schade zwaar bestraft worden, om het gewenste ontradend effect te sorteren. De sancties zullen vermoedelijk vaak geldstraffen zijn of boetes, maar voor natuurlijke personen kunnen zij in de ernstigste gevallen vrijheidstraffen betekenen. Voor de doeltreffendheid van de maatregel is het van essentieel belang dat rechtspersonen aansprakelijk gesteld kunnen worden en dat in de gehele Gemeenschap sancties tegen rechtspersonen worden ingevoerd. Voor sommige lidstaten zou de invoering van strafrechtelijke sancties tegen rechtspersonen wel eens moeilijk kunnen zijn, omdat dit wijziging van de grondbeginselen van hun rechtsstelsels zou vereisen. Daarom zouden de lidstaten kunnen voorzien in andere dan strafrechtelijke sancties, zolang deze maar doeltreffend, evenredig en afschrikwekkend zijn. Deze zouden bijvoorbeeld kunnen bestaan uit niet-strafrechtelijke boetes, uitsluiting van gunstige regelingen of subsidies van de overheid, plaatsing onder rechterlijk toezicht of gerechtelijke bevelen tot liquidatie. De verwijzing naar het internationaal recht dient om rekening te houden met verschillende beperkingen die op het gebied kunnen bestaan, inclusief artikel 230 van UNCLOS. Ook wordt duidelijk gemaakt dat de sancties niet gerelateerd hoeven te zijn aan de burgerlijke aansprakelijkheid van de betrokken personen, en dat zij niet verzekeraar zijn. Dit laatste is in het huidige maritieme verzekeringswezen verre van vanzelfsprekend. Hier omvat de verzekeringsdekking voor schepen, via het beleid van de verenigingen voor onderlinge bescherming en schadeloosstelling (die zo'n 90% van de tonnage in de wereld dekken), soms geldstraffen, waaronder sancties van strafrechtelijke aard bij vervuilingdelicten".

4.7. Waarborgen

Artikel 7 bevat een aantal waarborgen die ervoor moeten zorgen dat de overeenkomstig deze richtlijn genomen maatregelen niet-discriminerend zijn of anderszins in strijd met het internationaal recht, inclusief Hoofdstuk 7 van Deel XII van het Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee, van 1982.

4.8. Begeleidende maatregelen

Om volledig doeltreffend te kunnen zijn, moeten de regels inzak het verbod op verontreiniging en de handhaving daarvan gepaard gaan met maatregelen van praktische aard. Een en ander heeft te maken met de uitwisseling van informatie tussen de lidstaten en de invoering van gemeenschappelijke procedures voor het volgen en identificeren van schepen die verontreinigende stoffen lozen, waaraan vele reeds op EU- of lager niveau worden uitgewerkt¹¹. Voorts is volledige benutting geboden van technologieën die het mogelijk maken met apparatuur aan boord lozingen te registreren, omdat met behulp van dergelijke apparatuur kan worden vastgesteld of en in welke mate er lozingen hebben plaatsgevonden.

¹¹ Met name wordt verwezen naar de opzet van een Trans-Europees gegevensuitwisselingsnetwerk voor de begeleiding van het scheepvaartverkeer (SafeSeaNet) en de doorlopende inspanningen tot harmonisatie van het beleid inzake vervolging en veroordeling van degenen die zich schuldig hebben gemaakt aan illegale lozingen vanaf schepen. Een en ander vindt plaats in het kader van de milieubescherming van de Oostzee (HELCOM) en de Noordzee (de Overeenkomst van Bonn). Voorts lijkt door de Commissie gefinancierd onderzoek uit te wijzen dat "tagging" van olie op DNA een hele goede methode kan zijn in zee geloosde olie aan een bepaald schip te linken. Zie b.v. IMO-documenten BLG 7/INF.5 en BLG 6/11.

4.9. Rapportage

Met het oog op een geharmoniseerde toepassing van de richtlijn en ter beoordeling van de haar doeltreffendheid is het van essentieel belang dat de Commissie wordt geïnformeerd over de mate waarin zij in de praktijk wordt toegepast en over de aard van de toegekende straffen. Om die reden brengen de lidstaten om de drie jaar bij de Commissie verslag uit, overeenkomstig het bepaalde in artikel 9.

4.10. Comité en wijzigingen

In de artikelen 10 en 11 is sprake van een nieuw Comité voor maritieme veiligheid en voorkoming van verontreiniging door schepen (COSS), dat is opgericht bij Verordening nr. 2099/2002 van 5 november 2002. Het comité heeft onder meer tot taak mee te werken aan de aanpassing van de richtlijn aan de voortdurende wijzigingen van het Marpol 73/78-Verdrag op internationaal vlak.

Voorstel voor een

RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

inzake verontreiniging vanaf schepen en invoering van sancties, inclusief strafrechtelijke sancties, voor milieumisdrijven

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, inzonderheid artikel 80, lid 2,

Gezien het voorstel van de Commissie¹²,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité¹³

Gezien het advies van het Comité van de Regio's¹⁴,

Volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag¹⁵,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Het maritieme veiligheidsbeleid van de Gemeenschap is erop gericht een hoog niveau van veiligheid en milieubescherming te bewerkstelligen en gaat ervan uit dat alle bij goederenvervoer over zee betrokken partijen de verantwoordelijkheid hebben ervoor te zorgen dat de in Gemeenschapswateren ingezette schepen voldoen aan de geldende voorschriften en normen;
- (2) De materiële normen voor verontreinigende lozingen vanaf schepen zijn in alle lidstaten gebaseerd op het Marpol 73/78-Verdrag; deze regels worden echter dagelijks door in Gemeenschapswateren varende schepen genegeerd, zonder dat hiertegen wordt opgetreden;
- (3) De implementatie door de lidstaten van Marpol 73/78 in de Gemeenschap verloopt op uiteenlopende wijze, en daarom is er behoefte aan harmonisatie op Gemeenschaps-niveau; met name wat betreft de oplegging van sancties wegens illegale lozingen door schepen hanteren de lidstaten sterk verschillende praktijken;

¹² PB C ..., ..., blz. ...

