



Raad van de
Europese Unie

Brussel, 5 juni 2023
(OR. en)

**Interinstitutioneel dossier:
2023/0165(COD)**

**10126/23
ADD 3**

**TRANS 221
MAR 80
OMI 47
CODEC 1016
IA 132
ILO 6**

BEGELEIDENDE NOTA

van:	de secretaris-generaal van de Europese Commissie, ondertekend door mevrouw Martine DEPREZ, directeur
ingekomen:	1 juni 2023
aan:	mevrouw Thérèse BLANCHET, secretaris-generaal van de Raad van de Europese Unie
nr. Comdoc.:	SWD(2023) 149 final
Betreft:	WERKDOCUMENT VAN DE DIENSTEN VAN DE COMMISSIE SAMENVATTING VAN HET EFFECTBEOORDELINGSVERSLAG bij Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 2009/16/EG betreffende havenstaatcontrole

Hierbij gaat voor de delegaties document SWD(2023) 149 final.

Bijlage: SWD(2023) 149 final



Brussel, 1.6.2023
SWD(2023) 149 final

**WERKDOCUMENT VAN DE DIENSTEN VAN DE COMMISSIE
SAMENVATTING VAN HET EFFECTBEOORDELINGSVERSLAG**

bij

**Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad
tot wijziging van Richtlijn 2009/16/EG betreffende havenstaatcontrole
{COM(2023) 271 final} - {SEC(2023) 202 final} - {SWD(2023) 148 final}**

Samenvatting
Effectbeoordeling van een voorstel tot herziening van Richtlijn 2009/16/EG betreffende havenstaatcontrole
A. De noodzaak om actie te ondernemen
Wat is het probleem en waarom is het een probleem op EU-niveau?
<p>Richtlijn 2009/16/EG bevat de EU-regeling voor havenstaatcontrole, een systeem waarbij inspecteurs in de haven schepen onder buitenlandse vlag inspecteren om na te gaan of de bekwaamheid van de bemanning aan boord en de staat en de uitrusting van het schip voldoen aan de eisen van de internationale verdragen inzake de veiligheid van mensenlevens op zee en de bescherming van het mariene milieu. De richtlijn is gebaseerd op de reeds bestaande vrijwillige intergouvernementele structuur van het Memorandum van overeenstemming van Parijs.</p> <p>De richtlijn werd in 2018 aan een ex-postevaluatie en een geschiktheidscontrole voor de zeevaart onderworpen (samen met andere onderdelen van de EU-wetgeving). Een aantal kwesties werd als problematisch aangemerkt: 1) de huidige EU-voorschriften zijn niet afgestemd op nieuwe internationale verplichte regels en procedures (Internationale Maritieme Organisatie (IMO) en Memorandum van overeenstemming van Parijs); 2) de huidige EU-voorschriften zijn niet van toepassing op vissersvaartuigen; 3) de inspecties zijn onevenwichtig over de EU verdeeld; 4) het mechanisme voor de selectie van te inspecteren schepen is niet up-to-date; 5) er worden te veel papieren certificaten gebruikt; 6) de procedures en middelen zijn ontoereikend en niet flexibel genoeg.</p> <p>Als de EU geen actie onderneemt, zullen de lidstaten op ongecoördineerde en niet-geharmoniseerde wijze te werk gaan.</p>
Wat is het doel?
Dit initiatief heeft tot doel het hoge niveau van maritieme veiligheid en bescherming tegen verontreiniging in de hele Unie te handhaven en te verbeteren.
Wat is de toegevoegde waarde van maatregelen op EU-niveau (subsidiariteit)?
Aangezien de scheepvaart een internationale sector is die zowel op mondiaal niveau als door regionale en nationale instanties wordt gereguleerd, heeft hij per definitie een sterke grensoverschrijdende dimensie.
B. Oplossingen
Welke opties dienen zich aan? Is er een voorkeursoptie? Zo niet, waarom niet?
Er zijn drie beleidsopties ontwikkeld. Beleidsoptie B krijgt de voorkeur. Die optie voorziet in de ontwikkeling van een vrijwillige regeling voor havenstaatcontrole voor grotere vissersvaartuigen in samenhang met het Memorandum van overeenstemming van Parijs. Ze stimuleert ook de invoering en het gebruik van elektronische wettelijke certificaten. Beleidsoptie B stelt wetgevingsoplossingen voor met betrekking tot inspectie en validering.
Hoe reageren de verschillende belanghebbenden? Wie steunt welke optie?
Optie B wordt gesteund door nationale instanties voor havenstaatcontrole, aangezien dit de ontwikkeling van een regeling voor vissersvaartuigen mogelijk zal maken die vergelijkbaar is met die van het Memorandum van overeenstemming van Parijs. De visserijsector is in grote lijnen voorstander van de handhaving van veiligheidsnormen, maar geeft er de voorkeur aan dat de EU-lidstaten de desbetreffende internationale verdragen ratificeren.
C. Effecten van de voorkeursoptie
Wat zijn de voordelen van de voorkeursoptie (als er een voorkeursoptie is, anders van de belangrijkste opties)?
<p>De maatschappelijke effecten worden voornamelijk beoordeeld aan de hand van de effecten van de beleidsopties op de maritieme veiligheid in de periode 2025-2050 in termen van het aantal vermeden doden en gewonden en de bescherming van het milieu. Dankzij de voorkeursoptie zullen waarschijnlijk 6 doden en 61 gewonden worden voorkomen; er zal ongeveer 35 miljoen EUR worden bespaard en er zal 75 ton bunkerbrandstof minder verloren gaan op zee. Er moet echter worden opgemerkt dat de ramingen erg onzeker zijn, omdat de effecten van havenstaatcontrole indirect zijn, via de inspecties en de follow-up daarvan.</p> <p>Voor de autoriteiten voor havenstaatcontrole zal de voorkeursoptie naar verwachting leiden tot een besparing van 8,4 miljoen EUR aan handhavingskosten, uitgedrukt als contante waarde in de periode 2025-2050, als</p>

