

EUROPEES PARLEMENT

1999



2004

Zittingsdocument

5 november 2003

DEFINITIEVE VERSIE
A5-0385/2003

*****I**

VERSLAG

over het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende de verbetering van de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten (COM(2003) 229 – C5-0218/2003 – 2003/0089(COD))

Commissie regionaal beleid, vervoer en toerisme

Rapporteur: Rosa Miguélez Ramos

Verklaring van de gebruikte tekens

- * Raadplegingsprocedure
Meerderheid van de uitgebrachte stemmen
- **I Samenwerkingsprocedure (eerste lezing)
Meerderheid van de uitgebrachte stemmen
- **II Samenwerkingsprocedure (tweede lezing)
Meerderheid van de uitgebrachte stemmen voor de goedkeuring van het gemeenschappelijk standpunt
Meerderheid van de leden van het Parlement voor de verwerping of amendering van het gemeenschappelijk standpunt
- *** Instemming
Meerderheid van de leden van het Parlement, behalve in de in de artikelen 105, 107, 161 en 300 van het EG-Verdrag en in artikel 7 van het EU-Verdrag bedoelde gevallen
- ***I Medebeslissingsprocedure (eerste lezing)
Meerderheid van de uitgebrachte stemmen
- ***II Medebeslissingsprocedure (tweede lezing)
Meerderheid van de uitgebrachte stemmen voor de goedkeuring van het gemeenschappelijk standpunt
Meerderheid van de leden van het Parlement voor de verwerping of amendering van het gemeenschappelijk standpunt
- ***III Medebeslissingsprocedure (derde lezing)
Meerderheid van de uitgebrachte stemmen voor de goedkeuring van de gemeenschappelijke ontwerp tekst

(De aangeduide procedure is gebaseerd op de door de Commissie voorgestelde rechtsgrondslag.)

Amendementen op wetsteksten

Door het Parlement aangebrachte wijzigingen worden in vet cursief aangegeven. De markering in mager cursief is een aanwijzing voor de technische diensten en betreft passages in de wetstekst waarvoor een correctie wordt voorgesteld (bijvoorbeeld aperte fouten of weglatingen in een taalversie). Dergelijke correcties moeten worden goedgekeurd door de betrokken technische diensten.

INHOUD

	Blz.
PROCEDUREVERLOOP.....	4
ONTWERPWETGEVINGSRESOLUTIE VAN HET EUROPEES PARLEMENT	5
ADVIES VAN DE COMMISSIE VRIJHEDEN EN RECHTEN VAN DE BURGER, JUSTITIE EN BINNENLANDSE ZAKEN	28
ADVIES VAN DE COMMISSIE INDUSTRIE, EXTERNE HANDEL, ONDERZOEK EN ENERGIE.....	38
PROCEDUREVERLOOP.....	38
BEKNOPTE MOTIVERING.....	38
TOELICHTING	24
ADVIES VAN DE COMMISSIE VRIJHEDEN EN RECHTEN VAN DE BURGER, JUSTITIE EN BINNENLANDSE ZAKEN	28
ADVIES VAN DE COMMISSIE INDUSTRIE, EXTERNE HANDEL, ONDERZOEK EN ENERGIE	38

PROCEDUREVERLOOP

Bij schrijven van 2 mei 2003 diende de Commissie, overeenkomstig artikel 251, lid 2 en artikel 80, lid 2 van het EG-Verdrag, bij het Parlement het voorstel in voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende de verbetering van de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten (COM(2003) 229 – 2003/0089(COD)).

Op 2 juni 2003 gaf de Voorzitter van het Parlement kennis van de verwijzing van dit voorstel naar de Commissie regionaal beleid, vervoer en toerisme als commissie ten principale en naar de Commissie vrijheden en rechten van de burger, justitie en binnenlandse zaken en de Commissie industrie, externe handel, onderzoek en energie als medeadviserende commissies (C5-0218/2003).

De Commissie regionaal beleid, vervoer en toerisme benoemde reeds op haar vergadering van 21 mei 2003 Rosa Miguélez Ramos tot rapporteur.

De commissie behandelde het Commissievoorstel en het ontwerpverslag op haar vergaderingen van 30 september en 4 november 2003.

Op laatstgenoemde vergadering hechtte zij met 40 stemmen voor bij 1 onthouding haar goedkeuring aan de ontwerpwetgevingsresolutie.

Bij de stemming waren aanwezig: Paolo Costa (voorzitter), Gilles Savary (ondervoorzitter), Rosa Miguélez Ramos (rapporteur), Emmanouil Bakopoulos, Rolf Berend, Graham H. Booth (verving Rijk van Dam), Philip Charles Bradbourn, Felipe Camisón Asensio, Chantal Cauquil (verving Helmuth Markov), Luigi Cocilovo, Jan Dhaene, Mathieu J.H. Grosch, Konstantinos Hatzidakis, Ewa Hedkvist Petersen, Juan de Dios Izquierdo Collado, Georg Jarzembowski, Elisabeth Jeggle (verving Christine de Veyrac), Karsten Knolle (verving Jacqueline Foster), Dieter-Lebrecht Koch, Brigitte Langenhagen (verving Sérgio Marques), Giorgio Lisi, Nelly Maes, Emmanouil Mastorakis, Erik Meijer, Enrique Monsonís Domingo, James Nicholson, Josu Ortuondo Larrea, Peter Pex, Wilhelm Ernst Piecyk, Samuli Pohjamo, Bernard Poignant, José Javier Pomés Ruiz, Alonso José Puerta, Reinhard Rack, Carlos Ripoll y Martínez de Bedoya, Ingo Schmitt, Brian Simpson, Ulrich Stockmann, Margie Sudre, Ari Vatanen en Brigitte Wenzel-Perillo (verving Francesco Musotto).

De adviezen van de Commissie vrijheden en rechten van de burger, justitie en binnenlandse zaken en de Commissie industrie, externe handel, onderzoek en energie zijn bij dit verslag gevoegd.

Het verslag werd ingediend op 5 november 2003.

ONTWERPWETGEVINGSRESOLUTIE VAN HET EUROPEES PARLEMENT

over het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende de verbetering van de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten (COM(2003) 229 – C5-0218/2003 – 2003/0089(COD))

(Medebeslissingsprocedure: eerste lezing)

Het Europees Parlement,

- gezien het voorstel van de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad (COM(2003) 229)¹,
 - gelet op artikel 251, lid 2 en artikel 80, lid 2 van het EG-Verdrag, op grond waarvan het voorstel door de Commissie bij het Parlement is ingediend (C5-0218/2003),
 - gelet op artikel 67 van zijn Reglement,
 - gezien het verslag van de Commissie regionaal beleid, vervoer en toerisme en de adviezen van de Commissie vrijheden en rechten van de burger, justitie en binnenlandse zaken en de Commissie industrie, externe handel, onderzoek en energie (A5-0385/2003),
1. hecht zijn goedkeuring aan het Commissievoorstel, als geamendeerd door het Parlement;
 2. verzoekt om hernieuwde voorlegging indien de Commissie voornemens is ingrijpende wijzigingen in dit voorstel aan te brengen of dit door een nieuwe tekst te vervangen;
 3. verzoekt zijn Voorzitter het standpunt van het Parlement te doen toekomen aan de Raad en de Commissie.

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendementen van het Parlement

Amendement 1
Overweging 1

(1) **Kwaad opzet** en terrorisme behoren tot de ernstigste bedreigingen die er zijn voor de idealen van democratie en vrijheid en de waarden van vrede, die het wezen van de Europese Unie uitmaken.

(1) **Opzettelijke ongeoorloofde acties** en **in het bijzonder** terrorisme behoren tot de ernstigste bedreigingen die er zijn voor de idealen van democratie en vrijheid en de waarden van vrede, die het wezen van de Europese Unie uitmaken.

Motivering

De tekst is meer in overeenstemming gebracht met de juridische inhoud door de nadruk te leggen op de strafbaarheid van handelingen die door de samenleving niet worden geaccepteerd in plaats van op de morele veroordeling ervan.

¹ Nog niet in het PB gepubliceerd.

Amendement 2

Overweging 2

(2) Het zeevervoer in de Europese Gemeenschap **en** de burgers die daarvan gebruik maken dienen te allen tijde verzekerd te zijn van beveiliging tegen het gevaar van opzettelijke ongeoorloofde acties.

(2) Het zeevervoer in de Europese Gemeenschap, de burgers die daarvan gebruik maken **en het milieu** dienen te allen tijde verzekerd te zijn van beveiliging tegen het gevaar van opzettelijke ongeoorloofde acties **zoals terrorisme, piraterij of andere vergelijkbare acties.**

Motivering

De delicten die een bijzondere bedreiging voor veiligheid van schepen en de lading, de passagiers en de bemanningen daarvan vormen, moeten duidelijk worden opgesomd, ook als is deze opsomming niet uitputtend.

Amendement 3

Overweging 2 bis (nieuw)

(2 bis) Bij het vervoer van goederen die bijzonder gevaarlijke stoffen bevatten, zoals chemische en radioactieve stoffen, kunnen de gevaren die door opzettelijke ongeoorloofde acties worden veroorzaakt, ernstige gevolgen voor de burgers en het milieu van de Unie met zich meebrengen.

Motivering

Van gevaarlijke stoffen in schepen gaat voortdurend gevaar uit. Daarom zijn bijzondere veiligheidsmaatregelen noodzakelijk. Opzettelijke ongeoorloofde acties leiden derhalve tot bijzondere gevaren bij het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Amendement 4

Overweging 10

(10) De lidstaten moeten schepen uit alle landen die om toegang tot een haven van de Gemeenschap vragen streng op naleving van de beveiligingsregels controleren. De lidstaten dienen een «bevoegde **havenveiligheidsautoriteit**» te benoemen die **in iedere haven van de Gemeenschap** de toepassing van de door deze verordening voorgeschreven veiligheidsmaatregelen voor schepen en havenfaciliteiten moeten coördineren. De autoriteit moet van ieder schip dat om toegang tot de haven vraagt eisen dat het van tevoren inlichtingen geeft over zijn international security certificaat en

(10) De lidstaten moeten schepen uit alle landen die om toegang tot een haven van de Gemeenschap vragen streng op naleving van de beveiligingsregels controleren. De lidstaten dienen een «bevoegde **autoriteit voor maritieme veiligheid**» te benoemen die de toepassing van de door deze verordening voorgeschreven veiligheidsmaatregelen voor schepen en havenfaciliteiten moeten coördineren, **ten uitvoer leggen en controleren.** De autoriteit moet van ieder schip dat om toegang tot de haven vraagt eisen dat het van tevoren inlichtingen geeft over zijn international security certificaat en

de veiligheidsniveaus waarop het opereert en vroeger geopereerd heeft, alsmede iedere andere praktische inlichting met betrekking tot de beveiliging.

de veiligheidsniveaus waarop het opereert en vroeger geopereerd heeft, alsmede iedere andere praktische inlichting met betrekking tot de beveiliging.

Motivering

De administratieve structuren en de verdeling van de interne bevoegdheden verschillen per lidstaat behoorlijk. Deze definitie doet meer recht aan dit gegeven zonder dat daardoor de verantwoordelijkheden onduidelijker komen te liggen.

Amendement 5

Overweging 13 bis (nieuw)

(13 bis) De doeltreffende en uniforme toepassing van de maatregelen in het kader van dit beleid roept belangrijke vragen op die verband houden met de financiering ervan; financiering van de kosten van een aantal extra beveiligingsmaatregelen mag geen concurrentievervalsing in de hand werken; de Commissie dient onverwijld een aanvang te maken met een studie (met name naar de verdeling van de financiering tussen de overheid en de operatoren, zonder afbreuk te doen aan de verdeling van de bevoegdheden tussen de lidstaten en de Europese Gemeenschap) en het Parlement en de Raad de resultaten en, in voorkomend geval, eventuele voorstellen voor te leggen.

Motivering

In dit amendement worden onderdelen van de interinstitutionele verklaring bij de verordening van het Europees Parlement en de Raad tot instelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van de veiligheid in de burgerluchtvaart (verslag-Foster) overgenomen.

Amendement 6

Overweging 15, alinea 2

(15) Uit dien hoofde dient te worden voorzien in een procedure volgens welke de onderhavige verordening kan worden aangepast ***aan de evolutie van de internationale instrumenten, en*** andere bepalingen van deel B van de ISPS-code dan die welke door de verordening reeds dwingend zijn verklaard in het licht van de opgedane ervaring een dwingend karakter kan worden gegeven.

(15) Uit dien hoofde dient te worden voorzien in een procedure volgens welke de onderhavige verordening in het licht van de opgedane ervaring kan worden aangepast ***zodat*** andere bepalingen van deel B van de ISPS-code dan die welke door de verordening reeds dwingend zijn verklaard een dwingend karakter kan worden gegeven.

