



EUROPEES PARLEMENT

2009 - 2014

---

*Zittingsdocument*

---

**A7-0064/2010**

25.3.2010

**\*\*\*I**  
**VERSLAG**

over het voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende meldingsformaliteiten voor schepen die aankomen in en/of vertrekken uit havens van de lidstaten van de Gemeenschap en tot intrekking van Richtlijn 2002/6/EG (COM(2009)0011 – C6-0030/2009 – 2009/0005(COD))

Commissie vervoer en toerisme

Rapporteur: Dirk Sterckx

### ***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*
- \*\*\*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. Bij wijzigingsbesluiten worden in amendementen van het Parlement op een niet door de Commissie gewijzigde bepaling de uit het basisbesluit overgenomen tekstdelen in vet gemarkeerd. Een eventuele schrapping van dergelijke tekstdelen wordt als volgt 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.**

ONTWERPWETGEVINGSRESOLUTIE VAN HET EUROPEES PARLEMENT ..... **Error!**  
**Bookmark not defined.**

TOELICHTING ..... **Error! Bookmark not defined.**

PROCEDURE ..... **Error! Bookmark not defined.**



## ONTWERPWETGEVINGSRESOLUTIE VAN HET EUROPEES PARLEMENT

over het voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende meldingsformaliteiten voor schepen die aankomen in en/of vertrekken uit havens van de lidstaten van de Gemeenschap en tot intrekking van Richtlijn 2002/6/EG (COM(2009)0011 – C6-0030/2009 – 2009/0005(COD))

(Gewone wetgevingsprocedure: eerste lezing)

*Het Europees Parlement,*

- gezien het voorstel van de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad (COM(2009)0011),
  - 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 (C6-0030/2009),
  - gelet op de mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad getiteld “Gevolgen van de inwerkingtreding van het Verdrag van Lissabon voor de lopende interinstitutionele besluitvormingsprocedures” (COM(2009)0665),
  - gelet op artikel 294, lid 3, en artikel 100, lid 2, van het Verdrag betreffende de werking van de EU,
  - gelet op artikel 55 van zijn Reglement,
  - gezien het verslag van de Commissie vervoer en toerisme (A7-0064/2010),
1. neemt het hierbij opgenomen standpunt in eerste lezing aan;
  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 en aan de nationale parlementen.

### Amendement 1

#### Voorstel voor een richtlijn

#### Overweging 2

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(2) De overdracht van informatie bij aankomst in en/of vertrek uit havens, als vereist bij **Richtlijn 95/21/EG van de Raad van 19 juni 1995 betreffende de naleving, met betrekking tot de schepen die gebruik**

*Amendement*

(2) De overdracht van informatie bij aankomst in en/of vertrek uit havens, als vereist bij **Richtlijn 2009/16/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 met betrekking tot**

*maken van havens in de Gemeenschap en varen in de onder de jurisdictie van de lidstaten vallende wateren, van internationale normen op het gebied van de veiligheid van schepen, voorkoming van verontreiniging en leef- en werkomstandigheden aan boord*, Richtlijn 2000/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 november 2000 betreffende havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafval en ladingresiduen, Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van Richtlijn 93/75/EEG van de Raad, Verordening (EG) nr. 725/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 31 maart 2004 betreffende de verbetering van de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten, Verordening (EG) nr. 562/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 15 maart 2006 tot vaststelling van een communautaire code betreffende de overschrijding van de grenzen door personen (Schengengrenscodex) en, indien van toepassing, de internationale code voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over zee, als in 1960 door de IMO goedgekeurd, inclusief de wijzigingen daarvan, omvat de inlichtingen die via de FAL-formulieren zijn vereist. Deze formulieren zijn niet vereist indien deze inlichtingen al beschikbaar zijn.

*havenstaatcontrole*<sup>1</sup>, Richtlijn 2000/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 november 2000 betreffende havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafval en ladingresiduen, Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van Richtlijn 93/75/EEG van de Raad, Verordening (EG) nr. 725/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 31 maart 2004 betreffende de verbetering van de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten, Verordening (EG) nr. 562/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 15 maart 2006 tot vaststelling van een communautaire code betreffende de overschrijding van de grenzen door personen (Schengengrenscodex) en, indien van toepassing, de internationale code voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over zee, als in 1960 door de IMO goedgekeurd, inclusief de wijzigingen daarvan, omvat de inlichtingen die via de FAL-formulieren zijn vereist. Deze formulieren zijn niet vereist indien deze inlichtingen al beschikbaar zijn.

---

<sup>1</sup> *PB L 131 van 28.5.2009, blz. 57-100.*

#### *Motivering*

*Met dit amendement wordt beoogd de overweging bij te werken om rekening te houden met de wetgeving die is aangenomen sinds de Commissie haar voorstel heeft ingediend.*

## Amendement 2

### Voorstel voor een richtlijn Overweging 2 bis (nieuw)

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***(2bis) Gezien de mondiale dimensie van de scheepvaart, moet de Unie-wetgeving rekening houden met de IMO vereisten om een vereenvoudiging te verzekeren.***

*Motivering*

*Scheepvaart is een mondiale transportmodus, Europese schepen doen immers vaak een haven in een derde land aan. Voor het opstellen van deze richtlijn moet er bijgevolg rekening gehouden worden met de vereisten die door de Internationale Maritieme Organisatie worden opgelegd.*

## Amendement 3

### Voorstel voor een richtlijn Overweging 2 ter (nieuw)

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***(2ter) Het bereiken van een Europese maritieme ruimte zonder grenzen vereist nauwe samenwerking tussen de autoriteiten bevoegd voor douanediensden, grenspolitie, Europol, volksgezondheid en transport. De hinderpalen voor maritiem transport in de Unie moeten voor elk van die domeinen zo gelijktijdig mogelijk worden opgelost. De drie bevoegde Directoraten-generaal van de Europese Commissie moeten, met het oog op die gelijktijdigheid en de verdergaande vereenvoudiging en harmonisering, nauw samenwerken om de Europese Maritieme ruimte zonder grenzen te creëren.***

*Motivering*

*Dit voorstel tot richtlijn is onderdeel van een groter geheel. Om tot een coherente Europese Maritieme ruimte zonder grenzen te komen, is het belangrijk dat de verschillende bevoegde autoriteiten goed samenwerken, en dat de verschillende systemen van vereenvoudiging*

