

NL

NL

NL



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 11.6.2008
COM(2008) 208 definitief

2005/0238 (COD)

MEDEDELING VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT

overeenkomstig artikel 251, lid 2, tweede alinea, van het EG-Verdrag

betreffende het

**gemeenschappelijk standpunt van de Raad met het oog op de aanneming van een
richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende havenstaatcontrole
(herschikking)**

(door de Commissie ingediend)

MEDEDELING VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT

overeenkomstig artikel 251, lid 2, tweede alinea, van het EG-Verdrag

betreffende het

**gemeenschappelijk standpunt van de Raad met het oog op de aanneming van een
richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende havenstaatcontrole
(herschikking)**

1. CHRONOLOGISCH OVERZICHT

Toezening van het voorstel aan het EP en de Raad [document COM(2005) 588 definitief – 2005/0238 (COD)]	24.1.2006
Advies van het Comité van de Regio's:	15.6.2006
Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité:	13.9.2006
Advies van het Europees Parlement in eerste lezing:	25.4.2007
Indiening van het gewijzigd voorstel:	[...]
Vaststelling van het gemeenschappelijk standpunt:	[...]

2. DOEL VAN HET VOORSTEL VAN DE COMMISSIE

De voorgestelde herschikking van Richtlijn 95/21/EG betreffende havenstaatcontrole is onderdeel van een reeks maatregelen ter versterking en aanvulling van de bestaande wetgeving inzake maritieme veiligheid.

Naast de noodzakelijke consolidering van de richtlijn in één enkele tekst met het oog op meer coherentie beoogt de Commissie een diepgaande hervorming van het bestaande systeem van havenstaatcontrole, om ze meer toe te spitsen op de schepen die niet aan de normen voldoen, die oneerlijke concurrentie vormen voor de Europese vloot die wel aan de normen voldoet.

De doelstelling is tweeledig: enerzijds de individuele doelstelling per lidstaat om 25% van de schepen te controleren, vervangen door een collectieve doelstelling om alle schepen in de hele Europese Unie te controleren; en anderzijds schepen met een verhoogd risico frequenter te inspecteren. Te veel substandaardschepen glippen momenteel door de mazen van het net. Het nieuwe systeem zal dit verhinderen en er tegelijk voor zorgen dat schepen die goed presteren aan minder inspecties worden onderworpen, wat eveneens zal bijdragen tot een efficiënter gebruik van middelen.

Substandaardschepen die slechts op doorreis zijn in de Europese wateren, zonder tussenstop in een haven, vormen een bijzonder risico. Daarom is de Commissie ook voornemens de inspecties in ankerplaatsen te versterken.

Voorts stelt de Commissie voor de regeling voor het opleggen van een toegangsverbod te versterken door ze uit te breiden tot alle categorieën van schepen, een minimale duur voor het toegangsverbod in te stellen en een definitief toegangsverbod in te voeren voor de schepen die reeds twee keer een toegangsverbod opgelegd kregen en die een derde keer worden aangehouden. De Commissie stelt eveneens voor dat de zwarte lijst met scheepvaartmaatschappijen die slecht presteren, bekend wordt gemaakt.

Ten slotte is het voorstel, wat de technische aspecten betreft, gebaseerd op de werkzaamheden van deskundigen in het kader van het Memorandum van overeenstemming van Parijs (MoU Parijs) inzake havenstaatscontrole.

3. OPMERKINGEN OVER HET GEMEENSCHAPPELIJK STANDPUNT

In zijn unaniem goedgekeurd gemeenschappelijk standpunt (Malta heeft zich onthouden) steunt de Raad over het algemeen de door de Commissie voorgestelde essentiële principes en modaliteiten voor de toepassing van de nieuwe inspectieregeling. In dit opzicht steunt de Raad de nieuwe regeling die voorziet in een controle van 100% van de schepen, met een prioriteit voor de minderwaardige schepen.

De Commissie onderschrijft de benadering van de Raad inzake de flexibiliteit van de nieuwe inspectieregeling. Dit mechanisme is immers essentieel om voldoende soepelheid te garanderen in de werking van de nieuwe regeling. Wat het toegestane plafond van niet uitgevoerde inspecties betreft, is de Commissie van mening dat het door haar voorgestelde percentage van 5% niet uitgevoerde inspecties, wat trouwens overeenstemt met het percentage waarin de huidige richtlijn voorziet, een realistische doelstelling is. De Commissie kan dus niet aanvaarden dat dit percentage wordt opgetrokken tot 10% voor de schepen met een gering of gemiddeld risico, zoals door de Raad voorzien, want dit zou een afzwakking zijn van het hoofddoel van de nieuwe inspectieregeling, met name de inspectie van alle schepen die de havens van de Europese Unie aandoen.

