

Fiche 6: Verordening beveiliging schepen / havenfaciliteiten

Titel:

Verordening betreffende de verbetering van de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten

Datum Raadsdocument: 8 mei 2003

Nr Raadsdocument: 8566/03

Nr Commissiedocument: COM(2003)229 def

Eerstverantwoordelijk ministerie: V&W i.o.m. DEF, BZK, SZW, FIN, EZ, JUST

Behandelingstraject in Brussel:

Raadswerkgroepen Vervoer; Raad voor Transport, Telecommunicatie en Energie.

Achtergrond, korte inhoud en doelstelling van het voorstel:

In de IMO (*International Maritime Organisation*) is op Amerikaans initiatief gedurende 2002 gesproken over de invoering van internationale regelgeving op het terrein van maritieme security. Dit heeft in december 2002 geleid tot:

- aanpassing van de *Convention for Safety of Life at Sea* (SOLAS), een instrument dat normaliter alleen over veiligheid gaat, maar geschikt gemaakt wordt voor "Security" door toevoeging van een extra hoofdstuk
- aanname van de *International Ship and Port Facility Security* (ISPS) Code.

De diverse maatregelen betreffen zowel schepen als havenfaciliteit en de raakvlakken tussen die twee. De balans lijkt redelijk evenwichtig, waarbij de maatregelen aan boord van het schip en die aan de wal elkaar aanvullen als onderdeel van een alomvattend systeem.

Verder zijn er initiatieven ontwikkeld die liggen op het terrein van zeevarenden, zoals de invoering van een zeelieden identificatieplicht, welke meer zekerheid zou moeten bieden t.a.v. de stroom aan mensen die havens in- en uitgaat. In het voetspoor van de IMO-regelgeving heeft de Commissie besloten om met voorstellen te komen die maritieme veiligheid in Europees verband moeten regelen. Dit gaat geschieden door een verordening die de diverse relevante SOLAS-hoofdstukken en de ISPS-Code overneemt. De *International Ship and Port Facility Security Code* (ISPS-Code), zoals aangehecht aan de Conferentieresolutie nr 2 bestaat uit een deel A en een deel B. Deel A wordt letterlijk overgenomen. Deel B, zijnde een aanbeveling (guidance) is niet verplicht, maar de voorstellen van de Commissie behelzen delen daaruit, welke vervolgens verplicht zouden worden.

Het voordeel van een verordening is dat het nationale wetgevingstraject aanzienlijk verkort kan worden. Tevens moet een verordening (mits goed nageleefd en met adequaat toezicht) zekerheden geven om de onderlinge concurrentieverschillen te vereffenen. Dit geldt voor schepen uit de lidstaten én haven faciliteiten. De verordening is niet van toepassing op oorlogsschepen, marine- en marinehulpschepen en overige overheidsschepen die worden gebruikt voor niet-commerciële doeleinden. Daarnaast is het voorstel niet van toepassing op marinehavens en marine-havenfaciliteiten.

De Commissie denkt later in het jaar te komen met voorstellen voor havens in zijn algemeenheid en andere onderdelen van de transportketen.

Rechtsbasis van het voorstel: artikel 80 EG, lid 2

Besluitvormingsprocedure en rol Europees Parlement:

Raad: gekwalificeerde meerderheid; EP: co-decisie

Instelling nieuw Comitologie-comité: nee

Subsidiariteit en proportionaliteit:

subsidiariteit positief: optreden op communautair niveau waarborgt in dit geval een *level playing field* binnen de interne markt

proportionaliteit: twijfelachtig: er is discussie omtrent ruimte voor de lidstaten op het gebied van nationale veiligheid.

Consequenties voor de EU-begroting: geen

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

Het is niet mogelijk in dit stadium een schatting te doen van de kosten, omdat het voorstel op een aantal punten in algemene termen is geformuleerd. Bovendien zijn de kosten mede afhankelijk van de wijze waarop Nederland

de verordening zal uitvoeren. Havenfaciliteiten zullen veiligheidsprocedures moeten invoeren en noodzakelijke apparatuur moeten aanschaffen. Extra personeel zal nodig zijn (veiligheidsofficieren op schepen, bij rederijen en havenbedrijven).

De kosten voor de verbetering van de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten dienen voor rekening te komen van de scheepvaart- en havensector. Kosten van uitvoering van toetsing door de overheid, na aftrek van de opbrengsten van de tarieven voor certificering, alsmede eventuele handhavingskosten komen ten laste van de begrotingen van de beleidsverantwoordelijke departementen. Over de verdeling zal nader interdepartementaal overleg worden gevoerd.

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):

Er wordt een Haven Beveiligingswet gemaakt en er zal een instantie (bestaand of nieuw op te richten) belast moeten worden met de controlerende taken.

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

Inwerkingtreding 1 juli 2004. Het streven van Nederland is erop gericht deze termijn te halen.

Nederlandse belangen en eerste algemene standpuntbepaling:

Nederland is voorstander van uniforme, internationale regelgeving welk de kans op willekeur ten opzichte van schepen varende onder Nederlandse vlag in buitenlandse havens verkleint, en de internationale concurrentiepositie van Nederlandse reders en de regionale concurrentiepositie van Nederlandse havens het beste gewaarborgd wordt. Naast de borging van het *level playing field* zal ook ‘*Substandard Security*’ minder optreden.

Uitgangspunt is een redelijke kosten/baten verhouding van de diverse maatregelen. Deze (algemene) opstelling wordt gedeeld door de KVNR (Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders) en de Nederlandse havenautoriteiten. Internationale regelgeving is meestal een redelijk haalbaar gemiddelde (compromis) van standpunten; het gevaar van unilaterale maatregelen wordt hierdoor verminderd.

Een *level playing field* vormt een belangrijk uitgangspunt. De nieuwe SOLAS-toevoeging en de Code bevatten nuttige aanknopingspunten in de sfeer van controles hierop, maar gaan hierin niet echt ver. Het mechanisme is analoog aan dat van *Port State Control*. Ook zijn rapportagemechanismen voorzien.

Het begrip “*substandard security*” kan in principe op dezelfde wijze bestreden worden als “*substandard safety*”. De opstelling van Nederland wordt derhalve bepaald door de effectiviteit van het veiligheidsregime. Nederland wil de reders en de havens niets in de weg leggen om hogere standaards te hanteren zodat het veiligheidsniveau een concurrentiemiddel kan zijn, en ziet het IMO-niveau als een minimum.