gevolg van maatregelen die de invoering en het gebruik van elektronische wettelijke certificaten aanmoedigen.

Voor **scheepsexploitanten** zal de voorkeursoptie waarschijnlijk leiden tot een besparing van 5,5 miljoen EUR aan administratieve kosten. Die vloeit voort uit de afschaffing van de verplichting voor de exploitant, agent of kapitein om een schip dat in aanmerking komt voor een uitgebreide inspectie, 72 uur van te voren aan te melden.

Wat zijn de kosten van de voorkeursoptie (als er een voorkeursoptie is; anders van de belangrijkste opties)?

De extra kosten zullen voornamelijk worden gedragen door de **autoriteiten voor havenstaatcontrole** en worden geraamd op 17,9 miljoen EUR als contante waarde voor de periode 2025-2050. Wanneer echter rekening wordt gehouden met de besparing op de handhavingskosten, worden de netto kosten geraamd op 9,5 miljoen EUR. Er zullen ook aanpassingskosten zijn voor de **autoriteiten van de vlaggenstaat** door de invoering van elektronische certificaten. Die lopen op tot 0,22 miljoen EUR per jaar voor alle vlaggenstaatautoriteiten samen. Daarnaast worden in 2025 eenmalige investeringskosten van 1 miljoen EUR verwacht. De totale kosten voor de vlaggenstaatautoriteiten worden geraamd op 4,8 miljoen EUR.

Wat het **EMSA** betreft, worden de aanpassingskosten in de voorkeursoptie geraamd op 6,5 miljoen EUR. De voorkeursoptie leidt voor **scheepsexploitanten** tot een stijging van de handhavingskosten met 0,7 miljoen EUR, die worden overgecompenseerd door administratieve kostenbesparingen van 4,8 miljoen EUR.

Wat zijn de gevolgen voor kmo's en het concurrentievermogen?

De voorgestelde uitbreiding van de richtlijn tot grotere vissersvaartuigen in de voorkeursoptie is "relevant" voor kleine en middelgrote ondernemingen. De extra handhavingskosten voor exploitanten van vissersvaartuigen worden geraamd op (0,03 miljoen EUR in 2030 en 0,05 miljoen EUR in 2050), maar zullen positieve gevolgen hebben voor de veiligheid van exploitanten van vissersvaartuigen.

Zijn er significante gevolgen voor de nationale begrotingen en overheden?

Naast de netto kosten voor de autoriteiten voor havenstaatcontrole, die in de voorkeursoptie worden geraamd op 9,5 miljoen EUR ten opzichte van het basisscenario, zullen er 4,8 miljoen EUR aanpassingskosten voor elektronische certificaten zijn voor de vlaggenstaten.

Zijn er nog andere significante gevolgen?

Aangezien hetzelfde hoge veiligheidsniveau in de hele Unie behouden blijft, zal er een positief effect zijn op de interne markt en het concurrentievermogen.

Evenredigheid

De voorkeursoptie gaat niet verder dan wat nodig is om de algemene beleidsdoelstellingen te verwezenlijken.

D. Evaluatie

Wanneer wordt het beleid geëvalueerd?

Na de vaststelling van het voorstel zal er lang genoeg met de herziening worden gewacht om de maatregelen doeltreffend te maken en effect te laten sorteren. De Commissie en het EMSA zullen nagaan of de inspecties naar behoren worden uitgevoerd en of de rapporten in de databank worden ingevoerd. Het EMSA zal bezoeken aan de lidstaten blijven afleggen met het oog op horizontale analyses.