Motivering

Het doel van deze overweging is uitleg te geven over de formulering van de inhoud van artikel 11 ("Aanpassingen") van dit voorstel voor een verordening.

Wettelijk gezien is het evenwel niet acceptabel dat via een comitologieprocedure, die uitsluitend is bedoeld om de uitvoeringsbevoegdheden van de Commissie te regelen, bepalingen worden vastgesteld ter toepassing van toekomstige wijzigingen in de internationale instrumenten, daar deze wijzigingen in enkele gevallen verandering kunnen brengen in de toepassing van de geldende communautaire regels ter zake en dat mag alleen gebeuren door het bevoegde wetgevingsgezag en wel door middel van de daarvoor geldende wetgevingsprocedure.

Amendement 7 Artikel 2, lid 5

5. "Maritieme beveiliging": de combinatie van maatregelen en personele en materiële middelen die het zeevervoer moeten beschermen tegen **de gevaren van** opzettelijke ongeoorloofde acties.

5. "Maritieme beveiliging": de combinatie van **preventieve** maatregelen en personele en materiële middelen die het zeevervoer **en de havenfaciliteiten** moeten beschermen tegen opzettelijke ongeoorloofde acties.

Motivering

In de verordening wordt melding gemaakt van de gevaren van opzettelijke ongeoorloofde acties. Dit betreft niet alleen terrorisme, maar ook preventieve maatregelen die nodig zijn om andere risico's, zoals allerlei soorten fraude, diefstal, piraterij, enz. te bestrijden.

Amendement 8 Artikel 2, lid 6

6. "Centrale **nationale veiligheidsautoriteit**": de door iedere lidstaat aangewezen **nationale autoriteit die verantwoordelijk is voor de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten**.

6. "**Instantie voor maritieme beveiliging**": de door iedere lidstaat aangewezen **instantie die als contactpunt voor de Commissie en de overige lidstaten dient en die de toepassing van de maatregelen op het gebied van maritieme beveiliging faciliteert, de follow-up verzorgt en informatie verschaft**.

Motivering

In dit amendement wordt zowel rekening gehouden met de noodzaak om een nationaal contactpunt voor de overige lidstaten en de Commissie in te stellen voor de follow-up van de toepassing van de verordening, als met de al dan niet gecentraliseerde structuur van iedere lidstaat van de Europese Unie.

Amendement 9 Artikel 2, lid 7

7. "Bevoegde **haven**veiligheidsautoriteit":

7. "Bevoegde **maritieme**

de door de centrale nationale autoriteit van iedere lidstaat benoemde autoriteit in iedere haven van de Gemeenschap die de toepassing moet coördineren van de door deze verordening voorgeschreven veiligheidsmaatregelen voor schepen en havenfaciliteiten.

veiligheidsautoriteit": *een door de lidstaten benoemde autoriteit die de toepassing moet coördineren, implementeren en begeleiden van de door deze verordening voorgeschreven veiligheidsmaatregelen met betrekking tot schepen en/of een of meer havenfaciliteiten. Dit mag een andere autoriteit zijn, naargelang de taken waarmee zij wordt belast,*

Motivering

De administratieve structuur en de verdeling van de interne bevoegdheden verschillen sterk per lidstaat. In een dergelijke definitie kan dit worden weerspiegeld zonder te tornen aan de bevoegdheden.

Amendement 10 Artikel 2, lid 8

8. "Internationaal zeescheepvaartverkeer":
iedere zeeverbinding tussen een haven van een lidstaat en een **haven** buiten die lidstaat, en omgekeerd.

8. "Internationaal zeescheepvaartverkeer":
iedere zeeverbinding **per schip** tussen een **havenfaciliteit** van een lidstaat en een **havenfaciliteit** buiten die lidstaat, en omgekeerd.

Amendement 11 Artikel 2, lid 9

9. "Binnenlands zeescheepvaartverkeer":
iedere verbinding die in zeegebieden tussen een **haven** in een lidstaat en diezelfde **haven** of een andere haven in die lidstaat wordt onderhouden.

9. "Binnenlands zeescheepvaartverkeer":
iedere verbinding die in zeegebieden tussen een **havenfaciliteit** in een lidstaat en diezelfde **havenfaciliteit** of een andere **havenfaciliteit** in die lidstaat **per schip** wordt onderhouden.

Amendement 12 Artikel 2, lid 10, inleidende formule

10. "Geregelde dienst": een reeks overtochten die is georganiseerd om een verbinding tussen twee of meer **havens** te onderhouden:

10. "Geregelde dienst": een reeks overtochten die is georganiseerd om een verbinding tussen twee of meer **havenfaciliteiten** te onderhouden:

Amendement 13 Artikel 2, lid 12 bis (nieuw)

(12 bis) "opzettelijke ongeoorloofde actie", een opzettelijke actie die gezien de aard of context ervan schade kan toebrengen aan schepen in het internationale en nationale

maritieme verkeer, aan passagiers en lading en aan de desbetreffende havenfaciliteiten.

Motivering

Het is van het grootste belang om dit begrip juridisch te definiëren, daar het voorstel voor een verordening nu juist ten doel heeft de nodige maatregelen vast te stellen en toe te passen om de schepen, de mensen aan boord, de ladingen en de desbetreffende havenfaciliteiten te beschermen tegen de dreiging van dit soort misdaden.

Amendement 14

Artikel 3, lid 1

1. Wat het internationaal zeescheepvaartverkeer betreft passen de lidstaten onverkort de speciale maatregelen ter verbetering van de maritieme beveiliging toe van het SOLAS-Verdrag en deel A van de ISPS-Code, als gedefinieerd in bovenstaand artikel 2, onder de in bovengenoemde teksten bedoelde voorwaarden voor de daarin bedoelde schepen, maatschappijen en havenfaciliteiten.

1. Wat het internationaal zeescheepvaartverkeer betreft passen de lidstaten, **per 1 juli 2004**, onverkort de speciale maatregelen ter verbetering van de maritieme beveiliging toe van het SOLAS-Verdrag en deel A van de ISPS-Code, als gedefinieerd in bovenstaand artikel 2, onder de in bovengenoemde teksten bedoelde voorwaarden voor de daarin bedoelde schepen, maatschappijen en havenfaciliteiten.

Motivering

Dit amendement beoogt de door de Internationale Maritieme Organisatie vastgestelde termijn te eerbiedigen.

Amendement 15

Artikel 3, lid 2, alinea 1

2. Wat het binnenlands zeescheepvaartverkeer betreft ***zijn de eisen van bovenstaand lid 1 op dezelfde wijze van toepassing*** op de voor binnenlandse reizen gebruikte passagiersschepen die behoren tot de klasse A als bedoeld in artikel 4 van Richtlijn 94/18/EG van de Raad van 17 maart 1998 inzake beveiligingsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen, alsmede op hun maatschappijen en de havenfaciliteiten waar zij worden afgehandeld.

2. Wat het binnenlands zeescheepvaartverkeer betreft ***passen de lidstaten per 1 juli 2005 de speciale maatregelen ter verbetering van de maritieme beveiliging toe van het SOLAS-Verdrag en deel A van de ISPS-Code, in de versie die op 12 december 2002 door de Internationale Diplomatieke Conferentie van de IMO is aangenomen***, op de voor binnenlandse reizen gebruikte passagiersschepen die behoren tot de klasse A als bedoeld in artikel 4 van Richtlijn 94/18/EG van de Raad van 17 maart 1998 inzake beveiligingsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen, alsmede op hun maatschappijen, ***als omschreven in***

voorschrift IX /1 van het SOLAS-Verdrag
en op de havenfaciliteiten waar zij worden
afgehandeld.

Motivering

Het is al moeilijk genoeg om de werkzaamheden met betrekking tot voor internationale reizen gebruikte schepen voor juli 2004 af te ronden. Om de nationale autoriteiten niet al te zeer te belasten, moet voor schepen van klasse A die voor binnenlandse reizen worden gebruikt tot juli 2005 de tijd worden gegeven.

Amendement 16
Artikel 3, lid 2, alinea 2

De voorschriften van de speciale maatregelen ter verbetering van de maritieme beveiliging van het SOLAS-Verdrag en de ISPS-code met betrekking tot de uitvoering van veiligheidsbeoordelingen, de opstelling van veiligheidsplannen en de aanwijzing van veiligheidsofficieren van maatschappijen en schepen, gelden voor de overige schepen, als omschreven in voorschrift 2, lid 1.1 (toepassing/typen schepen) van de speciale maatregelen ter verbetering van de maritieme beveiliging van het SOLAS-Verdrag, die ook voor binnenlandse reizen worden gebruikt. Dezelfde eisen zijn van toepassing op de haven- faciliteiten die hen afhandelen.

Na een verplichte risicoanalyse met betrekking tot de beveiliging besluiten de lidstaten in hoeverre zij per 1 juli 2007 de bepalingen van deze verordening toepassen op verschillende categorieën schepen die voor binnenlandse reizen worden gebruikt, anders dan die welke worden bedoeld in lid 2 hierboven, op hun maatschappijen en de havenfaciliteiten waar zij worden afgehandeld. Het algehele beveiligingsniveau mag door een dergelijk besluit niet worden aangetast.

De lidstaten stellen de Commissie in kennis van besluiten die in dit verband worden genomen, alsmede van de periodieke herziening die tenminste een maal per vijf jaar moet plaatsvinden.

Motivering

Over reikwijdte en mate van toepassing van de IMO-beveiligingsregeling op voor binnenlandse reizen gebruikte schepen die niet behoren tot passagiersschepen van klasse A en de bijbehorende havenfaciliteiten, dient door elke lidstaat een besluit te worden genomen met inachtneming van het specifieke karakter van de risico's voor die schepen en havenfaciliteiten en het soort werkzaamheden dat wordt verricht. Dergelijke besluiten moeten worden gebaseerd op een verplichte risicoanalyse met betrekking tot de beveiliging teneinde te waarborgen dat alle voor binnenlandse reizen gebruikte schepen en havenfaciliteiten in aanmerking worden genomen. Zij worden tenminste om de vijf jaar herzien teneinde rekening te houden met veranderingen van risico's of soort werkzaamheden. Een langere uitvoeringstermijn dan die welke is overeengekomen voor voor internationale reizen gebruikte schepen en havenfaciliteiten moet worden vastgesteld teneinde het de lidstaten niet al te moeilijk te maken om aan hun bestaande internationale verplichtingen te voldoen.

Amendement 17

Artikel 3, lid 5 bis (nieuw)

5 bis. Deze verordening is niet van toepassing op oorlogsschepen en troepentransportschepen, vrachtschepen van minder dan 500 BRT, schepen zonder mechanische aandrijving, houten of op primitieve wijze gebouwde schepen, vissersschepen of schepen waarmee geen economische activiteit wordt bedreven.

Motivering

Dit amendement beoogt de uitzonderingen die, in het kader van het internationale zeescheepvaartverkeer, in de ISPS-Code van de Internationale Maritieme Organisatie zijn vastgesteld uit te breiden tot het binnenlands zeescheepvaartverkeer.

Amendement 18
Artikel 3, lid 6

6. Op dezelfde wijze verstrekt iedere lidstaat de Commissie en de overige lidstaten de personalia van de als contactpersonen fungerende ambtenaren als bedoeld in paragraaf 4.16 van deel B van de ISPS-code, alsmede de inlichtingen die volgens paragraaf 4.41 van deel B van de ISPS-code moeten worden verstrekt, wanneer een schip gedwongen wordt een haven in de Gemeenschap te verlaten of haar de toegang daartoe wordt ontzegd. **Schrappen**

(Zie het amendement op artikel 4, lid 1 bis (nieuw))

Motivering

Dit amendement beoogt in een enkel artikel alle soorten informatie op te nemen die lidstaten aan elkaar en aan de Commissie moeten melden.

Amendement 19
Artikel 3, lid 6 bis (nieuw)

6 bis. De lidstaten zorgen er bij de goedkeuring van de veiligheidsplannen voor schepen en havenfaciliteiten voor dat die plannen adequate bepalingen bevatten om te waarborgen dat de veiligheid van de schepen waarop deze verordening van toepassing is door geen enkel schip, interactie tussen haven en schip of een

activiteit schip/schip van een schip dat niet onder deze verordening valt, in gevaar wordt gebracht.

Motivering

Doel van dit amendement is te voorkomen dat er in het nationale zeevervoer sprake is van gevallen van "kruisbesmetting" tussen schepen die wel en schepen die niet aan de verordening zijn onderworpen.

