

Fiche 7: Richtlijn inzake klassenbureaus

Titel:

Voorstel voor een richtlijn .../.../EG van het Europees Parlement en de Raad van[...] inzake gemeenschappelijke voorschriften en normen voor met de inspectie en controle van schepen belaste organisaties en voor de desbetreffende werkzaamheden van maritieme instanties

Datum Raadsdocument: 3 februari 2006

Nr Raadsdocument: 5912/06

Nr. Commissiedocument: COM (2005) 587

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

Behandelingstraject in Brussel: Raadswerkgroep Vervoer; Raad Vervoer, Telecommunicatie en Energie; start is voorzien voor de tweede helft 2006.

Achtergrond, korte inhoud en doelstelling van het voorstel:

Het voorstel is onderdeel van het eind 2005 door de Commissie gepresenteerde derde EU pakket inzake maritieme veiligheid dat in totaal zeven 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 bijdragen aan het verhogen van de maritieme veiligheid en het voorkomen van verontreiniging door de scheepvaart in Europese wateren. Klassenbureaus voeren wereldwijd keuringen uit met betrekking tot de sterkte van schepen en de goede werking van de voortstuwingsinstallatie (klassensysteem). De klassenbureaus kunnen binnen de EU erkenning verkrijgen om, naast de hierboven genoemde keuringen van schepen, ook inspecties uit te voeren en certificaten namens de lidstaten uit te geven. Deze inspecties zijn gebaseerd op internationaal vastgestelde veiligheids- en milieunormen, die in de wetgeving van de lidstaten zijn opgenomen. In het huidige systeem kan de erkenning worden ingetrokken of geschorst wanneer een klassenbureau niet (meer) aan de normen voldoet.

Het onderhavige voorstel beoogt het huidige systeem voor erkenning van klassenbureaus te hervormen en de controle op deze bureau's door de Gemeenschap, ingesteld bij richtlijn 94/57/EG (PB L 319 van 12.12.1994, blz.20), te versterken. Het doel hiervan is het verhogen van het kwaliteitspeil van het hele klassensysteem. Dit voorstel richt zich op diverse facetten van het klassensysteem en dit in samenhang met de overige delen van het derde maritieme veiligheidspakket. Voor Nederland zijn in het bijzonder van belang:

1. De versterking van de rol van de European Maritime Safety Agency (EMSA), het agentschap van de Europese Unie dat toeziet op de implementatie en naleving van maritieme richtlijnen. Via dit agentschap van de Europese Commissie wordt het toezicht op deze bedrijven gecentraliseerd en geharmoniseerd toegepast;
2. De introductie van een autonome bevoegdheid voor de Europese Commissie om klassenbureaus die onder de maat presteren, een geldboete op te leggen.
3. Het loslaten van drempelwaarden voor vlootafmetingen aan klassenbureaus waardoor ook de kleine Nederlandse bureaus Europees zouden kunnen gaan opereren;
4. Het loslaten van zgn. *non-exclusive surveyors*. Het is in de voorgestelde richtlijn aan de klassenbureaus niet langer toegestaan inspecteurs in te zetten die niet exclusief voor het betreffende bureau werken. Dit kan als een kwaliteitsverbetering aangemerkt worden op gronden van betere controle mogelijkheden op de personen die het betreft.

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

Besluitvormingsprocedure en rol Europees Parlement: gekwalificeerde meerderheid Raad, medebeslissing EP.

Instelling nieuw Comitologie-comité: nee.

Subsidiariteit en proportionaliteit:

Subsidiariteit: positief, het voorstel heeft betrekking op de erkenning, controle en sanctionering van de instellingen voor de keuringen van schepen op een uniforme wijze binnen de Europese Unie. Nederland vindt het van groot belang dat er een *level playing field* is voor de industrie als ook voor de klassenbureaus. Een uniforme standaard, zoals de Richtlijn beoogt, is beter in staat dit te bewerkstelligen dan voorzieningen tussen afzonderlijke lidstaat en klassenbureau. Nederland ziet verder belangrijke voordelen in het huidige centraliseringsproces omdat een aantal van de grote klassenbureaus traditioneel nog sterk vergroeid zijn met de nationale maritieme autoriteit. (bv. Lloyds Register met Verenigd Koninkrijk, RINA met Italië). Gecentraliseerde erkenning en controle verhogen integriteit.