¹³ PB C ..., ..., blz. ...

¹⁴ PB C ..., ..., blz. ...

¹⁵ PB C ..., ..., blz. ...

- (4) Ontradende maatregelen vormen een integrerend deel van het maritieme veiligheidsbeleid van de Gemeenschap, aangezien zij de aansprakelijkheid van de bij het vervoer van verontreinigende goederen over zee betrokken partijen verbinden aan de dreiging van sancties; een doeltreffende bescherming van het milieu vereist doeltreffende, ontradende en evenredige sancties;
- (5) Noch van de internationale regels inzake burgerlijke aansprakelijkheid en schadevergoeding voor olieverontreiniging noch van de internationale regels met betrekking tot verontreiniging met andere gevaarlijke of schadelijke stoffen gaat een voldoende ontradende werking uit om de bij het vervoer van gevaarlijke ladingen over zee betrokken partijen van ongeoorloofde praktijken te weerhouden; het vereiste ontradend effect kan uitsluitend worden bereikt door invoering van strafrechtelijke sancties, die van toepassing zijn op een ieder die opzettelijk of door grove nalatigheid verontreiniging van de zee veroorzaakt of daartoe bijdraagt;
- (6) Ook aan rechtspersonen moeten in de hele Gemeenschap sancties kunnen worden opgelegd, omdat inbreuken in het belang van of namens rechtspersonen begaan kunnen worden;
- (7) Strafrechtelijke maatregelen staan los van de burgerlijke aansprakelijkheid van de betrokken partijen; zij zijn dus niet onderworpen aan enige regelgeving met betrekking tot het beperken of kanaliseren van civiele aansprakelijkheid, noch beperken zij de daadwerkelijke schadevergoeding aan slachtoffers van milieuincidenten;
- (8) Om illegale lozingen tijdig te kunnen ontdekken en de overtreders op te sporen is meer samenwerking tussen de lidstaten noodzakelijk;
- (9) De richtlijn is in overeenstemming met de beginselen van subsidiariteit en evenredigheid als omschreven in artikel 5 van het Verdrag. De opname van de internationale voor verontreiniging vanaf schepen geldende normen in het gemeenschapsrecht en de vaststelling van sancties, inclusief strafrechtelijke sancties, op overtredingen daarvan is een maatregel die nodig is om een hoog niveau van veiligheid en milieubescherming in het zeevervoer te bereiken. De Gemeenschap kan dit alleen daadwerkelijk bereiken door middel van geharmoniseerde voorschriften. De richtlijn beperkt zich tot wat minimaal vereist is om dit doel te bereiken en gaat niet verder dan wat hiervoor noodzakelijk is.
- (10) De richtlijn eerbiedigt volledig het Handvest van grondrechten

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Doel

Doel van deze richtlijn is de internationale normen inzake verontreiniging vanaf schepen in het gemeenschapsrecht op te nemen en ervoor te zorgen dat de voor illegale lozingen verantwoordelijke personen passende sancties, inclusief strafrechtelijke sancties, opgelegd kunnen krijgen. De onderliggende doelstelling van de richtlijn is de veiligheid van de zeevaart te verbeteren en het mariene milieu te beschermen tegen verontreiniging door schepen.

Artikel 2 **Definities**

In deze richtlijn wordt verstaan onder:

1. "Marpol 73/78": het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, 1973 en het Protocol van 1978, als gewijzigd¹⁶;
2. "Verontreinigende stoffen": stoffen die vallen onder de bijlagen I (olie) en II (schadelijke vloeistoffen in bulk) van Marpol 73/78;
3. "Illegale lozingen": lozingen die in strijd zijn met Marpol 73/78, inclusief lozingen die het gevolg zijn van beschadiging van het schip of de scheepsuitrusting, welke zijn vrijgesteld krachtens Marpol 73/78, Bijlage I, Voorschrift 11(b) en Bijlage II, Voorschrift 6(b);
4. "Schip": een onder een willekeurige vlag in het mariene milieu ingezet zeevaartuig, van welk type ook, waaronder begrepen draagvleugelboten, luchtkussenvoertuigen, afzinkbare vaartuigen en drijvend materieel;
5. "Persoon": iedere natuurlijke of rechtspersoon;
6. "Rechtspersoon": ieder lichaam dat deze rechtspositie uit hoofde van de toepasselijke nationale wetgeving geniet, met uitzondering van staten of andere openbare lichamen in de uitoefening van hun overheidsprerogatieven, en van openbare internationale organisaties.

Artikel 3 **Toepassingsgebied**

1. Deze richtlijn is van toepassing op lozingen van verontreinigende stoffen in:
 - (a) de binnenlandse wateren, inclusief de havens, van een lidstaat;
 - (b) de territoriale zee van een lidstaat;
 - (c) door de internationale scheepvaart gebruikte zeestraten die vallen onder de doorvaartregeling als vervat in deel III, hoofdstuk 2, van het Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee van 1982, voor zover deze zeestraten onder de jurisdictie van een lidstaat vallen;
 - (d) de exclusieve economische zone van een lidstaat, die is vastgesteld in overeenstemming met het internationaal recht; en
 - (e) de hoge zee.

¹⁶ In Bijlage I (Delen I en II) wordt een overzicht gegeven van de desbetreffende voorschriften van Marpol 73/78 met betrekking tot de lozing van olie en schadelijke vloeistoffen.

2. Deze richtlijn is van toepassing op illegale lozingen van ieder schip ongeacht zijn vlag, met uitzondering van alle oorlogschepen, mariene hulpschepen of andere schepen die eigendom zijn of varen voor een staat en voorlopig uitsluitend voor niet-commerciële overheidsdiensten worden gebruikt.