Amendement 20
Artikel 4, lid 1 bis (nieuw)

1 bis. Iedere lidstaat stelt de Commissie en de overige lidstaten in kennis van de contactinformatie van de overheidsfunctionarissen als genoemd in paragraaf 4.16 van deel B van de ISPS-Code en van de informatie als bepaald in paragraaf 4.41 van deel B van de ISPS-Code, wanneer een schip uit een communautaire haven is verwijderd of de toegang tot een communautaire haven is ontzegd.

Motivering

Dit amendement beoogt in een enkel artikel alle soorten informatie op te nemen die lidstaten aan elkaar en aan de Commissie moeten melden.

Amendement 21
Artikel 4, lid 1 ter (nieuw)

1 ter. Iedere lidstaat stelt een lijst op van de betrokken havenfaciliteiten, op basis van de verrichte veiligheidsbeoordelingen, en stelt vast in hoeverre er maatregelen zijn getroffen tot uitvoering van de bepalingen van voorschrift 2, lid 2 (mate van toepassing op havenfaciliteiten die incidenteel internationale reizen afhandelen) van de speciale maatregelen ter verbetering van de maritieme beveiliging van het SOLAS-Verdrag.

Iedere lidstaat doet genoemde lijst uiterlijk op 1 juli 2004 toekomen aan de Commissie en de overige lidstaten. De Commissie en de betrokken lidstaten ontvangen tevens voldoende gedetailleerde informatie over de

getroffen maatregelen.

Motivering

Dit amendement beoogt in een enkel artikel alle soorten informatie op te nemen die lidstaten aan elkaar en aan de Commissie moeten melden.

Amendement 22

Artikel 5, titel

Intracommunautair en binnenlands zeescheepvaartverkeer

Alternatieve veiligheidsovereenkomsten of gelijkwaardige veiligheidsregelingen

Amendement 23

Artikel 5, lid 2

2. Te dien einde kunnen de lidstaten, ieder wat hem betreft, de bilaterale of multilaterale overeenkomsten sluiten die voorzien zijn in genoemd voorschrift, **en** met name **noodzakelijk** ter bevordering van het intracommunautair zeescheepvaartverkeer over korte afstand.

2. Te dien einde kunnen de lidstaten, ieder wat hem betreft, de bilaterale of multilaterale overeenkomsten sluiten die voorzien zijn in genoemd voorschrift. **Lidstaten kunnen dergelijke overeenkomsten** met name **overwegen** ter bevordering van het intracommunautair zeescheepvaartverkeer over korte afstand.

De betrokken lidstaten melden de ontwerpovereenkomsten aan de Commissie.

De betrokken lidstaten melden de ontwerpovereenkomsten aan de Commissie **en verschaffen voldoende gedetailleerde informatie over de maatregelen om de Commissie in staat te stellen te beoordelen of de overeenkomst het veiligheidsniveau van andere schepen of havenfaciliteiten die niet onder de overeenkomst vallen in gevaar brengt. Indien de gedetailleerde informatie rechtstreeks verband houdt met de nationale veiligheid, hoeft deze niet aan de Commissie te worden gemeld.**

De Commissie onderzoekt of de ontwerpovereenkomsten een adequaat beschermingsniveau garanderen, met name wat betreft de voorschriften van paragraaf 2 van bovengenoemd voorschrift 11, en of zij **in overeenstemming zijn met** het Gemeenschapsrecht. Indien de ontwerpovereenkomsten niet aan deze criteria voldoen, neemt de Commissie binnen vier maanden een besluit overeenkomstig de procedure van artikel 12, lid 3; in een dergelijk geval **passen** de betrokken lidstaten **dan het**

De Commissie onderzoekt of de ontwerpovereenkomsten een adequaat beschermingsniveau garanderen, met name wat betreft de voorschriften van paragraaf 2 van bovengenoemd voorschrift 11, en of zij **conform** het Gemeenschapsrecht zijn **en in overeenstemming met het goed functioneren van de interne markt**. Indien de ontwerpovereenkomsten niet aan deze criteria voldoen, neemt de Commissie binnen vier maanden een besluit overeenkomstig de procedure van artikel 12, lid 3; in een dergelijk geval

ontwerp aan alvorens tot sluiting van de overeenkomst over te gaan.

herroepen de betrokken lidstaten de overeenkomst **of passen deze aan.**

Motivering

De lidstaten kunnen onderling overeenkomsten sluiten inzake andere veiligheidsmaatregelen dan die zijn vastgesteld in het SOLAS-Verdrag, met name ter bevordering van het intracommunautaire zeescheepvaartverkeer over korte afstand. Een controleprocedure ex post door de Commissie wordt ingesteld om na te gaan of zij in overeenstemming zijn met de communautaire wetgeving, alsmede met het algemene beschermingsniveau dat met deze verordening wordt beoogd.

Amendement 24

Artikel 5, lid 4, alinea's 1 en 2

4. De lidstaten mogen **dergelijke regelingen op beveiligingsgebied treffen voor de in artikel 3, lid 2, eerste alinea van deze verordening bedoelde passagiersschepen op binnenlandse geregelde diensten en de afhandelende havenfaciliteiten, maar dit mag niet ten koste gaan van het nagestreefde algemene veiligheidsniveau.**

De betrokken lidstaat stelt de Commissie **jaarlijks vóór 1 juli** in kennis van deze maatregelen en van de periodieke herzieningen daarvan.

4. De lidstaten mogen **voor het in artikel 3, leden 2 en 2 bis van deze verordening bedoelde binnenlandse zeescheepvaartverkeer en de havenfaciliteiten gelijkwaardige veiligheidsregelingen treffen als bepaald in voorschrift 12 (gelijkwaardige veiligheidsregelingen) van de speciale maatregelen ter verbetering van de maritieme beveiliging van het SOLAS-Verdrag, mits dergelijke regelingen ten minste even doelmatig zijn als de regelingen die worden voorgeschreven in SOLAS XI-2 en de relevante bindende bepalingen van de ISPS-code.**

De betrokken lidstaat stelt de Commissie in kennis van **voldoende gedetailleerde informatie over** deze maatregelen **wanneer zij worden getroffen** en van de periodieke herzieningen daarvan **uiterlijk vijf jaar nadat zij werden getroffen of voor het laatst werden herzien.**

Motivering

Dit amendement behelst, ten behoeve van het binnenlands zeescheepvaartverkeer, dezelfde doelstellingen op het gebied van beveiliging als het vorige amendement, en stelt een procedure in om de getroffen maatregelen en hun periodieke herziening te melden aan de Commissie.

Amendement 25

Artikel 6

1. Iedere lidstaat stelt aan de hand van de verrichte veiligheidsbeoordelingen van havenfaciliteiten de lijst van betrokken

Schrappen

havens op, en stelt de draagwijdte vast van de maatregelen ter uitvoering van de bepalingen van voorschrift 2, lid 2 (draagwijdte van de toepassing op havenfaciliteiten die incidenteel internationale reizen afhandelen) van de speciale maatregelen ter verbetering van de maritieme beveiliging van het SOLAS-Verdrag.

2. Iedere lidstaat deelt de Commissie uiterlijk op 1 juli 2004 deze lijst en de getroffen maatregelen mede.

3. Iedere lidstaat deelt de lijst uiterlijk op bovengenoemde datum mede aan de overige lidstaten.

(Zie het amendement op artikel 4, lid 1 ter (nieuw))

Motivering

Dit amendement beoogt in een enkel artikel alle soorten informatie op te nemen die lidstaten aan elkaar en aan de Commissie moeten melden.

Amendement 26 Artikel 7, titel

Veiligheidscontroles voorafgaande aan het aandoen van een **haven in de Gemeenschap**

Verschaffing van veiligheids**inlichtingen** voorafgaande aan het aandoen van een haven **van een lidstaat**

Amendement 27 Artikel 7, lid 1

1. Wanneer een schip waarvoor de voorschriften van de speciale maatregelen ter verbetering van de maritieme beveiliging van het SOLAS-Verdrag en de ISPS-code of de voorschriften van artikel 3 van deze verordening gelden meldt dat het een haven in een lidstaat wil aandoen, eist de bevoegde **veiligheidsautoriteit van de haven in die lidstaat** dat de inlichtingen worden verschaft die zijn voorgeschreven in paragraaf 2.1 van voorschrift 9 (schepen die een haven van een andere verdragsluitende regering willen aandoen) van de speciale maatregelen ter verbetering van de maritieme beveiliging van het SOLAS-Verdrag. De autoriteit onderzoekt de verschafte inlichtingen, en

1. Wanneer een schip waarvoor de voorschriften van de speciale maatregelen ter verbetering van de maritieme beveiliging van het SOLAS-Verdrag en de ISPS-code of de voorschriften van artikel 3 van deze verordening gelden meldt dat het een haven in een lidstaat wil aandoen, eist de bevoegde **autoriteit voor maritieme veiligheid** dat de inlichtingen worden verschaft die zijn voorgeschreven in paragraaf 2.1 van voorschrift 9 (schepen die een haven van een andere verdragsluitende regering willen aandoen) van de speciale maatregelen ter verbetering van de maritieme beveiliging van het SOLAS-Verdrag. De autoriteit onderzoekt de verschafte inlichtingen **indien**

past indien nodig de in paragraaf 2 van genoemd voorschrift voorziene procedures toe.

nodig, en past indien nodig de in paragraaf 2 van genoemd voorschrift voorziene procedures toe.

Motivering

De administratieve structuren en de verdeling van de interne bevoegdheden verschillen per lidstaat behoorlijk. Deze definitie doet meer recht aan dit gegeven zonder dat daardoor de verantwoordelijkheden onduidelijker komen te liggen.

Amendement 28 Artikel 8, titel

Vrijstellingen van de veiligheids**controles** voorafgaande aan het aandoen van een haven

Vrijstellingen van de **verschaffing van veiligheidsinlichtingen** voorafgaande aan het aandoen van een haven

Amendement 29 Artikel 8, lid 1, letter a)

a) de maatschappij die de hierboven bedoelde geregelde diensten exploiteert stelt een lijst op, en houdt deze bij, van de betrokken schepen en geeft deze door aan de bevoegde **veiligheidsautoriteit** van de betrokken haven,

a) de maatschappij die de hierboven bedoelde geregelde diensten exploiteert stelt een lijst op, en houdt deze bij, van de betrokken schepen en geeft deze door aan de bevoegde **autoriteit voor maritieme veiligheid** van de betrokken haven,

Motivering

De administratieve structuren en de verdeling van de interne bevoegdheden verschillen van de ene lidstaat tot de andere behoorlijk. Deze definitie doet meer recht aan dit gegeven zonder dat daardoor de verantwoordelijkheden onduidelijker komen te liggen.

Amendement 30 Artikel 8, lid 1, letter b)

b) voor iedere reis worden de inlichtingen die zijn voorgeschreven in paragraaf 2.2 van voorschrift 9 van de speciale maatregelen ter verbetering van de maritieme beveiliging van het SOLAS-Verdrag ter beschikking worden gehouden van de bevoegde beveiligingsautoriteit van de haven, indien deze dit vraagt. De maatschappij moet een intern systeem opzetten dat garandeert dat genoemde inlichtingen 24 op 24 uur direct nadat daarom is gevraagd aan de bevoegde **veiligheidsautoriteit van de haven** kunnen worden doorgegeven.

b) voor iedere reis worden de inlichtingen die zijn voorgeschreven in paragraaf 2.2 van voorschrift 9 van de speciale maatregelen ter verbetering van de maritieme beveiliging van het SOLAS-Verdrag ter beschikking worden gehouden van de bevoegde **autoriteit voor maritieme veiligheid**, indien deze dit vraagt. De maatschappij moet een intern systeem opzetten dat garandeert dat genoemde inlichtingen 24 op 24 uur direct nadat daarom is gevraagd aan de bevoegde **autoriteit voor maritieme veiligheid** kunnen worden doorgegeven.

Motivering

De administratieve structuren en de verdeling van de interne bevoegdheden verschillen per lidstaat behoorlijk. Deze definitie doet meer recht aan dit gegeven zonder dat daardoor de verantwoordelijkheden onduidelijker komen te liggen.

Amendement 31

Artikel 9, titel

Veiligheidscontroles in de havens ***in de Gemeenschap***

Veiligheidscontroles in de havens ***van een lidstaat***

Amendement 32

Artikel 9, lid 1

1. De certificaatcontrole, als omschreven in paragraaf 1.1 van voorschrift 9 (controle van de schepen in de haven) van de speciale maatregelen ter verbetering van de maritieme beveiliging van het SOLAS-Verdrag wordt in de haven verricht door de bevoegde ***veiligheidsautoriteit van de haven*** als gedefinieerd in lid 7 van artikel 2 van deze verordening, of door de inspecteurs als gedefinieerd in lid 5 van artikel 2 van Richtlijn 95/21/EG van de Raad van 19 juli 1995 betreffende de havenstaatcontrole, als gewijzigd bij Richtlijn 2001/106/EG van het Europees Parlement en de Raad van 19 december 2001.