Proportionaliteit: positief, het voorstel beoogt in de eerste plaats de bestaande richtlijn te herschikken. Daarnaast is de richtlijn als instrument noodzakelijk om uniforme uitvoering af te dwingen. Meer in het bijzonder geldt in dit dossier dat financiële sanctionering door de Commissie een effectief middel is om tekortkomingen bij de bron aan te pakken.

Nederland vindt verder dat de volgende elementen bijdragen aan de doelstellingen van het voorstel:

- De verplichte zelfregulering wordt gestandaardiseerd en juridisch vastgelegd waardoor handhaving mogelijk wordt. Eisen aan kwaliteit worden bijvoorbeeld verzekerd door verplichte ISO normering en lidmaatschap van de brancheorganisatie.
- Het onderscheid “beperkte erkenning” en “erkenning” verdwijnt. Nu kunnen bureau’s nog een beperkte erkenning krijgen, bijvoorbeeld omdat ze niet geheel voldoen aan de Europese (kwaliteits)eisen. Straks is uitsluitend nog sprake van een “erkenning” volgens EU regels.
- Door de centralisatie van de handhaving bij het Europees Agentschap voor Maritieme Veiligheid (EMSA), worden klassenbureaus onafhankelijk van de maritieme autoriteit waarvoor zij taken uitvoeren getoetst. Deze onafhankelijkheid maakt handhaving ook daadwerkelijk mogelijk, hetgeen de kwaliteit daarvan ten goede zal komen.

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:

Personele consequenties rijksoverheid:

- het voorgestelde systeem van financiële sancties kan extra capaciteit vergen van de nationale administraties als gevolg van extra rapportages aan de EU (die de sancties oplegt). Het voorstel geeft nog niet voldoende duidelijkheid over de gewenste rapportages. Het ligt in de lijn der verwachting dat deze werkzaamheden binnen de huidige formatie zijn op te vangen.
- de voorgestelde samenwerking tussen de lidstaten en de klassenbureaus bij de ontwikkeling van klassenregelgeving naast de deels bestaande afstemming daarvan in Internationale Maritieme Organisatie (IMO) kan extra capaciteit vergen.

Consequenties voor het bedrijfsleven:

Klassenbureaus zijn internationaal opererende marktpartijen met marktconforme dienstverlening en tarieven. De marktwerking voor de sector zal derhalve sterker worden.

Afhankelijk van het effect dat de maatregelen zullen hebben op de lasten voor de klassenbureaus zullen ook de afnemers van deze bureau’s zoals scheepsexploitanten en werven ermee te maken krijgen in de kostprijs voor diensten.

Daarnaast worden de scheepsexploitanten meer belast met inspecties indien Communautaire ambtenaren ook op schepen gaan inspecteren. Naar het zich laat aanzien, op basis van de personele omvang van het uitvoerend agentschap (EMSA), zal het gaan om enige tientallen inspecties per jaar verspreid over heel Europa.

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):

Aanpassing ministeriele regeling “Aanwijzing erkende organisaties Schepenwet” is noodzakelijk. Verder zal het voorgestelde sanctioneringssysteem, speciale en/of extra procedures binnen het handhavingssysteem noodzakelijk maken. Als voorbeeld kan dienen het op verzoek verzorgen van ondersteunende documentatie of onderzoeken door lidstaten ten behoeve van het onderzoek en ondersteuning van de uitvoerende Communautaire organisatie.

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

De voorgestelde implementatietermijn: 18 maanden. Deze termijn is in principe voldoende. Mocht er in de onderhandelingen een zodanige wijziging optreden dat wijziging van een formele wet nodig is (bijvoorbeeld als de bevoegdheid boetes op te leggen bij de lidstaten komt te liggen), dan is de implementatietermijn krap en zou een termijn van 24 maanden beter zijn.