Artikel 4

Rechtshandhaving ten aanzien van schepen in een haven van een lidstaat

1. Indien er op grond van geconstateerde onregelmatigheden of van beschikbare informatie het vermoeden bestaat dat een schip in een haven of bij een off-shore-terminal van een lidstaat in een van de in artikel 3, lid 1, bedoelde zeegebieden illegaal verontreinigende stoffen heeft geloosd, zorgt de lidstaat ervoor dat er overeenkomstig het aldaar geldend nationaal recht een passend onderzoek wordt ingesteld.
2. In bijlage II wordt een niet-uitputtende lijst gegeven van onregelmatigheden of informatie als bedoeld in lid 1.
3. Voor zover het in lid 1 bedoelde onderzoek feiten aan het licht brengt die tot bewijs van een dergelijke illegale lozing zouden kunnen strekken, worden de bevoegde strafrechtelijke autoriteiten gewaarschuwd.

Artikel 5

Rechtshandhaving ten aanzien van schepen op doorvaart

Indien de vermoede illegale lozing plaatsvindt in een zeegebied als bedoeld onder (b), (c), (d) of (e) van artikel 3, lid 1, en het van de lozing verdachte schip geen haven in de betreffende lidstaat aandoet die over de gegevens met betrekking tot de vermoede lozing beschikt, zijn onderstaande bepalingen van toepassing:

- indien de volgende aanloophaven van het schip zich in een andere lidstaat bevindt, werken de betrokken lidstaten nauw samen bij het in artikel 4, lid 1 bedoelde onderzoek, en beslissen samen over eventueel te nemen passende administratieve maatregelen ten aanzien van een dergelijke lozing;
- indien de volgende aanloophaven van het schip een haven in een staat buiten de Gemeenschap is, neemt de lidstaat de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat de volgende aanloophaven van het schip wordt ingelicht over de vermoede lozing en verzoekt de staat van de volgende aanloophaven passende maatregelen te nemen ten aanzien van een dergelijke lozing.

Artikel 6

Misdrijven en sancties

1. De lidstaten zorgen ervoor dat het illegaal lozen van verontreinigende stoffen in zee en het deelnemen aan en het aanzetten tot dergelijke lozingen een misdrijf is, wanneer dit met opzet of als gevolg van grove nalatigheid gebeurt.

2. Aan iedere persoon (d.i. niet uitsluitend de eigenaar van het schip, maar ook de eigenaar van de lading, het classificatiebureau of welke andere betrokkene dan ook), die door een rechtbank in de zin van lid 1 schuldig is bevonden kunnen sancties, en indien van toepassing, strafrechtelijke sancties worden opgelegd.
3. De in lid 2 bedoelde sancties zijn doeltreffend, evenredig en afschrikkend.
4. Ten aanzien van natuurlijke personen worden straffen ingevoerd, waaronder, in de ernstigste gevallen, vrijheidsstraffen, zulks met inachtneming van het geldende internationaal recht.
5. Ten aanzien van natuurlijke en rechtspersonen voorzien de lidstaten *onder meer* in de volgende sancties:
 - (a) boetes;
 - (b) inbeslagneming van de uit de in lid 1 bedoelde overtredingen verkregen inkomsten.In bepaalde gevallen voorzien de lidstaten tevens in de volgende sancties:
 - (c) tijdelijke of permanente uitsluiting van commerciële activiteiten;
 - (d) plaatsing onder gerechtelijk toezicht;
 - (e) gerechtelijke surseance van betaling;
 - (f) uitsluiting van overheidssteun of –subsidies.
6. De in dit artikel bedoelde sancties zijn niet verzekeraar

Artikel 7
Vrijwaringsmaatregelen

De lidstaten passen de bepalingen van deze richtlijn toe, maar zonder formeel of in feite te discrimineren tussen buitenlandse schepen, en overeenkomstig het geldende internationaal recht, inclusief Hoofdstuk 7 van Deel XII van het Verdrag inzake het recht van de zee van de Verenigde Naties van 1982 en zij stellen de vlaggenstaat van het vaartuig van alle andere betrokken staten direct op de hoogte van de maatregelen die overeenkomstig deze richtlijn zijn genomen.

Artikel 8
Begeleidende maatregelen

De lidstaten en de Commissie werken nauw samen met het Europees Agentschap voor de veiligheid van de zeevaart, en indien van toepassing, in het kader van het bij Beschikking Nr. 2850/2000¹⁷ opgezette actieprogramma ter bestrijding van door ongevallen veroorzaakte of opzettelijke verontreiniging van de zee, bij:

- (a) de ontwikkeling van de nodige informatiesystemen die voor de doeltreffende toepassing van deze richtlijn vereist zijn;
- (b) de vaststelling van gemeenschappelijke praktijken en richtsnoeren voor met name:
 - het volgen en vroegtijdig identificeren van schepen die in strijd met deze richtlijn verontreinigende stoffen lozen, inclusief, indien van toepassing, bewakingsapparatuur aan boord
 - betrouwbare methoden voor het traceren van verontreinigende stoffen in zee tot een bepaald schip, en
 - de daadwerkelijke handhaving van deze richtlijn.

Artikel 9
Rapportage

Om de drie jaar dienen de lidstaten een verslag in bij de Commissie over de toepassing van deze richtlijn door hun rechtbanken en andere betrokken instanties. Op basis van deze verslagen dient de Commissie een communautair verslag in bij het Europees Parlement en de Raad.

Artikel 10
Comité

1. De Commissie wordt bijgestaan door het Comité voor maritieme veiligheid en voorkoming van verontreiniging door schepen (COSS) dat is opgericht bij artikel 3, van Verordening (EG) nr. 2099/2002 van 5 november 2002 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de oprichting van het Comité voor maritieme veiligheid en voorkoming van verontreiniging door schepen (COSS)¹⁸.
2. Indien naar dit lid wordt verwezen, zijn de artikelen 5 en 7 van Besluit 1999/468/EG¹⁹ van toepassing, gelet op het bepaalde in artikel 8. De in artikel 5, lid 6, van Besluit 1999/468/EG bedoelde periode wordt gesteld op drie maanden.