1. De certificaatcontrole, als omschreven in paragraaf 1.1 van voorschrift 9 (controle van de schepen in de haven) van de speciale maatregelen ter verbetering van de maritieme beveiliging van het SOLAS-Verdrag wordt in de haven verricht door de bevoegde ***autoriteit voor maritieme veiligheid*** als gedefinieerd in lid 7 van artikel 2 van deze verordening, of door de inspecteurs als gedefinieerd in lid 5 van artikel 2 van Richtlijn 95/21/EG van de Raad van 19 juli 1995 betreffende de havenstaatcontrole, als gewijzigd bij Richtlijn 2001/106/EG van het Europees Parlement en de Raad van 19 december 2001.

Motivering

De administratieve structuren en de verdeling van de interne bevoegdheden verschillen per lidstaat behoorlijk. Deze definitie doet meer recht aan dit gegeven zonder dat daardoor de verantwoordelijkheden onduidelijker komen te liggen.

Amendement 33

Artikel 9, lid 2

2. Wanneer de in het kader van de havenstaatcontrole optredende inspecteur niet ressorteert onder de bevoegde veiligheidsautoriteit van de haven als gedefinieerd in lid 7 van artikel 2 van deze verordening en van mening is dat er ernstige redenen zijn om aan te nemen dat het schip niet voldoet aan de voorschriften van de

2. Wanneer de in het kader van de havenstaatcontrole optredende inspecteur niet ressorteert onder de bevoegde veiligheidsautoriteit van de haven als gedefinieerd in lid 7 van artikel 2 van deze verordening en van mening is dat er ernstige redenen zijn om aan te nemen dat het schip niet voldoet aan de voorschriften van de

speciale maatregelen ter verbetering van de maritieme beveiliging van het SOLAS-Verdrag of de ISPC-code, wendt hij zich onverwijld tot genoemde bevoegde **veiligheidsautoriteit van de haven**, die daarop de maatregelen treft welke zijn voorzien in de paragrafen 1.2 en 1.3 van voorschrift 9 van de speciale maatregelen ter verbetering van de maritieme beveiliging van het SOLAS-Verdrag.

speciale maatregelen ter verbetering van de maritieme beveiliging van het SOLAS-Verdrag of de ISPC-code, wendt hij zich onverwijld tot genoemde bevoegde **autoriteit voor maritieme veiligheid**, die daarop de maatregelen treft welke zijn voorzien in de paragrafen 1.2 en 1.3 van voorschrift 9 van de speciale maatregelen ter verbetering van de maritieme beveiliging van het SOLAS-Verdrag.

Motivering

De administratieve structuren en de verdeling van de interne bevoegdheden verschillen per lidstaat behoorlijk. Deze definitie doet meer recht aan dit gegeven zonder dat daardoor de verantwoordelijkheden onduidelijker komen te liggen.

Amendement 34 Artikel 10, lid 2

2. Overeenkomstig voorschrift 13 van de speciale maatregelen ter verbetering van de maritieme beveiliging van het SOLAS-Verdrag wijzen de lidstaten de nationale autoriteit aan die verantwoordelijk is voor de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten. Deze centrale nationale autoriteit is de correspondent van de Commissie bij de toepassing van deze verordening.

2. De lidstaten **wijzen vóór 1 januari 2004 een instantie voor maritieme beveiliging aan.**

Motivering

Dit amendement neemt de definitie van de instantie van amendement 8 over, en herinnert aan de noodzaak deze aan te wijzen vóór 1 januari 2004.

Amendement 35 Artikel 10, lid 3

3. De lidstaten stellen, ieder wat hen betreft, een nationaal plan vast voor de implementatie van deze verordening. Zij nemen iedere maatregel die de vervroegde uitvoering verzekert van:

Schrappen

➤ **de benoeming van een centrale nationale autoriteit, als omschreven in het vorige lid, voor 1 januari 2004;**

➤ **de uitvoering van veiligheidsbeoordelingen van schepen en**

havenfaciliteiten, alsmede de aanwijzing van beveiligingsbeambten voor schepen, havenfaciliteiten en bij maatschappijen vóór 1 maart 2004;

➤ *de goedkeuring van de veiligheidsplannen voor schepen en havenfaciliteiten vóór 1 mei 2004 ;*

➤ *de afgifte van internationale beveiligingscertificaten voor schepen vóór 1 juni 2004.*

Motivering

De rapporteur is van mening dat alle veiligheidsmaatregelen die door deze verordening worden geïntroduceerd tegelijk in werking moeten treden met de peildatum van de IMO, d.w.z. 1 juli 2004, behalve voor de "instantie voor maritieme beveiliging" die er eerder zou moeten zijn (1 januari 2004).

Amendement 36

Artikel 10, lid 4

4. Zes maanden na de datum van inwerkingtreding van **deze verordening** begint de Commissie, in samenwerking met de in bovenstaand lid 2 bedoelde **autoriteit**, **door middel van inspecties de controlemodaliteiten voor de tenuitvoerlegging van de in het kader van deze verordening aangenomen nationale plannen te controleren**. Bij deze inspecties wordt gekeken naar de door in bovenstaand lid 2 bedoelde **autoriteit** verschaft informatie, met name **de** controlerapporten. De uitvoeringsbepalingen van deze inspecties worden vastgesteld volgens de procedure van artikel 12, lid 2.

4. Zes maanden na de datum van inwerkingtreding van **de in artikel 3 bedoelde relevante maatregelen** begint de Commissie, in samenwerking met de in bovenstaand lid 2 bedoelde **instantie**, **met een aantal inspecties, met inbegrip van inspecties op basis van een adequate steekproef met betrekking tot havenfaciliteiten en relevante maatschappijen teneinde toe te zien op de toepassing van deze verordening door de lidstaten**. Bij deze inspecties wordt gekeken naar de door in bovenstaand lid 2 bedoelde **instantie** verschaft informatie, met name controlerapporten. De uitvoeringsbepalingen van deze inspecties worden vastgesteld volgens de procedure van artikel 12, lid 2.

Motivering

De inspectieregeling van de Commissie moet meer in overeenstemming zijn met die welke reeds is overeengekomen voor de sector burgerluchtvaart op grond van Verordening (EG) nr. 2320/2002. Met name dienen deze inspecties plaats te vinden op basis van samenwerking met de lidstaten, en dienen deze niet onaangekondigd plaats te vinden.

Amendement 37

Artikel 10, lid 5, alinea 2

Indien men wil controleren of de uitvoering

Schrappen

van de nationale plannen daadwerkelijk plaatsvindt, kunnen de inspecties indien nodig worden uitgebreid tot de diensten die belast zijn met het controleren van de havenfaciliteiten, de maatschappijen en de schepen. In dat geval vinden de inspecties zonder voorafgaande waarschuwing plaats.

Motivering

De inspectieregeling van de Commissie moet meer in overeenstemming zijn met die welke reeds is overeengekomen voor de sector burgerluchtvaart op grond van Verordening (EG) nr. 2320/2002. Met name dienen deze inspecties plaats te vinden op basis van samenwerking met de lidstaten, en dienen deze niet onaangekondigd plaats te vinden.

Amendement 38
Artikel 12 bis (nieuw)

Artikel 12 bis

Vertrouwelijkheid

De Commissie treft bij de toepassing van deze verordening passende maatregelen in overeenstemming met de bepalingen van Besluit van de Commissie C (2001) 3031 van 29 november 2001 om vertrouwelijke informatie, waartoe zij toegang heeft of die zij van de lidstaten ontvangt, te beschermen.

De lidstaten treffen passende maatregelen in overeenstemming met hun relevante nationale wetgeving.

Personeel dat veiligheidsinspecties uitvoert, of uit hoofde van deze verordening toegang heeft tot vertrouwelijke informatie, moet een passend veiligheidsniveau hebben dat wordt gecontroleerd door de lidstaat waarvan het onderdaan is.

Motivering

Dit amendement beoogt de wederzijdse plichten van de Commissie en de lidstaten vast te stellen met betrekking tot de omgang met gevoelige informatie.

Amendement 39
Artikel 12 ter (nieuw)

Artikel 12 ter

Verspreiding van informatie

1. Behoudens het recht op toegang van het publiek tot documenten als vastgelegd in Verordening (EG) nr. 1049/2001 van het Europees Parlement en de Raad van 30 mei 2001 inzake de toegang van het publiek tot documenten van het Europees Parlement, de Raad en de Commissie, zijn de inspectierapporten en de antwoorden van de lidstaten als bedoeld in artikel 4, lid 3, artikel 5, leden 2 en 4 en artikel 10, lid 6 geheim en worden zij niet openbaar gemaakt. Zij worden alleen ter beschikking gesteld van de relevante autoriteiten, die ze alleen aan de betrokken partijen ter informatie doen toekomen, in overeenstemming met de geldende nationale regelgeving inzake de verspreiding van gevoelige informatie.

2. De lidstaten behandelen informatie uit inspectierapporten en antwoorden van de lidstaten voorzover mogelijk en in overeenstemming met de geldende nationale wetgeving vertrouwelijk wanneer deze informatie betrekking heeft op andere lidstaten.

3. Tenzij duidelijk is dat inspectierapporten en antwoorden al dan niet openbaar worden gemaakt, raadplegen de lidstaten of de Commissie de betrokken lidstaat.

Motivering

Dit amendement beoogt aan te geven onder welke omstandigheden informatie al dan niet openbaar kan worden gemaakt, waarbij tegelijkertijd rekening wordt gehouden met de toegang van het publiek tot documenten en de nodige voorzichtigheid die betracht moet worden bij de behandeling van gevoelige informatie op het gebied van beveiliging.

TOELICHTING

1. Inleiding

"Internationaal terrorisme is een strategische dreiging. [...] In een wereld van mondiale bedreigingen, mondiale markten en mondiale media hangen onze veiligheid en welvarendheid af van een effectief multilateraal stelsel. [...] Het basiskader voor de internationale betrekkingen is het Handvest van de Verenigde Naties. Europa moet er een prioriteit van maken, de Verenigde Naties te versterken en uit te rusten, zodat zij hun verantwoordelijkheden kunnen opnemen en effectief kunnen optreden. [...] De Europese Unie speelt, of men het leuk vindt of niet, een rol op het wereldtoneel; zij moet bereid zijn haar deel van de verantwoordelijkheid voor de veiligheid in de wereld op zich te nemen.[...]"¹

Deze bespiegelingen van de heer Javier Solana kunnen worden aangehaald om het nieuwe voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende de verbetering van de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten toe te lichten.

Na de tragische gebeurtenissen van 11 september 2001 is op de 22ste vergadering van de Internationale Maritieme Organisatie in november 2001 met algemene stemmen overeengekomen dat er nieuwe maatregelen moeten worden ontwikkeld voor de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten. De werkzaamheden werden op 12 december 2002 afgesloten met de goedkeuring van een aantal amendementen op het SOLAS-Verdrag van 1974 (SOLAS - Safety Of Life At Sea), waaronder een nieuw hoofdstuk XI-2 getiteld "Speciale maatregelen ter verbetering van de maritieme beveiliging", alsmede de goedkeuring van een internationale code voor de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten (ISPS-Code - International Ship and Port Facility Security).

Tot dusver regelde het SOLAS-Verdrag alleen de aspecten die verband hielden met de beveiliging van vervoer over zee. Om echter te zorgen voor een globale aanpak van deze problemen en om te vermijden dat er teruggescrepen wordt op unilaterale initiatieven zoals sommige derde landen in de containersector hebben gedaan, moeten er nog aanvullende werkzaamheden worden verricht, met name in EU-verband.

De Europese Commissie heeft het onderwerp van de veiligheid van passagiers aan boord van cruiseschepen in Europa al aangesneden in haar Witboek over het Europese vervoersbeleid². Het Europees Parlement heeft zich van zijn kant al uitgesproken over veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen³, alsmede over de veiligheid en oorzaken van ongevallen in de visserijsector⁴, waarin wordt aangedrongen op een hoog veiligheidsniveau voor zowel de passagiers als de bemanning.

Tegelijkertijd met haar voorstel voor een verordening heeft de Europese Commissie een Mededeling betreffende de verbetering van de beveiliging van het zeevervoer ingediend. De Commissie is van mening dat van nu af aan de beveiliging van de gehele logistieke keten moet worden verbeterd, van de leverancier tot de consument.

¹ Javier Solana, Hoge Vertegenwoordiger voor het Gemeenschappelijk Buitenlands en Veiligheidsbeleid. *Een veiliger Europa in een betere wereld*. Europese Raad van Thessaloniki, 20.06.2003.

² COM(2001) 370 van 12.9.2001.

³ Verslag A5-0348/2002 van 9.10.2002; A5-0339/2002 van 9.10.2002.