Consequenties voor ontwikkelingslanden:

Ingevolge het voorstel moeten klassenbureaus exclusief voor betreffende bureaus werkende inspecteurs in dienst te hebben. Een positief effect voor ontwikkelingslanden kan het inzetten van lokaal opgeleide en werkende inspecteurs zijn. Een negatief effect kan worden veroorzaakt als de klassenbureaus er door de versterkte kwaliteitseisen voor zouden kiezen ex-patriat werknemers in te zetten. Daarnaast zijn de eisen en randvoorwaarden voor erkenning zo hoog en kostbaar dat het niet de verwachting is dat alle landen in staat zullen zijn om een eigen klassenbureau te faciliteren dat voor Europese erkenning in aanmerking komt.

Nederland beoogt echter een hoog kwaliteitsniveau en een even hoge betrouwbaarheidsgraad van te erkennen bedrijven. Daarmee lijkt vooralsnog de ondergrens gesteld in de richtlijn niet ter discussie.

Nederlandse belangen en eerste algemene standpuntbepaling:

- Nederland steunt dit voorstel voor hervorming en versterking van het klassensysteem. Het versterken van de kwaliteit van klassenbureaus die mede door Nederland zijn geautoriseerd om inspectiewerk uit te voeren, is een goede zaak. Temeer daar Nederland zich heeft voorgenomen om meer taken op te dragen aan de klassenbureaus. Taken die momenteel bij de Inspectie Verkeer en Waterstaat liggen betreffen onder andere: Inspecties voor certificering van schepen, uitgeven van diverse certificaten, inspecties voor toelating tot de markt van apparatuur, audits van kwaliteitsveiligheidssystemen op schepen en rederijkantoren. Al deze taken worden aan de klassenbureaus overgedragen in het kader van de terugtrekkende overheid. Deze bureaus zijn daar de geschikte partij voor omdat zij de noodzakelijke ervaring, deskundigheid en organisatie hebben.
- In de context van deze richtlijn beschouwt Nederland de voorgestelde financiële sancties bij het onjuist uitvoeren van inspecties door klassenbureaus als een verbetering ten opzichte van het huidige systeem dat onvoldoende mogelijkheden biedt. Desalniettemin plaatst Nederland vraagtekens bij de grondslag van de bevoegdheid van de Commissie om zelfstandig boetes op te leggen en bij de consequenties van deze voorgestelde bevoegdheid voor de andere dossiers van het derde maritieme veiligheidspakket, of, meer in het algemeen, voor dossiers waarvoor controle- en handhavingstaken naar Europees niveau overgeheveld (kunnen) worden. Ook moet

duidelijker worden volgens welke systematiek de Commissie boetes of dwangsommen wil gaan opleggen en welke rol de lidstaten hierin spelen.

- De opheffing van de momenteel geldende kwantitatieve beperkingen betreft het minimum aantal schepen dat in het register van het betreffende bureau is ingeschreven om als klassenbureau voor erkenning in aanmerking te komen is positief. Daardoor ontstaat de mogelijkheid voor kleinere Nederlandse inspectiebureaus om Europese erkenning aan te vragen. klassenbureaus voor speciale scheepstypen worden nu mogelijk. De in Nederland bekende “bruine zeilvaart”, de chartervaart met historische schepen, is hier direct bij gebaat. Deze vloot is tot op heden voor de erkende (grote) klassenbureaus commercieel niet interessant waardoor voor dat marktsegment geen goede oplossing voor handen is. Het verkrijgen van Europese Erkenning van het betrokken klassenbureau wordt gezien als een kwaliteitsimpuls. Deze impuls komt de veiligheid in deze bedrijfstak ten goede. Nederland hecht hier zeer aan gelet op het feit dat deze schepen varen met (soms relatief veel) passagiers.
- De Europese Commissie voorziet geen financiële en personele consequenties gerelateerd aan de invoering van het voorstel. Nadere bestudering van de artikelen moet dit uitwijzen, maar de Commissie moet gevraagd worden haar standpunt te onderbouwen.
- Nederland zal de Commissie verzoeken om bij het opstellen van de “impact assessment” aandacht te besteden aan de effecten voor ontwikkelingslanden.