

Europees Parlement keurt Richtlijn goed die de meldingsformaliteiten voor schepen, die aankomen in en/of vertrekken uit een haven van een lidstaat van de EU, vereenvoudigt

Eerste lezing akkoord tussen de Raad, de Commissie en het Parlement is een feit
De nieuwe Richtlijn kan nu worden gepubliceerd en omgezet door de lidstaten.

Straatsburg, 6 juli 2010 - Het Europees Parlement keurt de compromistekst over het voorstel tot richtlijn om de meldingsformaliteiten voor schepen te vereenvoudigen met een grote meerderheid goed

Het doel van de Richtlijn is om het goederenvervoer per schip in de EU aan te moedigen. Kustvaart is nog steeds aan té complexe administratieve formaliteiten onderworpen.

De nieuwe richtlijn zal de meldingsformaliteiten **harmoniseren en vereenvoudigen**. Dit moet de overdreven administratieve lasten van het maritiem vervoer beperken.

Andere belangrijke punten:

- Vanaf **1 juni 2015** moet de gegevensuitwisseling **elektronisch** gebeuren. De oorspronkelijk voorgestelde datum van 2013 was voor de Raad niet aanvaardbaar. De verschillende elektronische systemen waaronder SafeSeaNet en e-Customs moeten via één "**single window**" met elkaar verbonden worden zodat informatie maar één keer moet worden ingevoerd en onmiddellijk beschikbaar is voor zij die ze nodig hebben. Aangezien het vaak over **vertrouwelijke informatie** gaat, benadrukt de tekst ook het belang van een goede bescherming van de gegevens.
- Schepen die enkel tussen EU-havens varen, worden **vrijgesteld van het indienen van FAL formulieren**. Lidstaten kunnen deze informatie wel opvragen voor redenen die te maken hebben met onder andere migratie, veiligheid en interne orde.
- De Commissie moet na de inwerkingtreding van de Richtlijn een **rapport** opstellen waarin ze nagaat in hoeverre het mogelijk is het toepassingsgebied van de Richtlijn uit te breiden naar **de binnenvaart**. Het rapport moet ook de haalbaarheid onderzoeken van het vereenvoudigen van meldingsformaliteiten voor schepen die een **derde haven** aandoen.
- De tekst vermeldt het verplicht gebruik van **één gemeenschappelijke taal** niet expliciet, maar zou toch voldoende aanzet moeten geven om hiertoe te komen. De verplichting van het gebruik van de Engelse taal was voor de lidstaten absoluut onaanvaardbaar.
- Een overweging over **loodsdiensten** raakte niet in de tekst, maar er is wel een *gemeenschappelijke verklaring* van de Raad, de Commissie en het Parlement die de nood aan een eenduidig kader voor de toekenning van een ontheffingsbewijs inzake loodsdiensten erkent. De Commissie zal hierover snel met een voorstel komen.

Dirk Sterckx is rapporteur voor het Europees Parlement en voerde de onderhandelingen met Raad en Commissie: "De onderhandelingen waren zeker niet eenvoudig, maar ik ben tevreden met dit akkoord. Deze Richtlijn zal leiden tot het harmoniseren en vereenvoudigen van meldingsformaliteiten. Dat het "single

window" pas vanaf 1 juni 2015 verplicht wordt, is natuurlijk wat laat, maar het voorgestelde 2013 was voor de lidstaten absoluut niet aanvaardbaar. Hiervoor naar tweede lezing gaan, en op die manier minstens een jaar verliezen, leek mij dan ook geen oplossing. Ik ben er van overtuigd dat deze Richtlijn zal bijdragen tot een verminderde administratieve last voor het maritiem vervoer.

De richtlijn treedt 20 dagen na de publicatie in werking, de lidstaten hebben dan 18 maanden om de Richtlijn om te zetten naar nationaal recht.

**Meer informatie? Contacteer het kantoor van Dirk Sterckx
e-mail: dirk.sterckx@europarl.europa.eu , tel : 02 284 71 11**

ACHTERGRONDINFORMATIE

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. De Europese Commissie heeft begin 2009 een **actieplan** opgesteld om een **Europees Maritieme Ruimte zonder Grenzen** te creëren.

In haar mededeling hierover stelt de Commissie een aantal maatregelen en aanbevelingen voor die op korte of lange termijn gerealiseerd moeten worden.

Eén van de maatregelen is het voorstel om Richtlijn 2002/6/EG door een nieuwe richtlijn te vervangen die de meldingsformaliteiten voor schepen die aankomen in en/of vertrekken uit een EU-haven moet vereenvoudigen.

De Commissie stelt de volgende zaken voor:

- Lidstaten moeten **FAL-formulieren** aanvaarden, dit om te vermijden dat dezelfde informatie meerdere keer aangeboden moet worden.
- Introductie van een **nieuw formulier voor veiligheidsinlichtingen** voorafgaande aan het aandoen van een haven van een LS
- Ontoereikende informatisering en groot aantal instanties in de havens
=> voorstel om zo snel mogelijk en ten laatste op **15 februari 2013** enkel nog **elektronisch** data uit te wisselen. De verschillende elektronische systemen moeten inter-operabel, 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**

Transportcommissie van het Europees Parlement: **Dirk Sterckx** wordt aangesteld als **rapporteur** voor dit dossier

Resultaat van de stemming: ruime meerderheid steunt het rapport van Dirk Sterckx

- de Richtlijn moet de administratieve procedures niet enkel **vereenvoudigen**, maar ook **harmoniseren**
- tegen 15 februari 2013 moeten alle overdracht van data **elektronisch** gebeuren
- alle elektronische informatiesystemen moeten technisch inter-operabel zijn zodat data via **één elektronisch platform** kan uitgewisseld worden tussen de verschillende belanghebbenden.
- Een goede **bescherming** van de, vaak vertrouwelijke, gegevens is uiteraard ook belangrijk. Een systeem van strikte toegangscontrole is bijgevolg nodig.
- **Engels** moet de enige werktal worden
- Het toekennen van **vrijstellingen voor het indienen van FAL formulieren** moeten niet enkel op basis van de aankomst- of vertrekplaats van een schip mogelijk zijn, maar ook op basis van zijn lading. Het uiteindelijke doel is namelijk om alle intra-Europees goederentransport per schip vrij te stellen van administratieve meldingsformaliteiten
- Er moet een duidelijk en eenduidig Europees kader komen voor het toekennen van **Ontheffingsbewijzen voor loodsdiensten**.
- de Commissie moet nagaan in hoeverre het toepassingsgebied van deze Richtlijn kan uitgebreid worden naar **binnenhavens**.

Na onderhandelingen met vertegenwoordigers van de Raad en de Commissie werd uiteindelijk **een compromis** bereikt, waarvan u de uitkomst in het persbericht kan nalezen.