*parallel geïmplementeerd worden. Dit om de goede werking van de hele Europese maritieme ruimte zonder grenzen te verzekeren.*

#### **Amendement 4**

##### **Voorstel voor een richtlijn Overweging 2 quater (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***(2 quater) De Commissie moet data verzamelen en voorzien in statistieken met betrekking tot het aantal schepen dat binnen de Unie blijft en het aantal schepen dat een derde haven of vrije zone aandoet, dit omdat die statistieken op dit moment nog niet beschikbaar zijn.***

*Motivering*

*Er bestaan geen statistieken over het aantal schepen dat enkel EU-havens aandoet en evenmin over het aantal schepen dat een haven in een derde land aandoet. Zulke cijfers zijn echter wel interessant. De rapporteur vraagt de Commissie dan ook deze cijfers te verzamelen en statistieken hierover samen te stellen.*

#### **Amendement 5**

##### **Voorstel voor een richtlijn Overweging 2 quinquies (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***(2 quinquies) De Commissie zal het Communautair douanewetboek amenderen zodat het voor scheepvaartbedrijven mogelijk wordt om de status van "gereguleerde lijndienst", zoals vermeld in de Mededeling van de Commissie met het oog op de instelling van een Europese Maritieme Ruimte zonder Grenzen<sup>1</sup>, makkelijker en efficiënter te verkrijgen. Vrijstellingen voor administratieve formaliteiten moeten ook toegelaten worden op basis van de lading van een schip, en niet enkel op basis van de bestemming en/of plaats van***



*vertrek van dat schip. Daarom moet er ook gewerkt worden met de begrippen "Authorised Economic Operator" en "Authorised Consigner".*

---

<sup>1</sup>COM(2009)0010 def.

### Motivering

*Schepen die enkel EU havens aandoen, moeten met zo weinig mogelijk administratieve formaliteiten belast worden. Intra-Europees goederenvervoer over de weg kan immers ook zeer vlot verlopen, zonder extra controles. Om kustvaart aan te moedigen moet het Douanewetboek worden aangepast om het begrip "gereguleerde lijndienst" flexibeler te maken. De Commissie is al bezig met de uitwerking hiervan. Als rapporteur vraag ik dan ook een snelle implementatie van de beloofde wijzigingen.*

## Amendement 6

### Voorstel voor een richtlijn

#### Overweging 3

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(3) De elektronische gegevensoverdrachtsystemen moeten zo spoedig mogelijk en uiterlijk op 15 februari 2013 worden gebruikt voor alle meldingsformaliteiten.

*Amendement*

(3) De elektronische gegevensoverdrachtsystemen moeten zo spoedig mogelijk en uiterlijk op 15 februari 2015 worden gebruikt voor alle meldingsformaliteiten. ***Aangezien de overdracht van deze gegevens een keten vormt van gebruiker tot SafeSeaNet, zouden alle informatiesystemen op dezelfde termijn technisch interoperabel moeten zijn om te zorgen voor een soepele werking van de Europese maritieme ruimte zonder grenzen.***

### Motivering

*Het maritieme vervoer wordt nog steeds belemmerd door administratieve formaliteiten. Daarom moeten er zo spoedig mogelijk elektronische systemen in gebruik worden genomen. De datum van 15 februari 2013, die ook de uiterste termijn is voor de invoering van een papierloze douane-unie (Beschikking 70/2008/EG), moet daarom de uiterste termijn zijn om deze systemen in gebruik te nemen. Het gebruik van elektronische dataoverdrachtsystemen is slechts een van de voorwaarden voor een gegevensuitwisselingssysteem. Toezending van de informatie per e-mail is ontoereikend, en is zinloos als de informatiesystemen niet technisch interoperabel zijn. Interoperabiliteit is een voorwaarde voor werkelijke vereenvoudiging van*

*de bureaucratie.*

#### **Amendement 7**

##### **Voorstel voor een richtlijn Overweging 4 bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

*(4 bis) Van het elektronisch verzenden van data kan enkel optimaal worden geprofiteerd als er tussen SafeSeaNet, e-douane en de elektronische systemen waarmee gegevens worden ingebracht of opgevraagd, vlotte en effectieve communicatie bestaat. Hierbij moeten in eerste instantie de reeds bestaande standaarden gebruikt worden teneinde administratieve rompslomp te beperken.*

#### **Amendement 8**

##### **Voorstel voor een richtlijn Overweging 4 ter (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

*(4 ter) De toegang tot SafeSeaNet en tot deze elektronische systemen moet worden gereguleerd om commerciële en vertrouwelijke gegevens te beschermen, onverminderd de toepasselijke wetgeving inzake de bescherming van commerciële gegevens, en met betrekking tot persoonsgegevens, onverminderd Richtlijn 95/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 24 oktober 1995 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en onverminderd Verordening (EG) nr. 45/2001 van het Europees Parlement en de Raad van 18 december 2000 betreffende de bescherming van*

*natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens door de communautaire instellingen en organen en betreffende het vrije verkeer van die gegevens.*

*De invoering van deze systemen mag niet leiden tot een ongecontroleerde verwerking van economisch gevoelige gegevens van marktoperatoren. Een betrouwbaar systeem van toegangscontrole is nodig, met inbegrip van een grondige motiveringsplicht.*

<sup>1</sup> PB L 281 van 23.11.1995, blz. 31.

<sup>2</sup> PB L 8 van 12.01.2001, blz. 1.