De Raad heeft zich aanzienlijk gedistantieerd van een belangrijk aspect van het voorstel van de Commissie en stelt voor het definitieve toegangsverbod te schrappen en te vervangen door een in de tijd beperkt toegangsverbod, dat na 36 maanden op grond van diverse criteria opgeheven zou kunnen worden. De Commissie gaat op dit punt niet akkoord met de benadering van de Raad.

De manier waarop de Raad in zijn gemeenschappelijk standpunt omgaat met de kwestie van de inspecties in ankerplaatsen is eveneens problematisch, zij het in mindere mate. De Raad heeft immers de opname van schepen die voor anker liggen buiten de havens in het toepassingsgebied van de richtlijn niet behouden en beperkt zich ertoe te verwijzen naar het begrip jurisdictie van de havens. De door de Raad voorgestelde constructie dreigt op verschillende en beperkende wijze door de lidstaten te worden geïnterpreteerd, waardoor deze bepaling zijn zin dreigt te verliezen. De Commissie is van mening dat het essentieel is om schepen die voor anker liggen, te kunnen inspecteren. Dat is trouwens wat de Raad zelf wenste na het ongeval met de Prestige. De substandaardschepen die slechts op doorreis zijn in de Europese wateren, zonder tussenstop in een haven, vormen een bijzonder risico. Havenstaatcontrole in ankerplaatsen is misschien de enige manier om deze schepen te controleren.

4. GEDETAILEERDE OPMERKINGEN VAN DE COMMISSIE

4.1. Amendementen die door de Commissie zijn aanvaard en volledig of gedeeltelijk in het gemeenschappelijk standpunt zijn opgenomen

De amendementen 1, 4, 5, 7, 15, 16, 18, 19, 22, 26, 27, 30, 32, 33, 38, 53, 55, 72, 83, 84, 86, 87, 90, 94, 95, 98, 101, 102, 105 en 106 vormen nuttige verduidelijkingen, met name op technisch vlak, van het voorstel van de Commissie. De verouderde bepalingen van het bestaande inspectiesysteem worden afgeschaft, terwijl de modaliteiten van de nieuwe inspectieregeling meer verduidelijkt worden, rekening houdend met de werkzaamheden van deskundigen binnen het Memorandum van Parijs inzake havenstaatcontrole.

4.2. Door de Commissie aanvaarde amendementen die echter niet in het gemeenschappelijk standpunt zijn opgenomen

De amendementen 2, 3, 6, 8, 9, 14, 20, 24, 25, 28, 29, 31, 39, 41, 43, 44, 45, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 67, 69, 70, 71, 74, 75, 76, 77, 78, 80, 81, 85, 88, 89, 92, 97, 99, 100 en 103 vormen volgens de Commissie nuttige verduidelijkingen van de tekst van het voorstel. Zij betreurt dus dat de Raad deze amendementen niet in zijn gemeenschappelijk standpunt heeft opgenomen.

Amendement 17, waarbij een definitie van "havens" werd ingevoerd, maakte het mogelijk (door een kleine wijziging van de inhoud van de definitie) om ankerplaatsen op te nemen in het toepassingsgebied van de richtlijn.

Ten slotte stond de Commissie achter amendement 54 betreffende de toegangswegering en meer bepaald het toegangsverbod.

4.3. Door de Commissie verworpen amendementen die niet in het gemeenschappelijk standpunt zijn opgenomen

Amendement 73 is niet nuttig in zoverre het verwijst naar taken die door het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid moeten worden uitgevoerd, terwijl deze voldoende duidelijk worden omschreven in de horizontale verordening nr. 1406/2002 betreffende het Agentschap.

Amendement 91 betreffende de vermindering van 24/36 tot 24/30 maanden van het "tijdvenster" voor de inspectie van schepen met een gering risico stemt niet overeen met de algemene doelstelling van het voorstel van de Commissie om de lasten ten gevolge van inspecties voor schepen die goed presteren te verminderen.

Ten slotte wordt het deel van de amendementen 34, 36 en 37 betreffende de toepassingsmodaliteiten voor de verdeling van de inspecties tussen de lidstaten niet behouden omdat elk mogelijk gebruik van een flexibel inspectiemechanisme wordt afgewezen. Een dergelijk mechanisme is nochtans onontbeerlijk om de goede werking van de nieuwe inspectieregeling te garanderen.

5. CONCLUSIES

De Commissie neemt nota van het unaniem goedgekeurde gemeenschappelijke standpunt van de Raad, dat globaal noch de doelstellingen noch de geest van haar voorstel wijzigt, maar

wijst tevens op haar afwijkende visie omtrent verschillende specifieke punten zoals de schrapping van het definitieve toegangsverbod en de vervanging ervan door een in de tijd beperkt toegangsverbod, alsmede in mindere mate op de benadering van de Raad inzake de inspecties in ankerplaatsen en de verhoging van het toegelaten plafond voor niet uitgevoerde inspecties van 5 tot 10%.