⁴ Verslag A5-0087/2001 van 20.1.2001.

De nieuwe in IMO-verband goedgekeurde internationale instrumenten zullen automatisch op 1 juli 2004, de datum van hun inwerkingtreding, in alle EU-lidstaten van kracht worden. De bepalingen zullen echter vóór deze datum in communautair recht moeten worden opgenomen om de basis te leggen voor zowel hun interpretatie en geharmoniseerde toepassing als de communautaire controle. Om die reden moet er een communautaire verordening worden vastgesteld.

2. Inhoud van het voorstel

Het voorstel voor een verordening toont de noodzaak aan van een homogene toepassing van de in IMO-verband goedgekeurde internationale maatregelen in de Europese Gemeenschap. In het voorstel voor een verordening wordt tevens het toepassingsgebied van enkele van deze maatregelen uitgebreid tot het binnenlandse zeescheepvaartverkeer.

De wijziging van het SOLAS-Verdrag en deel A van de ISPS-Code betreft bepalingen met een bindend karakter die door de lidstaten op verschillende manieren kunnen worden geïnterpreteerd en aangepast; deel B van dezelfde Code bestaat uit aanbevelingen. De Europese Commissie stelt echter voor enkele van deze aanbevelingen om te zetten in bindende bepalingen.

De bindende bepalingen hebben betrekking op de uitrusting van de schepen en schrijven een aantal actieve en passieve veiligheidsmaatregelen voor, die zijn ingedeeld in drie veiligheidsniveaus waarvan de toepassing gebaseerd is op een risicoanalyse. Zo moeten er instanties worden aangewezen die worden belast met de toepassing van de veiligheidsmaatregelen, moeten er veiligheidsplannen worden opgesteld en een internationaal veiligheidscertificaat voor schepen worden afgegeven. Overige maatregelen op het gebied van opleiding en oefeningen van het personeel dat met beveiligingstaken is belast completeren het geheel. Voorts worden de verantwoordelijkheden en verplichtingen van de verschillende actoren duidelijk gedefinieerd.

Deel B van de ISPS-Code bestaat uit een aantal zeer gedetailleerde aanbevelingen die als richtsnoer moeten dienen voor de verschillende actoren om de bindende bepalingen toe te passen. Dit deel van de ISPS-Code bevat tevens gedetailleerde voorstellen met betrekking tot de analyse van risico's en de veiligheidsplannen die moeten worden opgesteld.

Het voorstel voor een verordening zet enkele aanbevelingen om in bindende bepalingen om enerzijds het veiligheidsniveau te verhogen en anderzijds interpretatieverschillen tussen de lidstaten te voorkomen.

Op basis van de in IMO-verband goedgekeurde maatregelen wordt in het voorstel voor een verordening verplicht gesteld dat lidstaten een nationaal veiligheidsplan opstellen en dat er één nationale autoriteit wordt ingesteld die verantwoordelijk is voor de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten. In het voorstel wordt de Commissie belast met het toezicht op de doelmatigheid van de controles op de toepassing van de nationale veiligheidsplannen, en wordt het Europees Agentschap voor maritieme beveiliging een ondersteunende rol toebedeeld bij de uitoefening van haar taken.

In de verordening worden de lidstaten verzocht om overeenkomsten te sluiten op het gebied van maritieme beveiliging om het intracommunautair zeevervoer te reguleren en wordt een systeem van conformiteitscontrole ingevoerd, voorafgaand aan de ondertekening van deze overeenkomsten.

De toepassing van de in IMO-verband goedgekeurde maatregelen blijft beperkt tot het internationaal zeescheepvaartverkeer. De Commissie is van mening dat beveiliging in globale zin moet worden opgevat en dat zij derhalve tot bepaalde vormen van binnenlands zeescheepvaartverkeer moet worden uitgebreid. Om die reden worden in het voorstel voor een verordening alle bindende bepalingen uitgebreid tot passagiersschepen en havenfaciliteiten die deze schepen afhandelen. Tevens is de Commissie van mening dat sommige van de bindende bepalingen van toepassing moeten zijn op andere schepen die binnenlandse reizen verzorgen. Een bepaalde soepelheid moet worden betracht bij havens die slechts incidenteel internationaal zeescheepvaartverkeer afhandelen.

Tenslotte voorziet het voorstel voor een verordening in de mogelijkheid dat de lidstaten een tijdschema vaststellen voor vervroegde implementatie van bepaalde maatregelen, vóór 1 juli 2004, de datum van inwerkingtreding van de IMO-maatregelen.

3. Evaluatie en commentaar bij het voorstel van de rapporteur

De rapporteur steunt in grote lijnen het voorstel voor een verordening en de bijbehorende mededeling. Zij deelt eveneens de zorg van de Commissie over de noodzaak van de beveiliging van het zeescheepvaartverkeer te verbeteren om de terroristische dreiging het hoofd te kunnen bieden en andere opzettelijke ongeoorloofde acties. Het voorstel kan een hieraan positieve bijdrage leveren. Toch wil de rapporteur enkele kanttekeningen maken om het voorstel nauwkeuriger te formuleren en het nog te verbeteren.

3.1. Doelstellingen en toepassingsgebied (artikelen 1 en 3)

De rapporteur staat positief tegenover het idee om de in IMO-verband goedgekeurde maatregelen uit te breiden tot het binnenlandse zeescheepvaartverkeer en de bijbehorende havenfaciliteiten ten einde te kunnen beschikken over een uitgebreidere veiligheidsregeling op Europese schaal. Deze uitbreiding zou zich niet alleen moeten uitstrekken tot schepen van klasse A (passagiersschepen) maar ook tot andere transportschepen die containers, chemische stoffen, gassen, aardolie of gevaarlijke stoffen vervoeren.

De rapporteur is van mening dat de veiligheidsmaatregelen voor het binnenlandse zeescheepvaartverkeer op dezelfde datum in werking zouden moeten treden als de datum waarop de IMO-maatregelen van kracht worden, nl. per 1 juli 2004.

3.2. Definities (artikel 2)

De rapporteur dient een amendement in op de definitie van de "maritieme beveiliging". Zij is van mening dat de maritieme beveiliging in brede zin moet worden opgevat, en niet alleen betrekking moet hebben op de terroristische dreiging maar ook preventieve maatregelen moet omvatten om allerlei soorten risico's het hoofd te bieden.

3.3. Overeenkomsten over intracommunautair en binnenlands zeescheepvaartverkeer (artikel 5)

De rapporteur is van mening dat alvorens dergelijke overeenkomsten worden gesloten de Commissie haar toestemming dient te verlenen.

3.4. Implementatie en conformiteitscontrole, met name met betrekking tot de inspecties (artikel 10, leden 4 t/m 6)

De rapporteur onderschrijft het beginsel dat er communautaire inspecties worden uitgevoerd door de Commissie. In dit verband zou het voorbeeld van de luchtvaartsector kunnen worden gevolgd.

3.5. Institutionele kwesties (artikel 10, lid 7 en artikel 12, lid 1)

De rapporteur staat positief tegenover het voorstel van de Commissie om het Europees Agentschap voor maritieme beveiliging en het Comité van maritieme beveiliging en voorkoming van verontreiniging door schepen te belasten met specifieke taken. De rapporteur is echter van mening dat de bevoegdheden van de genoemde lichamen moeten worden uitgebreid bij een specifiek rechtsbesluit.

3.6. Vertrouwelijkheid en verspreiding van de informatie

De rapporteur is van mening dat er in de verordening een verwijzing moet worden opgenomen naar de regels inzake het vertrouwelijke karakter van de informatie die zowel door de Commissie als door de lidstaten in acht moeten worden genomen. Eveneens is zij van mening dat er een artikel moet worden opgenomen waarin de verspreiding van de informatie over veiligheidsplannen en -evaluaties wordt geregeld. De rapporteur dient hiertoe twee amendementen in.

3.7. Overige benodigde wetgevingsvoorstellen

- De rapporteur dringt er bij de Commissie op aan om vóór eind 2003 een richtlijn in te dienen over de beveiliging van het gehele havengebied. Met een omzettingstermijn van minder dan een jaar zou de richtlijn aanvullende veiligheidsmaatregelen moeten bevatten die in de communautaire havens zouden moeten worden getroffen, alsmede betrekking zouden moeten hebben op al het personeel dat onder de speciale maatregelen valt, niet alleen het zeevarend personeel maar ook het havenpersoneel en degenen die incidenteel in het havengebied werken.
- De rapporteur acht het van essentieel belang dat opleidingen, oefeningen en trainingen van het zeevarend personeel, dat verantwoordelijk is voor het schip en de havenfaciliteit, worden gewaarborgd. Om die reden dringt de rapporteur aan op amendering van paragraaf 13, leden 6 en 7, paragraaf 18, leden 5 en 6 van deel B van de ISPS-Code (bindende bepalingen in het voorstel voor een verordening) om ervoor te zorgen dat het zeevarend personeel eronder valt. Tevens dringt de rapporteur, indachtig de strategie van Lissabon en de 91ste vergadering van de ILO, er bij de Commissie op aan in haar toekomstig wetgevingsvoorstel over de beveiliging van het gehele havengebied bijzondere aandacht te verlenen aan de verbetering van het leef- en werkklimaat van het zeevarend personeel, dat "van fundamenteel belang is voor de veiligheid." De rapporteur staat positief tegenover de lopende onderhandelingen tussen Europese Commissie en de Verenigde Staten om de "Container Security Initiative"-overeenkomsten tussen de VS en sommige lidstaten onder te brengen in een globale overeenkomst EU/VS. De rapporteur hoopt dat de EU met de deze overeenkomst de reciprociteit van de maatregelen met de VS kan bewerkstelligen, alsmede hun omzetting in communautair recht.

- De rapporteur deelt de bezorgdheid van de Commissie inzake de elektronische controle van containers en dringt er bij de Commissie op aan op dit gebied een nieuw wetgevingsvoorstel in te dienen zodra het nieuwe douanewetboek in werking is getreden.
- Tenslotte is de rapporteur voor de oprichting, tegen 2010, van een Europese kustwacht die doelmatiger kan toezien op de naleving van de maritieme regelgeving.

4. Conclusie

De rapporteur wacht met belangstelling de eerste lezing van de Raad af, maar vertrouwt erop dat de instellingen tot overeenstemming kunnen komen zodat de verordening op 1 juli 2004 in werking kan treden, de datum waarop de IMO-maatregelen van kracht worden.

9 oktober 2003

ADVIES VAN DE COMMISSIE VRIJHEDEN EN RECHTEN VAN DE BURGER, JUSTITIE EN BINNENLANDSE ZAKEN

aan de Commissie regionaal beleid, vervoer en toerisme

inzake het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende de verbetering van de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten (COM(2003) 229 – C5-0218/2003 – 2003/0089(COD))

Rapporteur voor advies: Marcelino Oreja Arburúa

PROCEDUREVERLOOP

De Commissie vrijheden en rechten van de burger, justitie en binnenlandse zaken benoemde op haar vergadering van 9 juli 2003 Marcelino Oreja Arburúa tot rapporteur voor advies.

De commissie behandelde het ontwerpadvies op haar vergadering van 29 september 2003.

Op laatstgenoemde vergadering hechtte zij met algemene stemmen haar goedkeuring aan de hierna volgende amendementen.

Bij de stemming waren aanwezig: Jorge Salvador Hernández Mollar (voorzitter), Robert J.E. Evans en Giacomo Santini (ondervoorzitters), Marcelino Oreja Arburúa (rapporteur voor advies), Regina Bastos (verving Carlos Coelho overeenkomstig artikel 153, lid 2 van het Reglement), Maria Berger (verving Gerhard Schmid), Alima Boumediene-Thiery, Giuseppe Brienza, Kathalijne Maria Buitenweg (verving de Pierre Jonckheer), Michael Cashman, Marco Cappato (verving de Mario Borghezio), Charlotte Cederschiöld, Carmen Cerdeira Morterero, Ozan Ceyhun, Gérard M.J. Deprez, Giuseppe Di Lello Finuoli, Marie-Thérèse Hermange (verving de Mary Elizabeth Banotti), Alain Krivine (verving de Ole Krarup), Baroness Ludford, Lucio Manisco (de Fodé Sylla), Bill Newton Dunn, Elena Ornella Paciotti, Hubert Pirker, Martine Roure, Heide Rühle, Francesco Rutelli, Patsy Sørensen, Joke Swiebel, Anna Terrón i Cusí, Maurizio Turco en Christian Ulrik von Boetticher.

BEKNOPTE MOTIVERING

I.- INLEIDING

Uit de tragische gebeurtenissen van 11 september 2001 is wel duidelijk geworden dat iedereen, elk gebouw, elke productiesector en elk vervoermiddel een gemakkelijke prooi kan worden van terroristische aanslagen als niet dringend maatregelen worden genomen ter bescherming en preventie.