## **Amendement 9**

### **Voorstel voor een richtlijn Overweging 7 bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

*(7 bis) Nationale taalvereisten vormen vaak een knelpunt voor de ontwikkeling van het kustvaartnetwerk. Voorschrift 14, alinea 4, van hoofdstuk V van het SOLAS-Verdrag moet worden gehandhaafd aangezien de lidstaten verdragsluitende partijen zijn bij dat verdrag. Dit voorschrift duidt Engels aan als de te gebruiken taal.*

*Motivering*

*Het gebruik van een gemeenschappelijke taal zal de Europese scheepvaart zeker ten goede komen. De communicatie zal op die manier vlotter verlopen, en bijgevolg leiden tot minder verwarring en administratieve vertragingen.*

## **Amendement 10**

### **Voorstel voor een richtlijn Overweging 7 ter (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***(7 ter) Er is behoefte aan een eenduidig regelgevingskader voor het toekennen van Ontheffingsbewijzen inzake loodsdiensden. Lidstaten moeten zoveel mogelijk gebruik maken van gemeenschappelijke voorwaarden die relevant, transparant en proportioneel zijn.***

*Motivering*

*Nog te vaak baseren lidstaten zich bij de beslissing over de toekenning van een Ontheffingsbewijs inzake loodsdiensden op protectionistische argumenten. Dit verstoort de interne markt en is bijgevolg niet goed te keuren. Uw rapporteur wenst dan ook de nood aan een ondubbelzinnig regelgevingskader te benadrukken.*

## **Amendement 11**

### **Voorstel voor een richtlijn Overweging 8**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***(8) De voor de uitvoering van deze richtlijn vereiste maatregelen worden vastgesteld 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 uitvoeringsbevoegdheden.***

***Schrappen***

*Motivering*

*De overweging moet in overeenstemming worden gebracht met artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie.*

## **Amendement 12**

## Voorstel voor een richtlijn Overweging 9

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(9) De Commissie **moet worden gemachtigd om de bijlagen van deze richtlijn te wijzigen, voor zover de wijzigingen niet tot gevolg hebben dat het toepassingsgebied van de richtlijn wordt uitgebreid. Aangezien het gaat om maatregelen van algemene strekking tot wijziging van niet-essentiële onderdelen van deze richtlijn en tot aanvulling van deze richtlijn met nieuwe niet-essentiële onderdelen, moeten deze maatregelen worden vastgesteld volgens de regelgevingsprocedure met toetsing als bedoeld in artikel 5 bis van Besluit 1999/468/EG.**

*Amendement*

(9) De Commissie **dient de bevoegdheid te krijgen om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag gedelegeerde handelingen vast te stellen ten aanzien van de bijlagen bij deze richtlijn en de definitie in artikel 3, letter e bis.**

### *Motivering*

*Dit amendement maakt deel uit van een pakket amendementen om het Commissievoorstel, dat is opgesteld ten tijde van het Verdrag van Nice toen wat algemeen bekend stond als de 'comitologie' werd geregeld bij bovenstaand Besluit, aan te passen aan de nieuwe bepalingen betreffende gedelegeerde handelingen als bepaald in artikel 290 van het Verdrag van Lissabon. In dit artikel wordt bepaald dat "de doelstellingen, de inhoud, de strekking en de duur van de bevoegdheidsdelegatie [uitdrukkelijk in de wetgevingshandelingen worden] afgebakend."*

## Amendement 13

### Voorstel voor een richtlijn Overweging 9 bis (nieuw)

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

**(9 bis) De Commissie zal onderzoeken in welke mate het doel van deze Richtlijn, met name de vereenvoudiging van de administratieve formaliteiten voor schepen die aankomen in en/of vertrekken uit een EU haven, niet dient te worden uitgebreid tot het hinterland, met name de riviervaart, met het oog op een snellere en**

***vlottere doorstroming van het maritiem verkeer naar het binnenland en een duurzame oplossing van de congestie in en rond de zeehavens.***

*Motivering*

*De rapporteur is van mening dat het vereenvoudigen van de meldingsformaliteiten voor schepen niet beperkt mag worden tot zeehavens. Ook de verbindingen naar het hinterland moeten vlotter kunnen verlopen. De rapporteur vraagt de Commissie dan ook om die mogelijkheid verder te onderzoeken.*

**Amendement 14**

**Voorstel voor een richtlijn  
Overweging 9 bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***(9 bis) Met het oog op de vereenvoudiging van de administratieve formaliteiten voor schepen die aankomen in en/of vertrekken uit een EU-haven in het hinterland en gelet op de te verwachten positieve effecten op de verkeersveiligheid, moet de Commissie onderzoek doen naar de mogelijkheid van het gebruik van één taal op de binnenwateren, namelijk het Engels.***

*Motivering*

*In de zeevaart communiceert men in het Engels, meestal op vereenvoudigde wijze: het zogeheten seaspeak. Dat is goed voor de vereenvoudiging van de administratieve verplichtingen en draagt bij aan de verkeersveiligheid. De rapporteur wil terecht de verhouding zeevaart-binnenvaart intensiveren en bepleit in am. 9 het gebruik van het Engels. Om diezelfde reden dient de Commissie onderzoek te doen naar de mogelijkheid van het gebruik van één taal op de Europese binnenwateren, namelijk het Engels.*

## Amendement 15

### Voorstel voor een richtlijn Artikel 1

<i>Door de Commissie voorgestelde tekst</i>	<i>Amendement</i>
Artikel 1	Artikel 1
Voorwerp	Voorwerp
Deze richtlijn heeft tot doel de vereenvoudiging van de administratieve procedures die van toepassing zijn op het zeevervoer bij aankomst in of vertrek uit de havens van de lidstaten van de Gemeenschap, door de algemene invoering van de elektronische informatieoverdracht en door de rationalisering van de meldingsformaliteiten.	Deze richtlijn heeft tot doel de vereenvoudiging <b>en harmonisering</b> van de administratieve procedures die van toepassing zijn op het zeevervoer bij aankomst in of vertrek uit de havens van de lidstaten van de Gemeenschap, door de algemene invoering van de elektronische informatieoverdracht en door de rationalisering van de meldingsformaliteiten.