¹⁷ Beschikking Nr. 2850/2000/EG van het Europees parlement en de Raad van 20 december 2000 houdende instelling van een communautair kader voor samenwerking op het gebied van door ongevallen veroorzaakte of opzettelijke verontreiniging van de zee, PB L 332 van 28.12.2000, blz. 1

¹⁸ PB L 324 van 29.11.2002, blz.1.

¹⁹ PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23.

3. De Commissie houdt het bij Beschikking 2850/2000/EG ingestelde comité regelmatig op de hoogte van eventuele voorgestelde maatregelen of andere relevante activiteiten in verband met de respons op mariene verontreiniging.

Artikel 11

Wijzigingsprocedure

1. De bijlagen van deze richtlijn en de verwijzingen naar Marpol 73/78 kunnen worden gewijzigd volgens de procedure van artikel 10, lid 2.
2. De in lid 1 bedoelde wijzigingen van Marpol 73/78 kunnen van het toepassingsgebied van deze richtlijn worden uitgesloten, overeenkomstig artikel 5 van Verordening (EG) nr. 2099/2002.

Artikel 12

Tenuitvoerlegging

- 1 De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk zes maanden na de inwerkingtreding van de richtlijn daaraan te voldoen. Zij stellen de Commissie daarvan onverwijld in kennis.
- 2 Wanneer de lidstaten deze bepalingen aannemen, wordt in die bepalingen naar de onderhavige richtlijn verwezen of wordt hiernaar verwezen bij de officiële bekendmaking van die bepalingen. De regels voor deze verwijzing worden vastgesteld door de lidstaten.

Artikel 13

Inwerkingtreding

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

Artikel 14

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel,

Voor het Europees Parlement
De Voorzitter

Voor de Raad
De Voorzitter

BIJLAGE I

Als referentie bedoeld overzicht van de lozingsvoorschriften van Marpol 73/78 met betrekking tot de lozingen van olie en schadelijke vloeistoffen, als bedoeld in artikel 2, lid 2

Deel I: Olie (Marpol 73/78, bijlage I)

In Marpol 73/78, bijlage I wordt onder "olie" het volgende verstaan: een minerale olie in elke vorm, daaronder begrepen ruwe olie, stookolie, oliedrab, olieafval en geraffineerde producten (andere dan die petrochemische producten welke zijn begrepen onder de bepalingen van Marpol 73/78, bijlage II, en onder "oliehoudend mengsel": een mengsel dat olie bevat in elk gehalte.

Uittreksels van de betreffende bepalingen van Marpol 73/78, bijlage I:

Voorschrift 9: Regeling van het lozen van olie

(1) Behoudens het bepaalde in de voorschriften 10 en 11 van deze bijlage en het bepaalde in het tweede lid, is elke lozing in zee van olie of oliemengsels vanaf schepen waarop deze bijlage van toepassing is verboden, tenzij wordt voldaan aan alle onderstaande voorwaarden:

(a) voor een olietankschip, behalve zoals bepaald onder b) van dit lid:

(i) het olietankschip bevindt zich niet in een bijzonder gebied;

(ii) het olietankschip bevindt zich meer dan 50 zeemijl van het dichtstbijzijnde land;

(iii) het olietankschip vervolgt zijn vaarroute;

(iv) de hoeveelheid geloosde olie bedraagt op elk moment van het lozen niet meer dan 30 liter per afgelegde zeemijl;

(v) de totale hoeveelheid in zee geloosde olie bedraagt voor bestaande olietankschepen niet meer dan 1/15.000e van de totale hoeveelheid van de lading waarvan het restant deel uitmaakte en, voor nieuwe olietankschepen niet meer dan 1/30.000e van de totale hoeveelheid van de lading waarvan het restant deel uitmaakte; en

(vi) het olietankschip heeft een bewaking- en regelsysteem en een sloptankvoorziening in bedrijf als voorgeschreven in voorschrift 15 van deze bijlage.

(b) voor een schip geen olietankschip zijnde, met een bruto-inhoud van 400 ton en meer voor vullings van de ruimten voor machines, uitgezonderd de vullings van de ladingpompkamer van een olietanker, tenzij vermengd met ladingolierestanten:

(i) het schip bevindt zich niet in een bijzonder gebied;

(ii) het schip vervolgt zijn vaarroute;

(iii) het oliegehalte van het geloosde mengsel is zonder verdunning lager dan 15 delen per miljoen;

(iv) het schip heeft bij de lozing [een bewakings- en regelsysteem en filterapparatuur] in bedrijf als voorgeschreven door voorschrift 16 van deze bijlage.

(2) In het geval van schepen geen olietankschip zijnde, met een bruto-inhoud van minder dan 400 ton dient de [vlaggenstaat] administratie ervoor te zorgen dat het, voor zover uitvoerbaar en redelijk, is uitgerust met installaties voor de opslag van olierestanten aan boord, het afgeven aan ontvangstfaciliteiten of het lozen in zee overeenkomstig de voorschriften van paragraaf (1), onder (b) van dit voorschrift.

- - -

(4) Het bepaalde in het eerste lid is niet van toepassing op de lozing van schone of gescheiden balast of van niet behandelde oliemengsels, waarvan zonder verdunning het oliegehalte niet hoger is dan 15 delen per miljoen en deze mengsels niet afkomstig zijn van de vullings van de ladingpompkamer en niet vermengd zijn met het olierestanten van de lading.

(5) Lozingen in zee mogen geen chemicaliën of andere stoffen bevatten in hoeveelheden of concentraties die schadelijk zijn voor het mariene milieu, dan wel chemicaliën of andere stoffen welke worden aangewend om de in dit artikel aangegeven lozingsvoorwaarden ter zijde te stellen.