Een van de kwetsbaarste sectoren is wel het vervoer over zee van personen en van goederen.

De Internationale Maritieme Organisatie (IMO) is daarom op aandringen van de Verenigde Staten in februari 2002 begonnen met het opstellen van nieuwe maatregelen voor de bescherming van schepen en havenfaciliteiten. De IMO droeg haar Comité voor maritieme veiligheid op om voorstellen ter zake te doen en de definitieve versie van deze voorstellen werd op 12 december 2002 aangenomen door de Diplomatieke Conferentie inzake maritieme veiligheid van de regeringen die het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee (SOLAS-verdrag van 1974) hebben gesloten, die van 9 tot en met 13 december 2002 plaatsvond in Londen.

II.- MAATREGELEN VAN DE DIPLOMATIEKE CONFERENTIE INZAKE MARITIEME VEILIGHEID DIE IN DECEMBER 2002 IN LONDEN IS GEHOUDEN

De bovengenoemde Diplomatieke Conferentie inzake maritieme veiligheid van de regeringen die het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee (SOLAS-verdrag van 1974) hebben gesloten, heeft op 12 december onder meer de volgende maatregelen vastgesteld:

- a) toevoeging van een nieuw hoofdstuk XI-2 aan het SOLAS-verdrag van 1974, getiteld "Speciale maatregelen ter vergroting van de maritieme veiligheid".
- b) een besluit over de vaststelling en herziening van een Internationale Code voor de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten (ISPS-Code). Deze nieuwe code bestaat uit twee delen, A en B: deel A is verplicht voor alle verdragsluitende partijen, deel B, dat niet verplicht is, bestaat uit aanbevelingen die de verdragstaten verzocht worden toe te passen.

Er zij hier evenwel op gewezen dat de maatregelen die de Diplomatieke Conferentie heeft vastgesteld alleen betrekking hebben op schepen en havenfaciliteiten, daar waar schip en haven elkaar raken dus, maar niet op de havens in eigenlijke zin. De Commissie bereidt nu dus een wetgevingsinitiatief voor waarin de bescherming van de havens van de Europese Gemeenschap wordt geregeld.

III.- HET COMMISSIEDOCUMENT COM(2003) 229

De door de Diplomatieke Conferentie van de Internationale Maritieme Organisatie op 12 december 2002 in Londen vastgestelde maatregelen moeten zo spoedig mogelijk toegepast worden door alle partijen die het SOLAS-verdrag van 1974 hebben gesloten, in ieder geval vóór 1 juli 2004.

Er dient echter voor gezorgd te worden dat deze maatregelen binnen de Gemeenschap op homogene wijze worden toegepast om te voorkomen dat ze op verschillende wijzen worden geïnterpreteerd en aangepast moeten worden, om ervoor te zorgen dat de kwaliteit en de doelmatigheid van het internationale zeeverkeer verzekerd blijft en om oneerlijke concurrentie tussen havens te vermijden.

Daar de regeringen van de lidstaten tal van maatregelen al vóór 1 juni 2004 moeten nemen, is spoed geboden, zodat de Commissie gedwongen was ons twee stukken tegelijk voor te leggen in het document COM(2003) 220: een mededeling "betreffende de verbetering van de beveiliging van het zeevervoer" en een voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad "betreffende de verbetering van de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten".

Het zou logisch geweest zijn als de Commissie eerst de mededeling had ingediend en na behandeling daarvan door de betreffende instellingen en organen van de Unie pas de wetgevingsvoorstellen waarvan in de mededeling sprake is.

Gezien de haast die op dit moment geboden is om beschermingsmaatregelen tegen de terroristische dreiging te nemen, zijn beide teksten echter gelijktijdig ingediend. De mededeling kan dan worden gezien als een uitgebreide motivering voor de indiening van het wetgevingsvoorstel voor een verordening, ook al is het toepassingsgebied van de mededeling veel breder dan dat van de verordening.

IV.- EVALUATIE

Gezien de enorme kwetsbaarheid van de sector zeevervoer en de gebrekkige bescherming daarvan tegen onder meer terroristische aanslagen zijn zowel de inhoud van de mededeling als het voorstel voor een verordening positief te beoordelen. Niettemin legt de rapporteur voor advies de ter zake bevoegde commissie 10 amendementen voor met het verzoek deze te behandelen en goed te keuren, als zij de goedkeuring van de meerderheid van de leden van onze commissie kunnen wegdragen.

AMENDEMENTEN

De Commissie vrijheden en rechten van de burger, justitie en binnenlandse zaken verzoekt de ten principale bevoegde Commissie regionaal beleid, vervoer en toerisme onderstaande amendementen in haar verslag op te nemen:

Door de Commissie voorgestelde tekst¹

Amendementen van het Parlement

Amendement 1 Overweging 1

(1) ***Kwaad opzet*** en terrorisme behoren tot de ernstigste bedreigingen die er zijn voor de idealen van democratie en vrijheid en de waarden van vrede, die het wezen van de Europese Unie uitmaken.

(1) ***Opzettelijke ongeoorloofde acties*** en ***in het bijzonder*** terrorisme behoren tot de ernstigste bedreigingen die er zijn voor de idealen van democratie en vrijheid en de waarden van vrede, die het wezen van de Europese Unie uitmaken.

Motivering

De tekst is meer in overeenstemming gebracht met de juridische inhoud door de nadruk te leggen op de strafbaarheid van handelingen die door de samenleving niet worden geaccepteerd in plaats van op de morele veroordeling ervan.

Amendement 2 Overweging 2

(2) Het zeevervoer in de Europese Gemeenschap ***en*** de burgers die daarvan

(2) Het zeevervoer in de Europese Gemeenschap, de burgers die daarvan

¹ Nog niet gepubliceerd in PB.

gebruik maken dienen te allen tijde verzekerd te zijn van beveiliging tegen het gevaar van opzettelijke ongeoorloofde acties.

gebruik maken **en het milieu** dienen te allen tijde verzekerd te zijn van beveiliging tegen het gevaar van opzettelijke ongeoorloofde acties **zoals terrorisme, piraterij of andere vergelijkbare acties.**

Motivering

De delicten die een bijzondere bedreiging voor veiligheid van schepen en de lading, de passagiers en de bemanningen daarvan vormen, moeten duidelijk worden opgesomd, ook als is deze opsomming niet uitputtend.

Amendement 3 Overweging 2 bis (nieuw)

(2 bis) Bij het vervoer van goederen die bijzonder gevaarlijke stoffen bevatten, zoals chemische en radioactieve stoffen, kunnen de gevaren die door opzettelijke ongeoorloofde acties worden veroorzaakt, ernstige gevolgen voor de burgers en het milieu van de Unie met zich meebrengen.

Motivering

Van gevaarlijke stoffen in schepen gaat voortdurend gevaar uit. Daarom zijn bijzondere veiligheidsmaatregelen noodzakelijk. Opzettelijke ongeoorloofde acties leiden derhalve tot bijzondere gevaren bij het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Amendement 4 Overweging 13

(13) Aangezien er op nationaal niveau verschillende partijen een rol spelen bij de tenuitvoerlegging van de veiligheidsmaatregelen, moet iedere lidstaat een **centrale bevoegde autoriteit** aanwijzen die de toepassing van de veiligheidsmaatregelen in het zeevervoer op nationaal niveau coördineert en controleert. De lidstaten moeten zorgen voor de nodige middelen en een nationaal plan voor de implementatie van deze verordening ter verwezenlijking van de in de tweede overweging beschreven beveiligingsdoelstelling, met onder meer een tijdschema voor de vervroegde implementatie van bepaalde maatregelen, overeenkomstig de aanwijzingen van resolutie 6 die op 12 december 2002 door de Diplomatieke Conferentie van de IMO is

(13) Aangezien er op nationaal niveau verschillende partijen een rol spelen bij de tenuitvoerlegging van de veiligheidsmaatregelen, moet iedere lidstaat een **controlecentrum voor maritieme beveiliging** aanwijzen die de toepassing van de veiligheidsmaatregelen in het zeevervoer op nationaal niveau coördineert en controleert. De lidstaten moeten zorgen voor de nodige middelen en een nationaal plan voor de implementatie van deze verordening ter verwezenlijking van de in de tweede overweging beschreven beveiligingsdoelstelling, met onder meer een tijdschema voor de vervroegde implementatie van bepaalde maatregelen, overeenkomstig de aanwijzingen van resolutie 6 die op 12 december 2002 door de Diplomatieke Conferentie van de IMO is

aangenomen. De doeltreffendheid van de controles op de implementatie van ieder nationaal systeem moet met inspecties onder toezicht van de Commissie worden gecontroleerd.

aangenomen. De doeltreffendheid van de controles op de implementatie van ieder nationaal systeem moet met inspecties onder toezicht van de Commissie worden gecontroleerd.

Motivering

Zie de motivering bij amendement 9, artikel 2, lid 6.

Amendement 5 Overweging 14

(14) Het Agentschap dat is opgericht bij Verordening nr. 1406/2002/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 tot oprichting van een Europees Agentschap voor maritieme beveiliging¹ assisteert indien nodig de Commissie bij de uitvoering van haar inspectietaken, alsmede bij de opslag en de follow-up van de door de lidstaten verstrekte relevante informatie.

(14) Het Agentschap dat is opgericht bij Verordening nr. 1406/2002/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 tot oprichting van een Europees Agentschap voor maritieme beveiliging¹ **als gewijzigd bij Verordening.../EG**, assisteert indien nodig de Commissie bij de uitvoering van haar inspectietaken, alsmede bij de opslag en de follow-up van de door de lidstaten verstrekte relevante informatie.

Motivering

Het Agentschap voor maritieme beveiliging heeft uit hoofde van de Verordening tot oprichting ervan op dit moment bevoegdheden die rechtstreeks te maken hebben met de veiligheid op zee (redden van mensen en schepen bij natuurrampen en ongevallen) en de preventie van vervuiling door schepen van de Gemeenschap. Op grond van het legaliteitsbeginsel kunnen de Gemeenschap geen taken worden opgedragen waarvoor zij, zoals in het onderhavige geval, juridisch gezien niet bevoegd is.

De Verordening tot oprichting van het Europees Agentschap voor maritieme beveiliging moet daarom worden gewijzigd, zodat het agentschap bevoegdheden krijgt op het gebied van de bescherming van personen en schepen tegen de dreiging van geweld en in het bijzonder terroristische aanslagen.

Amendement 6 Overweging 15, alinea 1

(15) Er dienen de nodige maatregelen te worden vastgesteld voor de tenuitvoerlegging van deze verordening overeenkomstig Besluit 1999/468/EG van de Raad van 28 juni 1999 tot vaststelling van de voorwaarden voor de uitoefening van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden¹. Met de uitvoering van deze taken dient te worden belast **het Comité voor maritieme**

(15) Er dienen de nodige maatregelen te worden vastgesteld voor de tenuitvoerlegging van deze verordening overeenkomstig Besluit 1999/468/EG van de Raad van 28 juni 1999 tot vaststelling van de voorwaarden voor de uitoefening van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden¹. Met de uitvoering van deze taken dient te worden belast **een comité dat is samengesteld uit**

beveiliging en voorkoming van verontreiniging door schepen (COSS), dat is opgericht bij artikel 3 van Verordening nr. 2099/2002/EG van het Europees Parlement en de Raad van 5 november 2002 betreffende de oprichting van een Comité voor maritieme beveiliging en voorkoming van verontreiniging door schepen (COSS)¹.

vertegenwoordigers van de lidstaten en wordt voorgezeten door de vertegenwoordiger van de Commissie.

¹ PB L 324 van 29.11.2002, blz. 1.

Motivering

De motivering voor het amendement op overweging 14 geldt *mutatis mutandis* ook hier, want de functie van het COSS-comité bestaat in het centraliseren van de taken van de comités die in het leven zijn geroepen in het kader van de communautaire wetgeving inzake de maritieme veiligheid, de preventie van vervuiling door schepen, de bescherming van de levens- en arbeidsomstandigheden aan boord alsook assistentie van de Commissie in dezen. Geen van de eerder opgerichte comités wier werk door het COSS wordt gecentraliseerd, noch het COSS zelf gezien de opsomming van zijn bevoegdheden in artikel 7 van de Verordening tot oprichting ervan (EG) 2099/2002 van 5 november 2002, is echter belast met de taken waarop dit wetgevingsvoorstel betrekking heeft.

Hiervoor zijn twee alternatieve oplossingen. Ofwel wijziging van de verordening tot oprichting van het COSS, waarbij dit comité nieuwe bevoegdheden krijgt, ofwel de oprichting van een nieuw *ad hoc* comité dat bevoegd is voor de bescherming van de schepen en de mensen en lading aan boord en van de havenfaciliteiten tegen de dreiging van misdrijven en in het bijzonder terreurdaden en voor het nemen en toepassen van de maatregelen waarop dit voorstel voor een verordening betrekking heeft.

