

Fiche 4: Richtlijn betreffende havenstaatcontrole

Titel:

Voorstel voor een Richtlijn .../.../EG van het Europees Parlement en de Raad van [...] betreffende havenstaatcontrole

Datum Raadsdocument: 26 januari 2006

Nr Raadsdocument: 5632/06

Nr. Commissiedocument: COM (2005) 588

Eerstverantwoordelijk ministerie: Verkeer & Waterstaat i.o.m. FIN en BZ

Behandelingstraject in Brussel: Raadswerkgroep Vervoer; Raad Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Achtergrond, korte inhoud en doelstelling van het voorstel:

Het voorstel betreft een wijziging van de bestaande richtlijn over havenstaatcontrole uit 1995. Het is onderdeel van het eind 2005 door de Commissie gepresenteerde derde EU pakket inzake maritieme veiligheid dat in totaal zeven wetsvoorstellen 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 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.

De hoofddoelstelling van het voorstel is de introductie van een effectiever inspectiesysteem van buitenlandse schepen in Europese havens waarbij de nadruk vooral zal liggen op het inspecteren van hoog-risico ('substandard') schepen. De bestaande kwantitatieve benadering (25% gecontroleerde schepen per lidstaat) wordt vervangen door een meer kwalitatieve en globale benadering op EU-niveau. Bij de invoering van een nieuw inspectieregime wordt gestreefd naar een 100% toezicht binnen het EU-gebied (elk schip dat EU-haven binnenloopt wordt jaarlijks door één van de lidstaten geïnspecteerd) waarbij nadruk op schepen met hoog risico komt te liggen (nb. de huidige verplichting voor lidstaten tot inspectie van 25% van buitenlandse schepen in havens leidt tot ongeveer 80% toezicht binnen het EU-gebied). Daarnaast moet het voorstel onder meer de mogelijkheden tot het weren van schepen in Europese havens uitbreiden en versterken. Het Europese agentschap voor maritieme veiligheid (EMSA) moet de nodige hulp bieden ten aanzien van een samenhangende en doeltreffende uitvoering van de richtlijn.

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

Besluitvormingsprocedure en rol Europees Parlement:

Raad: gekwalificeerde meerderheid, EP: medebeslissingsprocedure.

Instelling nieuw Comitologie-comité: nee

Subsidiariteit en proportionaliteit:

Subsidiariteit: positief, het voorstel heeft betrekking op het harmoniseren van de havenstaatcontrole op Europees grondgebied ter verhoging van de maritieme veiligheid en het voorkomen van verontreiniging door de scheepvaart in Europese wateren. Optreden op communautair niveau is volgens Nederland gerechtvaardigd om in de Europese regio een uniforme regeling tot stand te brengen voor inspectieprocedures.

Proportionaliteit: positief, het voorstel beoogt in de eerste plaats de bestaande richtlijn te wijzigen. Het voorstel moet leiden tot een effectiever inspectiesysteem en een richtlijn als instrument garandeert dat de voorgestelde maatregelen op geharmoniseerde wijze worden toegepast, i.e. de richtlijn biedt de mogelijkheid bindende doelstellingen op te leggen en de naleving daarvan door de lidstaten af te dwingen.

Consequenties voor de EU-begroting:

Het voorstel heeft geen gevolgen voor de EU-begroting.

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

Het is nog niet mogelijk om met zekerheid aan te geven wat de personele consequenties voor de Inspectie V&W zijn van de nieuwe EU richtlijn voor havenstaatcontrole, omdat het onderliggende inspectiemodel nog niet is vastgelegd. Indien voldaan wordt aan een aantal aannames, dat het nieuwe EU inspectieregime geen extra (inspectie-)capaciteit vraagt.

Hierbij wordt aangenomen dat de Europese richtlijn voor havenstaatcontrole één op één het Nieuwe Inspectie Regime (NIR) overneemt dat momenteel ontwikkeld wordt binnen de groep van het Paris Memorandum of Understanding on Port State Control (i.e. het eerste regionale, intergouvernementele samenwerkingsverband voor havenstaatcontrole, opgericht in 1982 en bestaande uit de meeste EU-landen en enkele niet EU-landen waaronder Rusland en Canada).