(6) De olierestanten welke niet in zee kunnen worden geloosd volgens het bepaalde in de paragrafen (1), (2) en (4) van dit voorschrift dienen aan boord te worden gehouden of aan ontvangstvoorzieningen te worden afgegeven.

- - -

Voorschrift 10: Methode voor het voorkomen van olieverontreiniging vanaf schepen die in bijzondere gebieden varen

(1) Voor de toepassing van deze bijlage worden onder bijzondere gebieden verstaan het gebied van de Middellandse Zee, van de Oostzee, van de Zwarte Zee, van de Rode Zee, van de Perzische Golf en van de Golf van Aden, het Antarctisch gebied en de Noordwest Europese wateren [als nader omschreven].

(2) Behoudens de bepalingen van voorschrift 11 van deze bijlage:

(a) Is elke lozing van olie of oliehoudende mengsels in zee door een olietankschip en door een schip geen olietankschip zijnde met een bruto-inhoud van 400 ton of meer verboden wanneer deze zich in een bijzonder gebied bevinden [...].

(b) [...] Is elke lozing van olie of van oliehoudende mengsels in zee door een schip geen olietankschip zijnde met een bruto-inhoud van minder dan 400 ton in een bijzonder gebied verboden, indien zonder verdunning het oliegehalte van het geloosde mengsel niet hoger is dan 15 delen per miljoen.

(3)(a) Het bepaalde in paragraaf (2) van dit voorschrift is niet van toepassing op de lozing van schone of gescheiden balast.

(b) Het bepaalde in paragraaf (2) onder (a) van dit voorschrift is niet van toepassing op de lozing van behandeld lenswater van ruimten voor machines, mits wordt voldaan aan de volgende voorwaarden:

- (i) het lenswater is niet afkomstig van de vulling van de ladingpompkamer;
 - (ii) het lenswater is niet vermengd met ladingolierestanten;
 - (iii) het schip vervolgt zijn vaarroute;
 - (iv) het oliegehalte van het geloosde mengsel is zonder verdunning niet hoger dan 15 delen per miljoen;
 - (v) het schip heeft oliefilterapparatuur in bedrijf die voldoet aan voorschrift 16, paragraaf 5 van deze bijlage; en
 - (vi) de apparatuur voor het filtreren is uitgerust met een inrichting die de lozing automatisch stopt, indien het oliegehalte van het geloosde mengsel hoger is dan 15 delen per miljoen.
- (4)(a) Lozingen in zee mogen geen chemicaliën of andere stoffen bevatten in hoeveelheden of concentraties welke schadelijk zijn voor het mariene milieu, dan wel chemicaliën of andere stoffen aangewend om de in dit voorschrift aangegeven lozingsvoorwaarden ter zijde te stellen.
- (b) De olierestanten welke niet in zee mogen worden geloosd volgens het bepaalde in de paragrafen (2) en (3) van dit voorschrift dienen aan boord te worden gehouden of aan ontvangstvoorzieningen te worden afgegeven.
- (5) Geen enkele bepaling in dit voorschrift verbiedt een schip waarvan de reis slechts gedeeltelijk door een bijzonder gebied gaat, te lozen buiten het bijzondere gebied overeenkomstig voorschrift 9 van deze bijlage.

- - -

Voorschrift 11: Uitzonderingen

De voorschriften 9 en 10 zijn niet van toepassing op:

- (a) het lozen in zee van olie of oliehoudende mengsels indien dit noodzakelijk is om de veiligheid van het schip zeker te stellen of om mensenlevens op zee te redden; of

(b) [niet van toepassing]²⁰

(c) de lozing in zee van oliehoudende stoffen, die door de [vlaggenstaat] administratie is goedgekeurd, indien dit geschiedt met het doel bepaalde verontreinigingsvoorvallen te bestrijden, teneinde de schade door verontreiniging tot een minimum te beperken. Voor al deze lozingen is goedkeuring nodig van elke regering onder wier jurisdictie de lozing geacht wordt plaats te zullen vinden.

²⁰

Als bepaald in artikel 2, lid 3, is de in paragraaf 11 onder (b) van bijlage I bij Marpol 73/78 voorziene uitzondering niet van toepassing in het kader van deze richtlijn. Genoemde paragraaf luidt als volgt:

“(b) het lozen in zee van olie of oliemengsels in geval van schade aan het schip of aan de uitrusting daarvan:

- (i) mits na het ontstaan van de schade of na het ontdekken van de lozing alle redelijke voorzorgen zijn getroffen om de lozing te voorkomen of tot een minimum te beperken; en
- (ii) uitgezonderd ingeval de eigenaar of de kapitein handelde met de bedoeling om schade te veroorzaken, ofwel roekeloos handelde en in de wetenschap dat waarschijnlijk schade zou ontstaan; of”

Deel II: Schadelijke vloeistoffen (Marpol 73/78, bijlage II)

Uittreksels van de desbetreffende bepalingen van Marpol 73/78, bijlage II:

Voorschrift 3: Indeling in categorieën van schadelijke vloeistoffen

(1) Voor de voorschriften van deze bijlage worden schadelijke vloeistoffen ingedeeld in de volgende vier categorieën:

(a) Categorie A: schadelijke vloeistoffen die, wanneer deze bij het schoonmaken van tanks of bij het ontballasten in zee worden geloosd, een groot gevaar opleveren voor de gezondheid van de mens of het mariene milieu, of die ernstige schade toebrengen aan de recreatiemogelijkheden of ander rechtmatig gebruik van de zee en derhalve strikte maatregelen ter voorkoming van verontreiniging rechtvaardigen.