Amendement 7

Overweging 15, alinea 2

(15) Uit dien hoofde dient te worden voorzien in een procedure volgens welke de onderhavige verordening kan worden aangepast ***aan de evolutie van de internationale instrumenten, en*** andere bepalingen van deel B van de ISPS-code dan die welke door de verordening reeds dwingend zijn verklaard in het licht van de opgedane ervaring een dwingend karakter kan worden gegeven.

(15) Uit dien hoofde dient te worden voorzien in een procedure volgens welke de onderhavige verordening in het licht van de opgedane ervaring kan worden aangepast ***zodat*** andere bepalingen van deel B van de ISPS-code dan die welke door de verordening reeds dwingend zijn verklaard een dwingend karakter kan worden gegeven.

Motivering

Het doel van deze overweging is uitleg te geven over de formulering van de inhoud van artikel 11 ("Aanpassingen") van dit voorstel voor een verordening.

Wettelijk gezien is het evenwel niet acceptabel dat via een comitologieprocedure, die uitsluitend is bedoeld om de uitvoeringsbevoegdheden van de Commissie te regelen, bepalingen worden

vastgesteld ter toepassing van toekomstige wijzigingen in de internationale instrumenten, daar deze wijzigingen in enkele gevallen verandering kunnen brengen in de toepassing van de geldende communautaire regels ter zake en dat mag alleen gebeuren door het bevoegde wetgevingsgezag en wel door middel van de daarvoor geldende wetgevingsprocedure.

Amendement 8
Overweging 15 bis (nieuw)

(15 bis) De doeltreffende en uniforme toepassing van de veiligheidsmaatregelen zal aanzienlijke kosten voor de sector met zich brengen. Ten einde concurrentieverstoring tussen de bedrijven en vooral tussen kleine en grote havenfaciliteiten te voorkomen, moeten er in de Europese Unie uniforme regels worden opgesteld voor de financiering van de in de verordening genoemde maatregelen.

Motivering

De financiering van de bij de onderhavige verordening ingevoerde maatregelen zal van land tot land verschillen. Het veiligheidsprobleem vereist evenwel een geharmoniseerde aanpak binnen de Europese Unie, via bijdragen van de overheid. In de verordening wordt hierover met geen woord gerept, maar dit moet wel gebeuren.

Amendement 9
Artikel 2, lid 6

6. "Centrale nationale veiligheidsautoriteit": de door iedere lidstaat aangewezen nationale autoriteit die verantwoordelijk is voor de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten.

6. "Controlecentrum voor maritieme beveiliging", het door iedere lidstaat aangewezen orgaan dat dient als contactpunt voor de Commissie en andere lidstaten, de toepassing van de in deze verordening vastgestelde maatregelen inzake maritieme beveiliging vergemakkelijkt en controleert en ter zake informatie verstrekt.

Motivering

Dit amendement houdt zowel rekening met de noodzaak tot oprichting van een nationaal contactpunt tussen lidstaten en met de Commissie met het oog op de follow-up van de toepassing van de onderhavige verordening alsook met de al dan niet gecentraliseerde structuur van iedere EU-lidstaat.

Amendement 10
Artikel 2, lid 12 bis (nieuw)

(12 bis) "opzettelijke ongeoorloofde actie", een opzettelijke actie die gezien de aard of

context ervan schade kan toebrengen aan schepen in het internationale en nationale maritieme verkeer, aan passagiers en lading en aan de desbetreffende havenfaciliteiten.

Motivering

Het is van het grootste belang om dit begrip juridisch te definiëren, daar het voorstel voor een verordening nu juist ten doel heeft de nodige maatregelen vast te stellen en toe te passen om de schepen, de mensen aan boord, de ladingen en de desbetreffende havenfaciliteiten te beschermen tegen de dreiging van dit soort misdaden.

Amendement 11

Artikel 6, lid 2 bis (nieuw)

2 bis. De Commissie evalueert de lijst en herziet deze eventueel ten einde eenzelfde niveau van bescherming van schepen en havenfaciliteiten alsmede de kwaliteit en doelmatigheid van het internationale maritieme verkeer te garanderen.

Amendement 12

Artikel 10, lid 2

2. Overeenkomstig voorschrift 13 van de speciale maatregelen ter verbetering van de maritieme beveiliging van het SOLAS-Verdrag wijzen de lidstaten de nationale autoriteit aan die verantwoordelijk is voor de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten. Deze centrale nationale autoriteit is de correspondent van de Commissie bij de toepassing van deze verordening.

2. De lidstaten wijzen voor 1 januari 2004 een controlecentrum voor maritieme beveiliging aan.

Motivering

Dit amendement hangt samen met de amendementen 4 (overweging 13) en 9 (artikel 2, lid 6) die de taken beschrijven van het "controlecentrum voor maritieme beveiliging" dat in de plaats komt van de "centrale autoriteit" die in de huidige formulering in enkele lidstaten van de Unie problemen van constitutionele aard geeft. Verder wordt erop gewezen dat de aanwijzing ervan voor 1 januari 2004 moet geschieden.

Amendement 13

Artikel 10, lid 7

7. Het agentschap dat is opgericht bij Verordening nr. 1406/2002/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni

7. Het agentschap dat is opgericht bij Verordening nr. 1406/2002/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni

2002 tot oprichting van een Europees Agentschap voor maritieme beveiliging¹, assisteert, overeenkomstig haar reglement, de Commissie bij de uitvoering van haar inspectietaken, en bij de opslag en follow-up van de gegevens die door de lidstaten worden verstrekt krachtens de artikelen 3, lid 6, 4, 5, 6, 8 en 10 van deze verordening.

2002 tot oprichting van een Europees Agentschap voor maritieme beveiliging¹, **als gewijzigd bij Verordening.../EG**, assisteert, overeenkomstig haar reglement, de Commissie bij de uitvoering van haar inspectietaken, en bij de opslag en follow-up van de gegevens die door de lidstaten worden verstrekt krachtens de artikelen 3, lid 6, 4, 5, 6, 8 en 10 van deze verordening.

Motivering

Dit amendement beoogt de uitbreiding van de bevoegdheden van het Agentschap voor maritieme beveiliging via een ander wetgevingsinstrument dat dit agentschap nieuwe bevoegdheden verleent.

Amendement 14

Artikel 11, inleidende formule, streepje 1

- in het kader van deze verordening de latere wijzigingen van de door de verordening bedoelde internationale instrumenten toe te passen,

Schrappen

Motivering

Zie amendement 7 betreffende de tweede alinea van overweging 15.

Amendement 15

Artikel 12, lid 1

1. De Commissie wordt bijgestaan door het Comité van maritieme beveiliging en voorkoming van verontreiniging door schepen (COSS), dat is opgericht bij artikel 3 van Verordening nr. 2099/2002/EG van het Europees Parlement en de Raad van 5 november 2002 tot oprichting van een Comité voor maritieme beveiliging en voorkoming van verontreiniging door schepen (COSS)¹.

1. De Commissie wordt bijgestaan door een comité dat is samengesteld uit vertegenwoordigers van de lidstaten en wordt voorgezeten door de vertegenwoordiger van de Commissie.

¹ PB L 324 van 29.11.2002, blz. 1.

Motivering

Zie amendement 6 betreffende alinea 1 van overweging 15.

¹ PB L 324 van 29.11.2002, blz. 1.

Amendement 16
Artikel 13

De sancties die zijn voorzien *in geval van overtreding van de bepalingen van deze verordening* zijn doeltreffend, evenredig en ontradend.

De lidstaten stellen de regeling vast welke geldt bij overtreding van de bepalingen van deze verordening en nemen alle nodige maatregelen om de toepassing daarvan te verzekeren.

De sancties die zijn voorzien zijn doeltreffend, evenredig en ontradend.
De lidstaten stellen de Commissie uiterlijk op 1 juli 2004 in kennis van de inhoud van deze bepalingen en verwittigen haar onmiddellijk van elke latere wijziging daarvan.

2 oktober 2003

ADVIES VAN DE COMMISSIE INDUSTRIE, EXTERNE HANDEL, ONDERZOEK EN ENERGIE

aan de Commissie regionaal beleid, vervoer en toerisme

inzake het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende de verbetering van de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten (COM(2003) 229 – C5-0218/2003 – 2003/0089(COD))

Rapporteur voor advies: Christos Folias

PROCEDUREVERLOOP

De Commissie industrie, externe handel, onderzoek en energie benoemde op haar vergadering van 11 juni 2003 Christos Folias tot rapporteur voor advies.

De commissie behandelde het ontwerpadvies op haar vergaderingen van 9 september en 2 oktober 2003.

Op laatstgenoemde vergadering hechtte zij met algemene stemmen haar goedkeuring aan de hierna volgende amendementen.

Bij de stemming waren aanwezig: Luis Berenguer Fuster (voorzitter), Peter Michael Mombaur en Yves Piétrasanta (ondervoorzitters), Christos Folias (rapporteur voor advies), Sir Robert Atkins, Gérard Caudron, Giles Bryan Chichester, Nicholas Clegg, Willy C.E.H. De Clercq, Harlem Désir, Carlo Fatuzzo (verving Guido Bodrato), Concepció Ferrer, Francesco Fiori, Norbert Glante, Werner Langen, Rolf Linkohr, Caroline Lucas, Eryl Margaret McNally, Erika Mann, Marjo Matikainen-Kallström, Ana Clara Maria Miranda de Lage, Bill Newton Dunn (verving Colette Flesch), Seán Ó Neachtain, Paolo Pastorelli, Elly Plooij-van Gorsel, John Purvis, Godelieve Quisthoudt-Rowohl, Imelda Mary Read, Mechtild Rothe, Christian Foldberg Rovsing, Paul Rübig, Konrad K. Schwaiger, Esko Olavi Seppänen, W.G. van Velzen, Myrsini Zorba en Olga Zrihen Zaari.

BEKNOPTE MOTIVERING

I. Achtergrond

COM(2003) 229 bestaat uit een Mededeling van de Commissie betreffende de verbetering van de beveiliging van het zeevervoer en een voorstel voor een verordening betreffende de verbetering van de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten. Zeevervoer is per definitie kwetsbaar voor aanvallen. Maatregelen ter verbetering van de veiligheid zijn voor de EU en internationale organisaties steeds van groot belang geweest en door de terroristische aanvallen en de huidige geopolitieke situatie is des te duidelijker geworden dat nieuwe, krachtige initiatieven noodzakelijk zijn. Striktere maatregelen betreffende de veiligheid op zee zijn nodig om levens te beschermen en de veiligheid te vergroten van het grote aantal personen dat gebruik maakt van

zeevervoer, met inbegrip van veerboten en cruiseschepen, alsmede om het vertrouwen te vergroten in de scheepvaartmaatschappijen die deze diensten bedrijven. Krachtiger maatregelen op het gebied van de veiligheid op zee zijn ook nodig om economische redenen, gezien de betekenis van het zeevervoer voor de economie: de logistieke systemen van de EU voor het vervoer op zee vertegenwoordigen meer dan tweederde van de totale handel tussen de Gemeenschap en andere regio's. Geschat wordt dat jaarlijks 2 miljard ton goederen van uiteenlopende aard, met inbegrip van energieproducten, via Europese havens wordt vervoerd en de scheepvaart in de EU vertegenwoordigt 34 procent van het wereldtonnage.

II. Inhoud van het voorstel voor een verordening

Dit voorstel heeft voornamelijk betrekking op het voorstel voor een verordening. De Internationale Maritieme Organisatie (IMO) heeft eind vorig jaar twee instrumenten vastgesteld. De verordening heeft specifiek tot doel om deze twee instrumenten om te zetten in EU-wetgeving: hoofdstuk XI-2 van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974 (SOLAS-Verdrag - Safety Of Life At Sea), en de Internationale Code voor de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten (ISPS-Code - International Ship and Port Facility Security) teneinde zorg te dragen voor een geharmoniseerde interpretatie en implementatie van deze instrumenten en communautaire controle daarop. Omdat het toepassingsgebied van deze instrumenten beperkt blijft tot de internationale scheepvaart (het werkterrein van de IMO) stelt de Commissie voor een aantal van de bepalingen daarvan uit te breiden tot het binnenlandse zeevervoer en een aantal niet-bindende aanbevelingen van deel B van de ISPS-code verplicht te stellen. Een verordening op basis van artikel 80, lid 2 van het EG-Verdrag is het instrument dat terecht wordt voorgesteld als het meest adequate middel om te voorzien in de dwingende noodzaak van een uniforme tenuitvoerlegging en de controle op schepen uit derde landen.