#### *Motivering*

*De rapporteur benadrukt dat deze richtlijn niet enkel de vereenvoudiging tot doel mag hebben. Ook de harmonisering van de administratieve procedures tussen de lidstaten is nodig om het scheepvaartverkeer tussen EU-havens vlotter te laten verlopen.*

## Amendement 16

### Voorstel voor een richtlijn Artikel 3 – letter e bis) (nieuw)

<i>Door de Commissie voorgestelde tekst</i>	<i>Amendement</i>
	<b><i>e bis) elektronische verzending: het verzenden van digitaal gecodeerde gegevens, met gebruik van een wijzigbaar gestructureerd formaat dat rechtstreeks gebruikt kan worden voor opslag en verwerking door computers.</i></b>

#### *Motivering*

*Om maximaal te profiteren van elektronische verzending, zouden systemen met elkaar moeten kunnen communiceren zodat dezelfde gegevens niet meermaals hoeven te worden ingevoerd vanwege verschillende procedures die gevolgd worden door verschillende havens of verschillende nationale autoriteiten.*

## Amendement 17

### Voorstel voor een richtlijn Artikel 4 – inleidende zin

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

***Vóór het schip een haven van een lidstaat binnenloopt, dient*** de kapitein of een door de exploitant van het schip gemachtigd persoon de vereiste inlichtingen in het kader van de meldingsformaliteiten ***te verstrekken*** aan de door deze lidstaat aangewezen bevoegde instantie:

*Amendement*

***De lidstaten moeten er voor zorgen dat*** de kapitein of een door de exploitant van het schip gemachtigd persoon, ***vóór het schip in een haven van een lidstaat binnenloopt,*** de vereiste inlichtingen in het kader van de meldingsformaliteiten ***verstrekt*** aan de door deze lidstaat aangewezen bevoegde instantie:

*Motivering*

*Aangezien dit een richtlijn is en geen verordening, is dit amendement nodig om ervoor te zorgen dat de verplichtingen gelden voor de lidstaten en niet rechtstreeks voor de economische actoren.*

## Amendement 18

### Voorstel voor een richtlijn Artikel 5 – lid 3

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

De inlichtingen worden geacht daarmee in overeenstemming te zijn als zij voortvloeien uit de toepassing van de in het FAL-Verdrag opgenomen definities, als genoemd in bijlage II en als zij worden verstrekt door middel van FAL-formulieren als genoemd in bijlage I en volgens de in het FAL-Verdrag bepaalde modaliteiten. De FAL-formulieren moeten worden ingevuld ***overeenkomstig*** de taalvoorschriften ***van de Internationale Maritieme Organisatie***.

*Amendement*

De inlichtingen worden geacht daarmee in overeenstemming te zijn als zij voortvloeien uit de toepassing van de in het FAL-Verdrag opgenomen definities, als genoemd in bijlage II en als zij worden verstrekt door middel van FAL-formulieren als genoemd in bijlage I en volgens de in het FAL-Verdrag bepaalde modaliteiten. De FAL-formulieren moeten worden ingevuld ***volgens voorschrift 14, alinea 4 van hoofdstuk V van het SOLAS-Verdrag (als bedoeld in Richtlijn 2001/25/EG inzake het minimumopleidingsniveau van zeevarenden)***. ***Dit voorschrift duidt Engels aan als de gemeenschappelijke, te gebruiken taal.***



### Motivering

Liever dan de taalvoorschriften van de Internationale Maritieme Organisatie, waaronder ook niet-Unie talen vallen, zou gespecificeerd moeten worden wat de algemeen gangbare voertaal is. Hierdoor kan ook gemakkelijker worden bereikt dat de gegevens maar één keer hoeven te worden ingevoerd i.p.v. steeds te moeten worden vertaald naar de officiële taal van de lidstaat van iedere haven die een bepaald schip aandoet.

### Amendement 19

#### Voorstel voor een richtlijn

##### Artikel 7 – titel

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

Elektronische verzending van **documenten**

Elektronische verzending van **data**

### Amendement 20

#### Voorstel voor een richtlijn

##### Artikel 7 – alinea 1

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

De lidstaten voeren uiterlijk bij de inwerkingtreding van deze richtlijn de nodige studies en werkzaamheden uit om **het gebruik** mogelijk te maken van **elektronische middelen voor het verzenden van** de nodige gegevens met betrekking tot de administratieve formaliteiten, en dit zo spoedig mogelijk en uiterlijk op 15 februari 2013.

De lidstaten voeren uiterlijk bij de inwerkingtreding van deze richtlijn de nodige studies en werkzaamheden uit om elektronische **overdracht** van de nodige gegevens met betrekking tot de administratieve formaliteiten, **via één elektronisch platform**, mogelijk te maken en dit zo spoedig mogelijk en uiterlijk op 15 februari 2013.

### Motivering

*De rapporteur wil één elektronisch platform voor de verzameling en uitwisseling van gegevens, zonder aan te geven welk platform.*

### Amendement 21

**Voorstel voor een richtlijn**  
**Artikel 7 – alinea 1 bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***Dit elektronische platform, waarin SafeSeaNet, e-douane en andere elektronische systemen convergeren, moet de plaats zijn waar alle overeenkomstig deze richtlijn door de verschillende bevoegde autoriteiten ontvangen informatie wordt verzameld en uitgewisseld tussen deze bevoegde autoriteiten en de lidstaten.***

*Motivering*

*Er moet één platform komen voor de uitwisseling van alle informatie die overeenkomstig deze richtlijn is verzameld. De informatie die wordt ontvangen moet door de bevoegde autoriteiten via dat platform beschikbaar gesteld worden voor hen die deze informatie nodig hebben. Op deze manier wordt voorkomen dat dezelfde informatie een aantal keer aan verschillende instanties moet worden meegedeeld.*

**Amendement 22**

**Voorstel voor een richtlijn**  
**Artikel 7 – lid 2**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

Deze ***middelen moeten*** interoperabel, toegankelijk en verenigbaar zijn met het overeenkomstig Richtlijn 2002/59/EG ingestelde SafeSeaNet-systeem en met de bij Beschikking 70/2008/EG ingevoerde informaticasystemen, zodat elke inlichting slechts één keer wordt geregistreerd. De lidstaten raadplegen de bedrijfswereld en stellen de Commissie in kennis van de vooruitgang die volgens de in dit besluit bepaalde modaliteiten wordt geboekt.

Deze ***elektronische verzending moet*** interoperabel, toegankelijk en verenigbaar zijn met het overeenkomstig Richtlijn 2002/59/EG ingestelde SafeSeaNet-systeem en met de bij Beschikking 70/2008/EG ingevoerde informaticasystemen, zodat elke inlichting slechts één keer wordt geregistreerd. De lidstaten raadplegen de bedrijfswereld en stellen de Commissie in kennis van de vooruitgang die volgens de in dit besluit bepaalde modaliteiten wordt geboekt.