(b) Categorie B: schadelijke vloeistoffen die, wanneer deze bij het schoonmaken van tanks of bij het ontballasten in zee worden geloosd, gevaar opleveren voor de gezondheid van de mens of het mariene milieu, of die schade toebrengen aan de recreatiemogelijkheden of ander rechtmatig gebruik van de zee en derhalve bijzondere maatregelen ter voorkoming van verontreiniging rechtvaardigen.

(c) Categorie C: schadelijke vloeistoffen die, wanneer deze bij het schoonmaken van tanks of bij het ontballasten in zee worden geloosd, een beperkt gevaar opleveren voor de gezondheid van de mens of het mariene milieu, of die beperkte schade toebrengen aan de recreatiemogelijkheden of ander rechtmatig gebruik van de zee en derhalve maatregelen ter voorkoming van verontreiniging vereisen.

(d) Categorie D: Schadelijke vloeistoffen die, wanneer deze bij het schoonmaken van tanks of bij het ontballasten in zee worden geloosd, een gering gevaar opleveren voor de gezondheid van de mens of het mariene milieu, of die geringe schade toebrengen aan de recreatiemogelijkheden of ander rechtmatig gebruik van de zee en derhalve enige maatregelen ter voorkoming van verontreiniging vereisen.

[Verdere richtsnoeren inzake het indelen van de stoffen in categorieën, inclusief een lijst van in categorieën ingedeelde stoffen worden gegeven in de voorschriften 3, paragrafen (2)-(4) en 4 en de aanhangsels van Marpol 73/78 in bijlage II]

Voorschrift 5: Lozing van vloeistofrestanten van de categorieën A, B of C buiten een bijzonder gebied en van categorie D in alle gebieden

Behoudens het bepaalde in voorschrift 6 van deze bijlage,

(1) Is de lozing in zee van vloeistoffen van de categorie A als omschreven in voorschrift 3, paragraaf (1) onder (a) van deze bijlage of van de voorlopig tot die categorie gerekende stoffen, dan wel ballastwater, waswater van tanks of andere restanten of mengsels die deze stoffen bevatten verboden. Indien tanks die deze stoffen of mengsels bevatten moeten worden gewassen, dienen de restanten aan een havenontvangstvoorziening te worden afgegeven, totdat de concentratie van de stof in het af te geven mengsel is gedaald tot onder 0,1 gewichtsprocent en totdat de tank is leeggemaakt, met uitzondering van gele of witte

fosfor, waarvan de concentratie in het restant 0,01 gewichtsprocent moet bedragen. Alle naderhand in de tank toegelaten water mag in zee worden geloosd, mits aan alle onderstaande voorwaarden wordt voldaan:

(a) het schip vervolgt zijn vaarroute met een snelheid van ten minste 7 zeemijl per uur, indien het schip eigen voortstuwing heeft, of een snelheid van ten minste 4 zeemijl per uur, indien het schip geen eigen voortstuwing heeft;

(b) het lozen geschiedt onder de waterlijn, waarbij rekening niet te worden gehouden met de plaats van de buitenboordinlaten; en

(c) het lozen geschiedt op een afstand van ten minste 12 zeemijl van het dichtstbijzijnde land en in water met een diepte van ten minste 25 meter.

(2) De lozing in zee van stoffen van categorie B als omschreven in voorschrift 3, paragraaf (1) onder (b) van deze bijlage of van de voorlopig daartoe gerekende stoffen, of van ballastwater, waswater van tanks, of andere dergelijke stoffen bevattende restanten of mengsels moet worden verboden, tenzij aan alle onderstaande voorwaarden wordt voldaan:

(a) het schip vervolgt zijn vaarroute met een snelheid van ten minste 7 zeemijl per uur, indien het schip een eigen voortstuwing heeft, of een snelheid van ten minste 4 zeemijl per uur, indien het schip geen eigen voortstuwing heeft;

(b) de methoden en de voorzieningen voor het lozen zijn goedgekeurd door de [vlaggenstaat] administratie. De methoden en voorzieningen, die moeten zijn gebaseerd op door de IMO ontwikkelde normen, moeten ervoor zorgen dat de concentratie en de lozingssnelheid van de vloeistof zodanig zijn dat de concentratie van de stof in het kielzog van het schip de één deel per miljoen niet overschrijdt;

(c) de maximumhoeveelheid geloosde lading van elke tank en de daarmee verbonden pijpleidingen bedraagt niet meer dan de maximumhoeveelheid die is goedgekeurd overeenkomstig de in alinea (b) van deze paragraaf genoemde methoden, die in geen geval meer dan 1 m³ of 1/3.000e van de tankinhoud in m³ bedraagt;

(d) het lozen geschiedt onder de waterlijn, waarbij rekening dient te worden gehouden met de plaats van de buitenboordinlaten; en

(e) het lozen geschiedt op een afstand van ten minste 12 zeemijl van het dichtstbijzijnde land en in water met een diepte van ten minste 25 meter.

(3) De lozing in zee van stoffen van categorie C als omschreven in voorschrift 3, paragraaf (1), onder (c) van deze bijlage of van de voorlopig daartoe gerekende stoffen of van ballastwater, waswater van tanks of andere restanten of mengsels die deze stoffen bevatten, moet worden verboden, tenzij aan alle onderstaande voorwaarden wordt voldaan:

(a) het schip vervolgt zijn vaarroute met een snelheid van ten minste 7 zeemijl per uur, indien het schip eigen voortstuwing heeft, of een snelheid van ten minste 4 zeemijl per uur, indien het schip geen eigen voortstuwing heeft;