Deel A van de ISPS-code en de wijziging van het SOLAS-Verdrag, zoals aangenomen door de IMO, bevatten bindende bepalingen. Zij hebben o.a. betrekking op:

- de aanbrenging op schepen van een vast merkteken met het identificatienummer van het schip, een automatisch identificatiesysteem (AIS), en een beveiligingsalarm op het schip met een soort identiteitsbewijs met levensbeschrijving van het schip (CSR);
- het aanwijzen van mensen die verantwoordelijk zijn voor de uitvoering van de verschillende veiligheidsmaatregelen, met inbegrip van het opstellen van veiligheidsplannen en een internationaal veiligheidscertificaat voor het schip, alsmede maatregelen voor personeelsopleiding.

Deel B van de ISPS-code, zoals aangenomen door de IMO, bevat een aantal zeer gedetailleerde aanbevelingen die voor de verschillende actoren als handleiding moeten dienen bij de toepassing van de dwingende bepalingen, waarvan een aantal door de Commissie bindend zijn gemaakt om interpretatieverschillen te voorkomen.

De verordening:

- biedt de lidstaten de mogelijkheid specifieke maatregelen te nemen ten aanzien van havens waar incidenteel internationale reizen worden afgehandeld;
- voorziet in mogelijkheden om schepen die binnen een lidstaat of tussen twee of meer lidstaten een geregelde dienst onderhouden vrij te stellen van verplichte veiligheidscontroles vóór het binnenlopen van de haven;

- verplicht de lidstaten een nationaal plan vast te stellen voor de tenuitvoerlegging van de verordening en één nationale autoriteit aan te wijzen die verantwoordelijk is voor de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten;
- bepaalt dat de lidstaten, ter bevordering van het intracommunautair zeescheepvaartverkeer over korte afstand, bilaterale of multilaterale overeenkomsten sluiten voor regelingen op beveiligingsgebied ten behoeve van het geregelde intracommunautair zeescheepvaartverkeer op vaste routes
- bepaalt dat de Commissie toezichthoudende en evaluerende taken krijgt en dat de Commissie bij haar taken wordt geassisteerd door het Europees Agentschap voor maritieme beveiliging.

III. Opmerkingen

Gekozen is voor een verordening op basis van artikel 80, lid 2 van het EG-Verdrag; dit wordt door de rapporteur gezien als het passende middel om te zorgen voor een geharmoniseerde interpretatie en implementatie van de IMO-instrumenten en in de gehele EU te zorgen voor uniforme voorwaarden voor de toegang tot en de controle op markten die in verband staan met de zeevaartsector.

Het toepassingsgebied van de IMO-instrumenten blijft beperkt tot schepen en havenfaciliteiten die het schip/haven-raakvlak vormen. Een haven is echter een plaats waar goederen en personen samenkomen van zowel zee als binnenland. Daarom wordt de Commissie aangespoord wetgeving te introduceren ter implementering van verdere maatregelen m.b.t. de veiligheid van havens.

Wat de wetgevingsaspecten van dit voorstel betreft komt het standpunt van de rapporteur in grote lijnen overeen met de verordening. De rapporteur komt echter met een aantal amendementen die voornamelijk betrekking hebben op artikel 3, lid 2 (maatregelen voor passagiersschepen op binnenlandse reizen), artikel 7 (veiligheidscontroles) en een nieuw lid in artikel 10, waarin de Commissie wordt verzocht een voorstel in te dienen teneinde te zorgen voor gedeeltelijke financiering van de tenuitvoerlegging van deze verordening (zie motivering bij amendement 5).

AMENDEMENTEN

De Commissie industrie, externe handel, onderzoek en energie verzoekt de ten principale bevoegde Commissie regionaal beleid, vervoer en toerisme onderstaande amendementen in haar verslag op te nemen:

Door de Commissie voorgestelde tekst¹

Amendementen van het Parlement

Amendement 1
Overweging 15 bis (nieuw)

(15 bis) De doeltreffende en uniforme toepassing van de veiligheidsmaatregelen zal aanzienlijke kosten voor de actoren met

¹ PB C .../Nog niet in het PB gepubliceerd.

zich brengen. Ten einde concurrentieverstoring tussen de operatoren en vooral tussen kleine en grote havenfaciliteiten te voorkomen, moeten er in de Europese Unie uniforme regels worden opgesteld voor de financiering van de in de verordening genoemde maatregelen.

Motivering

De financiering van de bij de onderhavige verordening ingevoerde maatregelen zal van land tot land verschillen. Het veiligheidsprobleem vereist evenwel een geharmoniseerde aanpak binnen de Europese Unie, via bijdragen van de overheid. In de verordening wordt hierover met geen woord gerept, maar net als in amendement 5 van de rapporteur moet dit wel gebeuren.

Amendement 2 Artikel 3, lid 2, alinea 2

De voorschriften van de speciale maatregelen ter verbetering van de maritieme beveiliging van het SOLAS-Verdrag en de ISPS-code met betrekking tot de uitvoering van veiligheidsbeoordelingen, de opstelling van veiligheidsplannen en de aanwijzing van veiligheidsofficieren van maatschappijen en schepen, gelden voor ***de overige schepen, als omschreven in voorschrift 2, lid 1.1 (toepassing/typen schepen) van de speciale maatregelen ter verbetering van de maritieme beveiliging van het SOLAS-Verdrag, die ook voor binnenlandse reizen worden gebruikt.*** Dezelfde eisen zijn van toepassing op de haven- faciliteiten die hen afhandelen.

De voorschriften van de speciale maatregelen ter verbetering van de maritieme beveiliging van het SOLAS-Verdrag en de ISPS-code met betrekking tot de uitvoering van veiligheidsbeoordelingen, de opstelling van veiligheidsplannen en de aanwijzing van veiligheidsofficieren van maatschappijen en schepen, gelden voor ***passagiersschepen van de klassen B en C in de zin van artikel 4 van Richtlijn 98/18/EG van de Raad van 17 maart 1999 inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen, voor vrachtschepen met een bruto-tonnage van 500 ton of meer en voor mobiele drijvende booreilanden op binnenlandse reizen.*** Dezelfde eisen zijn van toepassing op de haven- faciliteiten die hen afhandelen.

Motivering

In artikel 3 wordt thans uitgegaan van volledige toepassing van de ISPS-maatregelen voor passagiersschepen van klasse A (d.w.z. schepen op routes die meer dan 20 mijl van de kust zijn gelegen) die binnenlandse diensten verzorgen, terwijl tevens verregaande vereisten gelden voor alle andere binnenlandse diensten. De lagere drempel voor deze laatstgenoemde vereisten is echter niet nader aangeduid, zodat er vanuit zou kunnen worden gegaan dat deze van toepassing zijn voor alle andere passagiersschepen, ongeacht de passagierscapaciteit en het gebied waar wordt gereisd. Wat dit betreft is verduidelijking nodig teneinde een al te verregaande uitbreiding van het toepassingsgebied te voorkomen.

Amendement 3
Artikel 3, lid 4, vierkantje 13

▪ 8.3 à 8.10 (minimumnormen voor veiligheidsbeoordeling van schepen),

▪ 8.3 à 8.10 (minimumnormen voor veiligheidsbeoordeling van schepen),
voorzover relevant,

Motivering

Gezien de verschillende vereisten voor verschillende soorten schepen.

Amendement 4
Artikel 7, lid 1

1. Wanneer een schip waarvoor de voorschriften van de speciale maatregelen ter verbetering van de maritieme beveiliging van het SOLAS-Verdrag en de ISPS-code of de voorschriften van artikel 3 van deze verordening gelden meldt dat het een haven in een lidstaat wil aandoen, eist de bevoegde veiligheidsautoriteit van de haven in die lidstaat dat de inlichtingen worden verschaft die zijn voorgeschreven in paragraaf 2.1 van voorschrift 9 (schepen die een haven van een andere verdragsluitende regering willen aandoen) van de speciale maatregelen ter verbetering van de maritieme beveiliging van het SOLAS-Verdrag. De autoriteit onderzoekt de versochte inlichtingen, en past indien nodig de in paragraaf 2 van genoemd voorschrift voorziene procedures toe.

1. Wanneer een schip waarvoor de voorschriften van de speciale maatregelen ter verbetering van de maritieme beveiliging van het SOLAS-Verdrag en de ISPS-code of de voorschriften van artikel 3 van deze verordening gelden meldt dat het een haven in een lidstaat wil aandoen, eist de bevoegde veiligheidsautoriteit van de haven in die lidstaat dat de inlichtingen worden verschaft die zijn voorgeschreven in paragraaf 2.1 van voorschrift 9 (schepen die een haven van een andere verdragsluitende regering willen aandoen) van de speciale maatregelen ter verbetering van de maritieme beveiliging van het SOLAS-Verdrag. De autoriteit onderzoekt de versochte inlichtingen, en past indien nodig de in paragraaf 2 van genoemd voorschrift voorziene procedures toe.

Overeenkomstig bovengenoemde vereiste moeten de bevoegde autoriteiten in de lidstaten in elke haven zorgen voor een gemakkelijke en efficiënte "one-stop-shop"-procedure voor alle administratieve en veiligheidskwesties met betrekking tot het aandoen van die haven.

Motivering

Momenteel zijn er teveel administratieve instanties die verantwoordelijk zijn voor veiligheidscontroles. Invoering van een "one-stop-shop"-procedure, waar alle verschillende betrokken autoriteiten vertegenwoordigd zijn en waar de verschillende controles worden uitgevoerd, vergroten de doelmatigheid.

Amendement 5
Artikel 10, lid 3

3. De lidstaten stellen, ieder wat hen betreft, een nationaal plan vast voor de implementatie van deze verordening. Zij nemen iedere maatregel die de vervroegde uitvoering verzekert van:

- de benoeming van een centrale nationale autoriteit, als omschreven in het vorige lid, voor 1 januari 2004;
- **de uitvoering van veiligheidsbeoordelingen van schepen en havenfaciliteiten, alsmede de aanwijzing van beveiligingsbeambten voor schepen, havenfaciliteiten en bij maatschappijen vóór 1 maart 2004;**
- **de goedkeuring van de veiligheidsplannen voor schepen en havenfaciliteiten vóór 1 mei 2004 ;**
- **de afgifte van internationale beveiligingscertificaten voor schepen vóór 1 juni 2004.**

3. De lidstaten stellen, ieder wat hen betreft, een nationaal plan vast voor de implementatie van deze verordening. Zij nemen iedere maatregel die de vervroegde uitvoering verzekert van:

- de benoeming van een centrale nationale autoriteit, als omschreven in het vorige lid, voor 1 januari 2004;

Motivering

In verband met het grote aantal havens en het nog veel grotere aantal schepen die voor de voorgestelde data moeten worden beoordeeld en gecertificeerd en de noodzaak te zorgen voor een volledige voorbereiding, is het niet verstandig de IMO-uitvoeringsdatum van 1 juli 2004 te vervroegen, omdat die al erg krap bemeten en moeilijk haalbaar zal zijn, vooral voor wat betreft de vereisten met betrekking tot de aan de wal te nemen maatregelen.

Amendement 6
Artikel 10, lid 7 bis (nieuw)

7 bis. Drie maanden na de aanneming van deze verordening dient de Commissie een voorstel in tot vaststelling van een EU-regeling voor cofinanciering voor de tenuitvoerlegging van de maatregelen die moeten worden genomen door schepen, bemanningen en havens. De Commissie stelt in overleg met de lidstaten de richtsnoeren voor dit communautaire cofinancieringsplan vast.

Motivering

In een recente OESO-studie (juli 2003) getiteld "Security in Maritime Transport - Risk Factors and Economic Impact" wordt geschat dat de kosten van de tenuitvoerlegging van de maatregelen

in verband met veiligheid in eerste instantie voor de reders kosten met zich zullen brengen van ten minste \$ 1279 miljoen en daarna jaarlijks \$ 730 miljoen. Bij de meeste van de kosten die verband houden met de schepen zelf gaat om personeel en de uitgaven voor uitrusting in verband met veiligheid. Over het algemeen kunnen de kosten voor schepen meestal betrekkelijk gemakkelijk worden vastgesteld, omdat het daarbij gaat om de aankoop van specifiek materieel en arbeidskosten waarvan de internationale tarieven bekend zijn. De kosten van tenuitvoerlegging van de ISPS-code voor havenfaciliteiten zijn echter uiterst moeilijk te achterhalen. De VS-regering heeft al geld uitgetrokken voor veiligheidssubsidies aan scheepvaartondernemingen en havens. Omdat terrorisme een reactie is op het beleid van regeringen, mogen zij worden geacht een deel voor hun rekening te nemen van de kosten van terrorismebestrijding, hoewel een gedeelte van de hogere kosten voor veiligheid zullen worden doorberekend aan de consumenten.