Omdat het Paris MOU en de EU grotendeels gelijke leden hebben, kan de impactstudy voor het Paris MOU NIR gebruikt worden als indicatie van de capaciteitseffecten. Deze Paris MOU NIR impactstudy geeft voor NL geringe verschuivingen in aantallen en soorten inspecties welke naar verwachting binnen de huidige capaciteit zijn op te vangen. Om deze uitkomst te bereiken moet, het aan de berekening ten grondslag liggende, voorstel voor het NIR echter niet veranderen. Veranderingen in de toepassing van het voorgestelde "fair share" principe tussen de landen en de toepassing van de voorgestelde criteria voor indeling van schepen in verschillende (inspectie) categorieën, kunnen resulteren in meer inspecties voor NL (en dus grotere capaciteitsbehoefte).

Als gevolg van het inspectieregime onder deze richtlijn en de daar uit volgende rapportageverplichtingen zullen de administratieve lasten voor overheid en bedrijfsleven mogelijk licht stijgen.

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):

Omdat het onderliggend inspectieregime van het voorstel nog nader moet worden ingevuld zijn de consequenties voor implementatie, uitvoering en handhaving op dit moment moeilijk in detail aan te geven. Voor de implementatie van het voorstel is een wetswijziging nodig.

Voorgestelde implementatietermijn (bij richtlijnen) dan wel voorgestelde datum inwerkingtreding (bij verordeningen en beschikkingen) met commentaar t.a.v. haalbaarheid:

Voorgestelde implementatie-termijn: 18 maanden. Voor de implementatie van de richtlijn is onder meer wijziging van de Wet havenstaatcontrole noodzakelijk. De voorgestelde implementatietermijn van 18 maanden lijkt met het oog op de tijd die een wetswijziging doorgaans vergt krap te zijn. Voorgesteld zal worden om deze termijn aan te passen naar 24 maanden.

Consequenties voor ontwikkelingslanden:

Hoewel de richtlijn niet in het bijzonder ingaat op de positie van ontwikkelingslanden, is het niet ondenkbaar dat deze landen gemiddeld meer "substandard" schepen hebben welke onder een strenger veiligheids- en inspectieregime moeilijker (of in het geheel niet) toegang zullen hebben tot de Europese

havens. Binnen de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) houdt het zgn. Technical Co-operation Committee zich bezig met het ondersteunen van ontwikkelingslanden bij het voldoen aan internationale regelgeving op het gebied van maritieme veiligheid en het voorkomen van verontreiniging door de scheepvaart.

Nederlandse belangen en eerste algemene standpuntbepaling:

Nederland verzorgt als één van de grote havenstaten binnen de EU relatief veel inspecties en heeft daarom een groot belang bij dit voorstel. NL ondersteunt de voorgestelde benadering inz. een nieuw inspectieregime in het voorstel waarbij de bestaande kwantitatieve benadering wordt vervangen door een meer kwalitatieve benadering met nadruk op inspectie van hoog risico schepen. Op dit moment worden de modaliteiten van een dergelijk nieuw inspectieregime ontwikkeld en onderzocht binnen het Paris MOU met behulp van EMSA. Onduidelijk is nog in hoeverre de Commissie dit nieuwe inspectieregime één op één wil overnemen in de nieuwe richtlijn. Belangrijkste uitgangspunt voor NL opstelling is dat het voorgestelde nieuwe inspectieregime niet uiteen mag lopen met het regime dat momenteel binnen het Paris Memorandum of Understanding on Port State Control wordt ontwikkeld. Voorkomen moet worden dat er twee verschillende inspectieregimes naast elkaar gaan bestaan. Daarbij streeft t Nederland naar gebruik van één database met scheeps- en inspectiegegevens en is voorstander van het gebruik van de database van het PMOU NIR. Tot slot dient het voorstel niet te resulteren in een toename van de huidige inspectielasten. Ook zal er op worden toegezien dat er geen sprake zal zijn van een significante toename van de administratieve lasten. Nederland zal de Commissie vragen om een impact analyse van de effecten van het voorstel voor ontwikkelingslanden.

Overigens speelt Nederland een actieve rol binnen het IMO Technical Co-operation Committee dat tot doel heeft ontwikkelingslanden te ondersteunen bij het voldoen aan internationale regelgeving op het gebied van maritieme veiligheid en het voorkomen van verontreiniging door de scheepvaart. Op ad hoc basis levert Nederland ook financiële ondersteuning aan door het Technical Co-operation Committee geïnitieerde projecten.