- (b) de methoden en de voorzieningen voor het lozen zijn goedgekeurd door de (vlaggenstaat) administratie. Deze methoden en voorzieningen, die gebaseerd moeten zijn op de door de [IMO] ontwikkelde normen moeten bewerkstelligen dat de concentratie en lozingssnelheid van de vloeistof zodanig zijn dat de concentratie van de stof in het kielzog van het schip niet de 10 delen per miljoen overschrijdt;
- (c) de maximumhoeveelheid geloosde lading van elke tank en de daarmee verbonden pijpleidingen bedraagt niet meer dan de maximumhoeveelheid die is goedgekeurd volgens de in alinea (b) van deze paragraaf genoemde methoden, en deze mag in geen geval meer dan 3 m³ of 1/1.000e van de tankinhoud in m³ bedragen;
- (d) het lozen geschiedt onder de waterlijn, waarbij rekening dient te worden gehouden met de plaats van de buitenboordinlaten; en
- (e) het lozen geschiedt op een afstand van ten minste 12 zeemijl van het dichtstbijzijnde land en in water met een diepte van ten minste 25 meter.
- (4) Het lozen in zee van stoffen van categorie D als omschreven in voorschrift 3, paragraaf (1), onder (d) van deze bijlage, of de voorlopig daartoe gerekende stoffen, dan wel ballastwater, waswater van tanks, of andere restanten of mengsels die deze stoffen bevatten moet worden verboden, behalve wanneer aan alle onderstaande voorwaarden wordt voldaan:
- (a) het schip vervolgt zijn vaarroute met een snelheid van ten minste 7 zeemijl per uur indien het schip eigen voortstuwing heeft, of een snelheid van ten minste 4 zeemijl per uur, indien het schip geen eigen voortstuwing heeft;
- (b) de concentratie in de te lozen mengsels zijn niet hoger dan één deel vloeistof op tien delen water; en
- (c) het lozen geschiedt op een afstand van ten minste 12 zeemijl van het dichtstbijzijnde land.
- (5) Voor het verwijderen van ladingresten uit de tank mogen door de [vlaggenstaat] administratie goedgekeurde ventilatiemethoden worden gebruikt. Deze methoden moeten gebaseerd zijn op door de [IMO] ontwikkelde normen. Al het water dat nadien in de tank wordt gelaten moet worden beschouwd als schoon water waarop de paragrafen (1), (2), (3) of (4) van dit voorschrift niet van toepassing zijn.
- (6) Het lozen in zee van stoffen die niet of voorlopig tot een bepaalde categorie worden gerekend, of die zijn beoordeeld op de in voorschrift 4, paragraaf (1) van deze bijlage bedoelde wijze, of van ballastwater, waswater van tanks, of andere restanten of mengsels die deze stoffen bevatten moet worden verboden.

Stoffen van categorie A, B en C binnen bijzondere gebieden [als omschreven in Marpol 73/78, bijlage II, voorschrift 1, de Oostzee inbegrepen]

Behoudens het bepaalde in paragraaf (14) van dit voorschrift en voorschrift 6 van deze bijlage.

(7) Het lozen in zee van stoffen van categorie A als omschreven in voorschrift 3, paragraaf (1), onder (a), van deze bijlage of van voorlopig daartoe gerekende stoffen, of van ballastwater, waswater van tanks, of andere restanten of mengsels die deze stoffen bevatten moet worden verboden. Indien tanks die deze stoffen of mengsels bevatten moeten worden

gewassen, dienen de restanten aan een havenontvangstvoorziening te worden afgegeven die de aan het bijzonder gebied grenzende staten ter beschikking stellen overeenkomstig voorschrift 7 van deze bijlage, totdat de concentratie van de vloeistof in het af te geven mengsel is gedaald tot of beneden 0,05 gewichtsprocent en totdat de tank leeg is, met uitzondering van gele of witte fosfor, waarbij de concentratie in het restant 0,005 gewichtsprocent moet bedragen. Indien na afgifte van de restanten water in de tank wordt toegelaten, mag dit water in zee worden geloosd, mits wordt voldaan aan alle onderstaande voorwaarden:

(a) het schip vervolgt zijn vaarroute met een snelheid van ten minste 7 zeemijl per uur indien het schip eigen voortstuwing heeft, of een snelheid van ten minste 4 zeemijl per uur indien het schip geen eigen voortstuwing heeft;

(b) het lozen geschiedt onder de waterlijn, waarbij rekening dient te worden gehouden met de plaats van de buitenboordinlaten; en

(c) het lozen geschiedt op een afstand van ten minste 12 zeemijl van het dichtstbijzijnde land en in water met een diepte van ten minste 25 meter.

(8) Het lozen in zee van vloeistoffen van categorie B als omschreven in voorschrift 3, paragraaf (1), onder (b) van deze bijlage of van voorlopig daartoe gerekende stoffen, dan wel van ballastwater, waswater van tanks, of andere restanten of mengsels die deze stoffen bevatten wordt verboden, tenzij aan alle onderstaande voorwaarden wordt voldaan:

(a) een voorwas van de tank heeft plaatsgevonden na het lossen volgens een door de [vlaggenstaat] administratie goedgekeurde methode die gebaseerd is op door de [IMO] ontwikkelde normen, en dit waswater is afgegeven aan een havenontvangstvoorziening;

(b) het schip vervolgt zijn vaarroute met een snelheid van ten minste 7 zeemijl per uur indien het schip eigen voortstuwing heeft, of een snelheid van ten minste 4 zeemijl per uur indien het schip geen eigen voortstuwing heeft;

(c) de methoden en voorzieningen voor het lozen en het wassen worden goedgekeurd door de [vlaggenstaat] administratie. Deze methoden en voorzieningen, die gebaseerd zijn op door de [IMO] ontwikkelde normen, moeten bewerkstelligen dat de concentratie en de lozingsnelheid van de vloeistof zodanig is dat de concentratie van de stof in het kielzog van het schip niet boven één deel per miljoen komt;

(d) het lozen geschiedt onder de waterlijn, waarbij rekening dient te worden gehouden met de plaats van de buitenboordinlaten; en

(e) het lozen geschiedt op een afstand van ten minste 12 zeemijl van het dichtstbijzijnde land en in water met een diepte van ten minste 25 meter.