*Motivering*

*Dit amendement is nodig om artikel 7, lid 2, in overeenstemming te brengen met de definities van artikel 3, meer bepaald artikel 3, letter e bis (nieuw).*

**Amendement 23**

**Voorstel voor een richtlijn  
Artikel 7 bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

**Artikel 7 bis**

***Vertrouwelijkheid van gegevens***

***De lidstaten nemen, in overeenstemming met EU-wetgeving en nationale wetgeving, de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat de gegevens die zij krachtens deze Richtlijn ontvangen vertrouwelijk blijven en alleen gebruikt worden overeenkomstig deze Richtlijn.***

***Zij dragen er in het bijzonder zorg voor dat commerciële gegevens die uit hoofde van deze Richtlijn worden verzameld worden beschermd. Met betrekking tot de persoonsgegevens, zorgen de lidstaten ervoor dat zij Richtlijn 95/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 24 oktober 1995 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens<sup>1</sup> naleven, alsmede Verordening (EG) nr. 45/2001 van het Europees Parlement en de Raad van 18 december 2000 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens door de communautaire instellingen en organen en betreffende het vrije verkeer van die gegevens<sup>2</sup>.***

***De lidstaten zorgen ervoor dat de***

*gebruikers van die gegevens alleen toegang hebben tot het gegevensbestand dat relevant is voor hun specifieke verantwoordelijkheden en dus geen misbruik maken van deze gegevens of persoonsgegevens of commerciële gegevens doorgeven zonder zorgvuldige motivering.*

<sup>1</sup> PB L 281 van 23.11.1995, blz. 31.

<sup>2</sup> PB L 8 van 12.01.2001, blz. 1.

## Amendement 24

### Voorstel voor een richtlijn Artikel 8

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

Schepen die vallen onder het toepassingsgebied van Richtlijn 2002/59/EG en die opereren tussen havens binnen het douanegebied van de Europese Gemeenschap, niet afkomstig zijn uit een haven buiten dit gebied of uit een vrije zone die onderworpen is aan de controleprocedure type I in de zin van de douanewetgeving, er niet aanmeren of er niet naar terugkeren, worden vrijgesteld van het indienen van de FAL-formulieren, onverminderd de toepasselijke communautaire wetgeving.

*Amendement*

***De lidstaten moeten ervoor zorgen dat*** schepen die vallen onder het toepassingsgebied van Richtlijn 2002/59/EG en die opereren tussen havens binnen het douanegebied van de Europese Gemeenschap, niet afkomstig zijn uit een haven buiten dit gebied of uit een vrije zone die onderworpen is aan de controleprocedure type I in de zin van de douanewetgeving, er niet aanmeren of er niet naar terugkeren, worden vrijgesteld van ***de verplichting om*** de FAL-formulieren ***in te dienen***, onverminderd de toepasselijke communautaire wetgeving ***en de mogelijkheid dat lidstaten mogen verzoeken om de informatie in de FAL-formulieren als bedoeld in de punten 2, 3, 4, 5 en 6 van Bijlage I.***

*Motivering*

*Deze wijziging is nodig om ervoor te zorgen dat de verplichtingen gelden voor de lidstaten en niet rechtstreeks voor de economische actoren. Lidstaten moeten kunnen vragen om toezending van bepaalde FAL-formulieren om redenen van nationale veiligheid, smokkelbestrijding of illegale immigratie.*

## Amendement 25

### Voorstel voor een richtlijn Artikel 8 – lid 1 bis (nieuw)

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***1 bis. Lidstaten moeten er voor zorgen dat Gemeenschapsgoederen, die elektronisch geïdentificeerd zijn, niet onderworpen worden aan bijkomende formaliteiten als gevolg van het feit dat het schip een haven in een derde land of vrije zone heeft aangedaan.***

*Motivering*

*Het uiteindelijke doel van deze richtlijn zou moeten zijn om al het intra-Europese goederenvervoer vrij te stellen van het indienen van FAL-formulieren. Het is daarom belangrijk om niet enkel onderscheid te maken op basis van de afkomst en/of bestemming van een schip, maar ook op basis van de lading. Lading die, bij vervoer van de ene EU-haven naar de andere, niet van het schip geweest is, mag bijgevolg niet onderworpen worden aan extra administratieve formaliteiten.*

## Amendement 26

### Voorstel voor een richtlijn Artikel 9

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***De Commissie kan maatregelen nemen om de bijlagen bij deze richtlijn te wijzigen, voor zover de wijzigingen niet tot gevolg hebben dat het toepassingsgebied van de richtlijn wordt uitgebreid. Deze maatregelen, die niet-essentiële onderdelen van deze richtlijn beogen te wijzigen, worden vastgesteld volgens de in artikel 10, lid 2, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing.***

***De Commissie kan gedelegeerde handelingen vaststellen, overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, met betrekking tot de bijlagen van deze Richtlijn, om ervoor te zorgen dat rekening gehouden wordt met wijzigingen van de IMO in de FAL-formulieren en met betrekking tot de definitie in artikel 3, letter e bis, om ervoor te zorgen dat rekening gehouden wordt met de technische vooruitgang.***

*Motivering*

*De doelstelling van één elektronisch platform voor het aanbieden van informatie aan*

havenautoriteiten, zodat dezelfde gegevens niet verschillende keren hoeven te worden ingediend, vereist dat de in artikel 2 bedoelde lijst van meldingsformaliteiten wordt bijgewerkt wanneer de IMO nieuwe of gewijzigde FAL-formulieren aanneemt. Het lijkt ongepast om medebeslissingswetgeving in te zetten voor wijziging van deze niet-essentiële onderdelen.

