

Fiche 8: Richtlijn betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor zeescheepvaart

Titel:

Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 2002/59/EG betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart

Datum Raadsdocument: 13 januari 2006

Nr Raadsdocument: 5171/06

Nr. Commissiedocument: COM (2005) 589

Eerstverantwoordelijk ministerie: Verkeer & Waterstaat i.o.m. BZ, FIN, EZ, LNV

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

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 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.

Dit voorstel moet de bepalingen van de bestaande Richtlijn inz. een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart (2002/59/EG) verder aanscherpen en verduidelijken. Eén van de doelstellingen van het voorstel - voortvloeiend uit het ongeluk van de olietanker Prestige voor de Spaanse kust in 2002 - is om een helder juridisch kader te ontwikkelen inzake de zgn. toevluchtsoorden voor schepen in nood. Daarmee moet onder meer helderheid worden gecreëerd over de autoriteit die verantwoordelijk is voor het aanwijzen van toevluchtsoorden. Elke lidstaat dient een onafhankelijke autoriteit aan te wijzen die bevoegd is om te besluiten over toelating van schepen tot deze toevluchtsoorden.

Het voorstel moet verder garanderen dat lidstaten aangesloten zijn op het EU-brede informatiesysteem (SafeSeaNet, beheerd door het Europese Agentschap voor maritieme veiligheid (EMSA)) dat onder andere inzicht moet bieden in de bewegingen van schepen met gevaarlijke lading in Europese wateren. Om de veiligheid van vissersschepen (met lengte groter dan 15 meter) in Europese wateren te vergroten wordt daarnaast voorgesteld deze schepen verplicht uit te rusten met een zgn. automatisch identificatie systeem (AIS).

Ook verplicht het voorstel dat maritieme autoriteiten bij ijsomstandigheden schepen onder meer van de noodzakelijke informatie voorzien. Het Europese agentschap EMSA moet 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 art. 251 EG, EP: medebeslissingsprocedure

Instelling nieuw Comitologie-comité: nee

Subsidiariteit en proportionaliteit:

Subsidiariteit: positief, het voorstel heeft betrekking op transnationale kwesties ter verhoging van de maritieme veiligheid en het voorkomen van verontreiniging door de scheepvaart (w.o. verspreiden van

informatie op Europees niveau over scheepsbewegingen in Europese wateren en het uitvoeren van gelijke maatregelen in de lidstaten ten aanzien van toevluchtsoorden) die optreden op communautair niveau rechtvaardigt.

Proportionaliteit: positief, het voorstel is bedoeld als wijziging van bestaande richtlijn. Het voorstel moet het communautair systeem voor toezicht op het scheepvaartverkeer versterken en een richtlijn als instrument garandeert dat de voorgestelde maatregelen op geharmoniseerde wijze worden toegepast.

Consequenties voor de EU-begroting: geen.

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

Het voorstel heeft weinig financiële, personele en administratieve consequenties voor de rijksoverheid / decentrale overheid omdat de meeste voorgestelde maatregelen al in Nederland zijn ingevoerd dan wel zonder grote wijzigingen in Nederland kunnen worden ingevoerd. Een uitzondering hierbij vormt de verplichte uitrusting van vissersvaartuigen groter dan 15 meter met een automatisch identificatie systeem (AIS). Deze maatregel zal extra kosten voor de sector met zich mee brengen. Met betrekking tot de financiering van de plaatsing van AIS aan boord van de vissersvaartuigen beziet de Commissie (DG Visserij) de mogelijkheid tot (mede-) financiering. Mede naar aanleiding hiervan zal er nader overleg zijn tussen LNV en V&W. De kosten van uitrusting met AIS bedragen ongeveer € 4.000,- à 5.000,-. De verwachting is overigens dat deze prijs zal dalen bij verplichte uitrusting. In Nederland betreft het ruim 400 vissersvaartuigen.

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):

Voor de implementatie is wijziging van de Scheepvaartverkeerswet en/of de Wet bestrijding ongevallen Noordzee en de Wet voorkoming verontreiniging door schepen vereist. Daarnaast zullen diverse algemene maatregelen van (rijksbestuur) moeten worden aangepast, zoals de diverse scheepvaartreglementen en het Vissersvaartuigenbesluit 2002. De huidige procedures in Nederland omtrent het aanwijzen van toevluchtsoorden via het Interdepartementaal Beleidsteam Noordzeerampen zullen naar verwachting kunnen worden gehandhaafd.

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

Voorgestelde implementatietermijn: 12 maanden. Deze termijn is, gelet op de benodigde wetswijzigingen, bij voorbaat niet haalbaar. Een implementatietermijn van 24 maanden zal worden voorgesteld.

Consequenties voor ontwikkelingslanden: geen.

Nederlandse belangen en eerste algemene standpuntbepaling:

Nederland heeft als kust-, haven- en vlaggenstaat belangen bij dit voorstel (e.g. informatie over scheepvaartverkeer, procedures omtrent toevluchtsoorden). Nederland vindt dat de voorgestelde wijzigingen tot enige verbetering kunnen leiden ten opzichte van de bestaande Richtlijn inz. een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart.

Met uitzondering van het voorstel voor verplichte uitrusting van AIS voor vissersvaartuigen lijken de voorgestelde wijzigingen zonder grote infrastructurele of administratieve ingrepen in Nederland te kunnen worden ingevoerd. Nederland beschikt reeds over een systeem voor elektronische data-uitwisseling en is voorstander van gebruikmaking door de lidstaten van SafeSeaNet. Daarnaast kent Nederland reeds procedures inz. het toelaten van schepen in moeilijkheden. Duidelijk zal moeten worden of deze procedures aansluiten bij de bepalingen hierover van het voorstel. In principe staat Nederland niet afwijzend tegenover

de verplichting van AIS voor vissersvaartuigen, wel dient hier rekening te worden gehouden met het kostenaspect. Nederland zal aandringen op een ruimere implementatietermijn.