(9) Het lozen in zee van stoffen van categorie C als omschreven in voorschrift 3, paragraaf (1), onder (c), van deze bijlage of stoffen die voorlopig daartoe gerekend worden, dan wel van ballastwater, waswater van tanks of andere restanten of mengsels die deze stoffen bevatten wordt verboden, tenzij wordt voldaan aan alle onderstaande voorwaarden:

(a) het schip vervolgt zijn vaarroute met een snelheid van ten minste 7 zeemijl per uur indien het schip eigen voortstuwing heeft, of een snelheid van ten minste 4 zeemijl per uur indien het schip geen eigen voortstuwing heeft;

- (b) de methoden en voorzieningen voor het lozen worden goedgekeurd door de [vlaggenstaat] administratie. Deze methoden en voorzieningen die gebaseerd op door de [IMO] ontwikkelde normen zorgen ervoor dat de concentratie en de lozingsnelheid van de vloeistof zodanig zijn dat de concentratie van de stof in het kielzog van het schip niet één deel per miljoen te boven gaat;
- (c) de maximumhoeveelheid geloosde lading van elke tank en de daarmee verbonden pijpleidingen bedraagt niet meer dan de maximumhoeveelheid die is goedgekeurd volgens de in alinea (b), van deze paragraaf bedoelde methoden, die in geen geval meer dan 1 m³ of 1/3.000e van de tankinhoud in m³ bedraagt;
- (d) het lozen geschiedt onder de waterlijn, waarbij rekening dient te worden gehouden met de plaats van de buitenboordinlaten; en
- (e) het lozen geschiedt op een afstand van ten minste 12 zeemijl van het dichtstbijzijnde land en in water met een diepte van ten minste 25 meter.
- (10) Er mogen door de [vlaggenstaat] administratie goedgekeurde ventilatiemethoden worden gebruikt om de restanten lading uit een tank te verwijderen. Deze methoden zijn gebaseerd op door de [IMO] ontwikkelde normen. Nadien in de tank toegelaten water wordt beschouwd als schoon water waarop de paragrafen (7), (8) of (9), van dit voorschrift niet van toepassing zijn.
- (11) De lozing in zee van stoffen, die niet of voorlopig tot een bepaalde categorie worden gerekend, of beoordeeld zijn op de in voorschrift 4, paragraaf (1) van deze bijlage genoemde wijze, of van ballastwater, waswater van tanks, of andere restanten of mengsels die deze stoffen bevatten is verboden.
- (12) Onverminderd dit voorschrift mogen de restanten van een lading van de categorieën B of C aan boord worden gehouden en mogen deze restanten in zee worden geloosd buiten een bijzonder gebied overeenkomstig respectievelijk paragraaf (2) of (3).

- - -

Voorschrift 6: Uitzonderingen

Voorschrift 5 van deze bijlage is niet van toepassing op:

- (a) het lozen in zee van schadelijke vloeistoffen of mengsels die deze stoffen bevatten, indien dit noodzakelijk is om de veiligheid van het schip zeker te stellen of mensenlevens op zee te redden; of

(b) [niet van toepassing]²¹

(c) het lozen in zee van schadelijke vloeistoffen of mengsels die deze stoffen bevatten, dat is goedgekeurd door de [vlaggenstaat] administratie, indien dit geschiedt met het doel bepaalde verontreinigingsvoorvallen te bestrijden, teneinde de schade door verontreiniging tot een minimum te beperken. Alle dergelijke lozingen dienen te gebeuren met toestemming van een regering in wier rechtsgebied de lozing geacht wordt te zullen plaatsvinden.

²¹ Overeenkomstig het bepaalde in artikel 2, lid 3, is de in paragraaf 6, onder (b), van Marpol 73/78 voorziene uitzondering niet van toepassing in het kader van de onderhavige richtlijn. Genoemde paragraaf luidt als volgt:

- “(b) het lozen in zee van schadelijke vloeistoffen of mengsels die deze stoffen bevatten na het ontstaan van schade aan een schip of de uitrusting daarvan:
- (i) mits na het ontstaan van de schade of het ontdekken van de lozing alle redelijke voorzorgen zijn getroffen om de lozing te voorkomen of tot een minimum te beperken; en
 - (ii) uitgezonderd ingeval de kapitein of de eigenaar handelde met de bedoeling om schade te veroorzaken ofwel roekeloos handelde en in de wetenschap dat er waarschijnlijk schade zou ontstaan; of”.

BIJLAGE II

Niet-uitputtende lijst van onregelmatigheden of informatie, als bedoeld in artikel 4, lid 1

- (1) Alle onregelmatigheden met betrekking tot oliejournaals en andere relevante boekhouding of anderszins met potentiële milieumisdrijven verband houdende onregelmatigheden, die ontdekt zijn bij krachtens Richtlijn 95/21/EG in het kader van havenstaatcontrole verrichte inspecties.
- (2) Alle onregelmatigheden met betrekking tot de afgifte van scheepsafval of ladingrestanten, of de aanmelding daarvan, als voorgeschreven door Richtlijn 2000/59/EG.
- (3) Alle van een andere lidstaat verkregen informatie met betrekking tot mogelijke milieumisdrijven van het schip, die volgens de procedures van Richtlijn 2002/59/EG of langs andere weg is verkregen; of
- (4) Alle overige informatie van bij de bediening van het schip betrokken personen, met inbegrip van de loodsen, die onregelmatigheden ten aanzien van de naleving van de uit deze richtlijn voortvloeiende verplichtingen doet vermoeden.

FINANCIEEL MEMORANDUM

Het financieel effect van dit instrument beperkt zich tot sloopseigenaars en andere spelers in de wereld van de zeevaart die opzettelijk of door grove nalatigheid de regels overtreden die reeds vele jaren van toepassing zijn. Aangezien er geen financiële gevolgen op het niveau van de Gemeenschap worden verwacht, wordt een gedetailleerd financieel memorandum daarom niet nodig geacht.