## **Amendement 27**

### **Voorstel voor een richtlijn Artikel 9 bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

#### **Artikel 9 bis**

##### ***Uitbreiding van het toepassingsgebied***

***De commissie doet uiterlijk 31 december 2011 het Parlement en de Raad een rapport toekomen over de uitbreiding van de toepassing van de door deze Richtlijn ingevoerde vereenvoudigingen tot transport via de binnenvaart. De Commissie gaat ook na in hoeverre het River Information System (RIS) compatibel is met de in deze Richtlijn vermelde elektronische systemen.***

#### *Motivering*

*De rapporteur vraagt de Commissie om de standaardisering en harmonisering van meldingsformaliteiten niet te beperken tot de zeehavens. Ook het verdere goederenvervoer landinwaarts moet vlot en efficiënt verlopen, met zo weinig mogelijke administratieve lasten. De rapporteur vraagt de Commissie dan ook dit verder te onderzoeken. De Commissie moet ook nagaan of het "River Information System", zoals besproken in richtlijn 2005/44/EG, in de toekomst compatibel kan zijn met SafeSeaNet en de andere elektronische systemen die in deze richtlijn vermeld worden.*

## **Amendement 28**

### **Voorstel voor een richtlijn Artikel 9 ter (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

#### **Artikel 9ter**

***Europees Agentschap voor maritieme***

## *veiligheid*

*Bij de volgende herziening van Verordening (EG) nr. 1406/2002 van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 tot oprichting van een Europees Agentschap voor maritieme veiligheid<sup>1</sup> stelt de Commissie, op basis van deze Richtlijn, wijzigingen voor om ervoor te zorgen dat dit Agentschap operationeel en bevoegd wordt voor de monitoring en de technische en administratieve harmonisering van de in deze Richtlijn bepaalde formaliteiten.*

---

<sup>1</sup>PB L 208 van 5.8.2002, blz. 1.

## **Amendement 29**

### **Voorstel voor een richtlijn Artikel 9 quater (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

#### *Artikel 9 quater*

##### *Uitoefening van de delegatie*

- 1. De bevoegdheid tot vaststelling van de gedelegeerde handelingen bedoeld in artikel 9 wordt aan de Commissie verleend voor een periode van vijf jaar na de inwerkingtreding van deze richtlijn.*
- 2. Zodra de Commissie een gedelegeerde handeling heeft vastgesteld, stelt zij het Europees Parlement en de Raad daarvan gelijktijdig in kennis.*
- 3. De bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie verleend onder de voorwaarden van de artikelen 9 ter en 9 quater.*

#### *Motivering*

*In artikel 290 wordt bepaald dat de duur van de bevoegdheidsdelegatie uitdrukkelijk wordt*

*afgebakend. Dit voorstel voor een richtlijn vormt, zoals de mededeling van de Commissie over een Europese maritieme ruimte zonder grenzen duidelijk maakt, een stap in een proces. Bovendien stelt de rapporteur voor (amendement 27) een verslag op te stellen over binnenscheepvaart dat ook zou kunnen leiden tot een wetgevingsvoorstel. Hieruit volgt dat er geen gebrek zal zijn aan gelegenheden om de duur te verlengen en, indien nodig, de bepalingen inzake de gedelegeerde handelingen op grond van de ervaringen aan te passen.*

## **Amendement 30**

### **Voorstel voor een richtlijn Artikel 9 quinquies (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

#### ***Artikel 9 quinquies***

##### ***Intrekking van de bevoegdheidsdelegatie***

- 1. De in artikel 9 bedoelde bevoegdheidsdelegatie kan door het Europees Parlement of de Raad worden ingetrokken.***
- 2. De instelling die een interne procedure is begonnen om te besluiten of zij de bevoegdheidsdelegatie wenst in te trekken, brengt de andere instelling en de Commissie hiervan binnen een redelijke tijd voordat een definitief besluit wordt genomen, op de hoogte en geeft daarbij aan welke gedelegeerde bevoegdheden mogelijk worden ingetrokken en waarom.***
- 3. Het besluit tot intrekking vermeldt de redenen van de intrekking en beëindigt de delegatie van de in dat besluit genoemde bevoegdheden. Het besluit treedt onmiddellijk in werking of op een latere datum die in het besluit wordt vermeld. Het besluit laat de geldigheid van de reeds van kracht zijnde gedelegeerde handelingen onverlet. Het besluit wordt bekendgemaakt in het Publicatieblad van de Europese Unie.***

#### *Motivering*

*Het is zinvol dat de twee armen van de wetgevingsautoriteit de mogelijkheid houden de*



*bevoegdheidsdelegatie geheel of gedeeltelijk in te trekken. In artikel 290 van het verdrag wordt bepaald dat voor een dergelijk besluit een meerderheid van de leden van het Parlement of een gekwalificeerde meerderheid van de Raad vereist is.*

## **Amendement 31**

### **Voorstel voor een richtlijn Artikel 9 sexies (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

#### **Artikel 9 sexies**

##### ***Bezwaar tegen gedelegeerde handelingen***

- 1. Het Europees Parlement of de Raad kan tegen de gedelegeerde handeling bezwaar maken binnen een periode van vier maanden na de datum van kennisgeving.***
- 2. Indien noch het Europees Parlement noch de Raad bij het verstrijken van deze termijn bezwaar hebben aangetekend tegen de gedelegeerde handeling treedt de gedelegeerde handeling in werking op de in die handeling bepaalde datum.***
- 3. Indien het Europees Parlement of de Raad bezwaar aantekent tegen een gedelegeerde handeling, treedt deze niet in werking. De instelling die bezwaar aantekent tegen de gedelegeerde handeling, geeft aan om welke redenen zij dit doet.***

#### *Motivering*

*Dit artikel is het equivalent voor een gedelegeerde handeling van de mogelijkheid om bezwaar aan te tekenen in het kader van de regelgevingsprocedure met toetsing (artikel 5, onder a, lid 3, onder c), ingevoerd bij het besluit van de Raad van 17 juni 2006). Hoewel in dat besluit een termijn van drie maanden werd vastgesteld, heeft de ervaring geleerd dat het moeilijk is om binnen een zo korte termijn een zorgvuldig onderzoek af te ronden met een resolutie van de plenaire vergadering. In artikel 290 van het Verdrag wordt uitdrukkelijk de mogelijkheid geboden dat in de wetgevingshandeling wordt bepaald binnen welke termijn bezwaar mag worden aangetekend.*

## Amendement 32

### Voorstel voor een richtlijn Artikel 10

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

#### *Artikel 10*

*Schrappen*

#### *Comitologie*

*1. Voor de goedkeuring van de maatregelen betreffende de maritieme veiligheid en inzonderheid de maatregelen die bedoeld zijn om de bijlagen bij deze richtlijn te wijzigen, wordt de Commissie bijgestaan door het bij artikel 3 van Verordening (EG) nr. 2099/2002 van het Europees Parlement en de Raad ingestelde comité voor maritieme veiligheid en voorkoming van verontreiniging door schepen.*

*Voor de goedkeuring van de maatregelen betreffende de maritieme beveiliging en inzonderheid de maatregelen die bedoeld zijn om bijlage III bij deze richtlijn te wijzigen, wordt de Commissie bijgestaan door het bij artikel 11 van Verordening (EG) nr. 725/2004 ingestelde comité voor maritieme beveiliging (MARSEC).*

*2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn artikel 5 bis, leden 1 tot en met 4, en artikel 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van artikel 8 van dat besluit.*

#### *Motivering*

*Deze procedure is niet langer van toepassing nu Besluit 1999/46/EG, dat gebaseerd was op het Verdrag van Nice, vervangen is door nieuwe wetgeving, nl. artikel 290 van het Verdrag van Lissabon. Het is van belang dat de twee armen van de wetgevingsautoriteit op gelijke voet informatie ontvangen met betrekking tot potentiële of voorgestelde gedelegeerde handelingen.*

## TOELICHTING

### Inleiding

De scheepvaart is onderworpen aan complexe administratieve procedures, zelfs voor schepen die tussen twee EU-havens varen en geen haven in een derde land aandoen. Het goederenvervoer per schip wordt hierdoor geconfronteerd met extra administratieve lasten en bijgevolg extra kosten. Dit leidt er toe dat goederenvervoer per schip minder aantrekkelijk is en niet optimaal gebruikt wordt.

De totstandbrenging van een maritieme ruimte zonder grenzen is noodzakelijk om de kustvaart aantrekkelijker en efficiënter te maken want kustvaart is de meest milieuvriendelijke vervoerswijze.

De Commissie heeft in dit verband in januari 2009 haar "Mededeling en Actieplan met het oog op de instelling van een Europese maritieme ruimte zonder grenzen" en een "Voorstel voor een richtlijn betreffende meldingsformaliteiten voor schepen die aankomen in en/of vertrekken uit havens van de lidstaten van de Gemeenschap" gepubliceerd.

### Het huidige commissievoorstel

Het voorstel voor een Richtlijn past in het groter geheel dat beschreven wordt in de Mededeling van de Commissie tot de verwezenlijking van een Europese Maritieme vervoersruimte zonder grenzen.

In die mededeling stelt de Commissie een actieplan voor dat bestaat uit een aantal wetgevende maatregelen op korte en middellange termijn en aanbevelingen aan de lidstaten.

De kortetermijnmaatregelen hebben als doel de belemmeringen die de intracommunautaire scheepvaart nog steeds ondervindt, zo veel mogelijk weg te werken (vereenvoudigen van douaneformaliteiten, richtsnoeren voor fytosanitaire controles, rationaliseren van documenten). De Commissie wil die tegen 2010 gerealiseerd zien.

De richtdatum voor de maatregelen op middellange termijn is 2013. Hieronder valt de uitbreiding van elektronische gegevensuitwisseling en de invoering van de "e-maritieme systemen", één loket, de formaliteiten voor schepen die een derde land aandoen, vereenvoudigde regels voor gevaarlijke goederen.

De Commissie doet ook een aantal aanbevelingen aan lidstaten. Belangrijk hierbij zijn de rationalisering van stromen en ruimte in havens, het gebruik van een gemeenschappelijke taal en het vergemakkelijken van het verkrijgen van een ontheffingsbewijs inzake loodsdiensten (Pilot Exemption Certificate).

Het voorstel tot vervanging van Richtlijn 2002/6/EG door een nieuwe richtlijn is volgens de Commissie nodig.

- Het FAL-Verdrag werd een aantal keren herzien, er is dus communautaire wetgeving nodig die de verschillende wetgevingen weer op elkaar afstemt.
- Er is een nieuw formulier nodig voor veiligheidsinlichtingen voorafgaande aan het aandoen van een haven van een lidstaat.
- De informatisering in havens is ontoereikend. Er bestaat niet één loket waar de formaliteiten voor de verschillende instanties in de havens kunnen worden afgehandeld. Dit leidt tot veel tijdverlies.
- De toepassing van de oude richtlijn 2002/6/EG verschilt van lidstaat tot lidstaat. Er is bijgevolg nood aan een richtlijn die niet voor interpretatie vatbaar is.

De nieuwe richtlijn heeft tot doel de administratieve procedures te vereenvoudigen door de algemene invoering van elektronische informatieoverdracht en door de rationalisering van de meldingsformaliteiten.

Concreet worden volgende maatregelen voorgesteld:

- Lidstaten moeten FAL-formulieren aanvaarden, dit om te vermijden dat dezelfde informatie tweemaal aangeboden moet worden.
- SafeSeaNet wordt het centraal punt van de elektronische informatie-uitwisseling. Lidstaten moeten elektronische systemen opzetten om de nodige gegevens, met betrekking tot administratieve formaliteiten, via elektronische weg te kunnen verzenden. Uiterlijk op 15 februari 2013 moeten deze systemen in werking treden.
- Deze systemen moeten interoperabel, toegankelijk en verenigbaar zijn met het SafeSeaNet-systeem.
- Schepen die opereren tussen havens binnen het douanegebied van de EG moeten worden vrijgesteld van het indienen van de FAL-formulieren. Deze vrijstelling is mogelijk als de goederen een communautair statuut genieten.

#### Voorstellen van uw rapporteur

Uw rapporteur verwelkomt de mededeling en het voorstel van de Commissie.

Het ultieme doel van deze richtlijn moet zijn om alle intra-Europese goederenvervoer per schip vrij te stellen van overbodige administratieve formaliteiten. Als rapporteur voor de richtlijn betreffende meldingsformaliteiten wil ik dan ook de volgende voorstellen doen.

***Niet alleen vereenvoudiging, maar ook harmonisering van de administratieve procedures.***  
De verschillende procedures in de lidstaten moeten zo dicht mogelijk bij elkaar gebracht worden.

***Er is nood aan een goede samenwerking tussen de verschillende bevoegde instanties.***  
De richtlijn vormt een onderdeel van een groter project van administratieve vereenvoudiging: de totstandbrenging van een Europese maritieme ruimte zonder grenzen. Dit groter geheel gaat niet alleen over transport, maar ook over douane, volksgezondheid en veiligheid in de havens en op schepen. Maatregelen in één van die gebieden afzonderlijk kunnen het gewenste resultaat niet opleveren. Als rapporteur roep ik de Commissie dan ook op om de verschillende

delen van het pakket zoveel mogelijk parallel uit te werken.

Tijdens het wetgevingsproces moeten de drie betrokken directoraten-generaal van de Commissie, met name DG TAXUD, DG TREN en DG SANCO bijgevolg ook goed samenwerken.

De rapporteur wil hierbij ook DG TAXUD aanmoedigen om de aanpassing van het Douanewetboek, zoals die werd beloofd in de mededeling met het oog op het tot stand brengen van een Europese maritieme ruimte zonder grenzen, snel door te voeren. Deze wijziging moet het voor scheepvaartmaatschappijen eenvoudiger maken om de status van "gemachtigde lijndienst" te krijgen, wat de administratieve last drastisch moet verminderen.

In dat kader is het aangewezen dat de Commissie begrippen zoals "Authorised Economic Operator" en "Authorised Consigner" ook voor transportregelgeving gebruikt.

### ***Eén gemeenschappelijke taal***

In de scheepvaart leiden taalproblemen nog te vaak tot ongewenste vertragingen en misverstanden. Om de communicatie zo efficiënt mogelijk te doen verlopen, is het gebruik van één gemeenschappelijke taal een absolute must.

Om dit punt te benadrukken verwijs ik in mijn rapport naar het SOLAS-Verdrag (International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974) van de Internationale Maritieme Organisatie, waar Engels aangeduid wordt als communicatietaal.

### ***SafeSeaNet als platform voor data-uitwisseling.***

SafeSeaNet werd in het kader van de Vessel Traffic Monitoring Richtlijn uitgewerkt en heeft ondertussen bewezen dat het goed functioneert. Het is dan ook logisch dat het als uitwisselingsplatform gebruikt zal worden. De inlichtingen, die in een lidstaat door verschillende bevoegde autoriteiten verzameld worden, worden dan door die autoriteiten beschikbaar gesteld in SafeSeaNet zodat zij die de gegevens nodig hebben, ze in SafeSeaNet kunnen ophalen.

Een dergelijk systeem kan uiteraard alleen maar goed werken als er door de lidstaten een goed systeem van toegangscontrole voorzien wordt. Het systeem werkt met commercieel gevoelige gegevens, die voldoende afgeschermd moeten worden om havens, scheepvaartmaatschappijen en alle andere betrokkenen geen economische schade te berokkenen.

### ***Verduidelijken van het begrip "Elektronisch verzenden van gegevens"***

Als rapporteur wil ik uiteindelijk tot een duidelijke richtlijn komen die door de lidstaten niet op verschillende manieren geïnterpreteerd kan worden. Dat is de bedoeling van een bepaling, waarin het elektronisch verzenden wat duidelijker gedefinieerd wordt. Op die manier wordt het gebruik van bijvoorbeeld fax uitgesloten.

### ***Vrijstelling van het indienen van FAL-formulieren.***

In artikel 8 van het Commissievoorstel worden schepen, die opereren tussen havens binnen het douanegebied, vrijgesteld van het indienen van FAL-formulieren. Uw rapporteur vindt dit een noodzakelijk stap, maar zou graag nog verder gaan door niet enkel te kijken naar de herkomst/bestemming van een schip, maar ook naar de lading. Als een bepaald deel van de

lading binnen de douane-unie blijft, dus niet van boord gaat in een derde land, dan moet ook die lading van het indienen van FAL-formulieren kunnen vrijgesteld worden.

***Ontheffingsbewijs voor loodsdiensten.***

Een Pilot Exemption Certificate kan het aanlopen van havens vereenvoudigen voor de kustvaart die geregeld dezelfde bestemming aandoet. Lidstaten mogen uiteraard voorwaarden stellen, maar in veel gevallen zijn die eisen niet transparant en proportioneel. Uw rapporteur vindt dat deze problematiek op tafel moet komen in het kader van deze Richtlijn.

***Uitbreiding naar het hinterland***

Administratieve vereenvoudiging en elektronische gegevensuitwisseling zijn niet alleen belangrijk voor schepen en lading in zeehavens. Het is ook belangrijk dat de verbindingen met het hinterland zo eenvoudig mogelijk kunnen verlopen. Uw rapporteur vraagt de Commissie na te gaan hoe binnenhavens hierbij betrokken kunnen worden en indien mogelijk gepaste maatregelen te nemen.

Onder meer door te onderzoeken of het RIS (River Information Netwerk) compatibel is met SafeSeaNet en de andere elektronische systemen besproken in deze richtlijn.

***2013 als deadline voor inwerkingtreding***

Als rapporteur vind ik dat de datum van 15 februari 2013, als uiterste deadline, behouden moet blijven. Deze datum is ook de deadline voor de totstandbrenging van de papierloze douane-unie (Beschikking 70/2008). Het is goed dat beide data samenvallen.

## PROCEDURE

<b>Titel</b>	Meldingsformaliteiten voor schepen die aankomen in of vertrekken uit havens
<b>Document- en procedurenummers</b>	COM(2009)0011 – C6-0030/2009 – 2009/0005(COD)
<b>Datum indiening bij EP</b>	21.1.2009
<b>Commissie ten principale</b> Datum bekendmaking	TRAN 19.10.2009
<b>Rapporteur(s)</b> Datum benoeming	Dirk Sterckx 1.9.2009
<b>Behandeling in de commissie</b>	10.11.2009            27.1.2010            22.3.2010
<b>Datum goedkeuring</b>	23.3.2010
<b>Uitslag eindstemming</b>	+:            36 -:            1 0:            1
<b>Bij de eindstemming aanwezige leden</b>	Magdalena Alvarez, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Michael Cramer, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Georgios Koumoutsakos, Werner Kuhn, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Hella Ranner, Vilja Savisaar, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Dirk Sterckx, Silvia-Adriana Țicău, Georgios Toussas, Giommaria Uggias, Thomas Ulmer, Peter van Dalen, Dominique Vlasto, Artur Zasada, Roberts Zīle
<b>Bij de eindstemming aanwezige vaste plaatsvervanger(s)</b>	Zigmantas Balčytis, Philip Bradbourn, Isabelle Durant, Tanja Fajon, Ádám Kósa, Dominique Riquet, Laurence J.A.J. Stassen, Sabine Wils, Corien Wortmann-Kool, Janusz Władysław Zemke