

4.10. Vervoer mag niet langer worden beschouwd als een sector die slechts ten dienste staat van de industrie en handel.

Er moeten speciale initiatieven komen ter ondersteuning van een rationeel en milieuvriendelijk vervoer.

Brussel, 11 maart 1999.

De voorzitter
van het Comité van de Regio's
Manfred DAMMEYER

Advies van het Comité van de Regio's over het „Voorstel voor een richtlijn van de Raad betreffende havenontvangstfaciliteiten voor scheepsafval en ladingresiduen“, uitgebracht op 11 maart 1999”

(1999/C 198/06)

HET COMITÉ VAN DE REGIO'S,

gezien het „Voorstel voor een richtlijn van de Raad betreffende havenontvangstfaciliteiten voor scheepsafval en ladingresiduen“ (COM(1998) 452 def. — 98/0249 SYN) ⁽¹⁾,

gezien het besluit van de Raad van 6 augustus 1998 om het Comité overeenkomstig artikel 198 C, eerste alinea, van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap over dit onderwerp te raadplegen,

gezien het besluit van zijn Bureau van 15 juli 1998 om commissie 3 „Trans-Europese netwerken, vervoer, informatiemaatschappij“ te belasten met de voorbereiding van het advies,

gezien het door commissie 3 op 22 januari 1999 goedgekeurde ontwerpadvies (CDR 362/98 rev.1); rapporteurs: de heren Niederbremer en Ervelä,

gezien de resolutie van de Raad van 8 juni 1993 over een gemeenschappelijk beleid inzake de veiligheid op zee ⁽²⁾, waarin verbetering van de beschikbaarheid en het gebruik van de havenontvangstfaciliteiten in de Gemeenschap als één van de prioriteiten ter zake wordt genoemd,

gelet op Richtlijn 95/21/EG van de Raad betreffende de naleving, met betrekking tot de schepen die gebruik 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 (havenstaatcontrole) ⁽³⁾, op grond waarvan schepen die een onredelijk groot gevaar voor schade aan het mariene milieu opleveren, niet mogen uitvaren,

gelet op het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen van 1973, zoals gewijzigd bij het Protocol van 1978 (Marpol 73/78), waarin onder meer regels en voorwaarden voor het storten c.q. lozen van afvalstoffen en residuen in zee worden vastgesteld en de verdragsluitende partijen worden verplicht om toereikende ontvangstfaciliteiten in havens ter beschikking te stellen,

gelet op het Verdrag ter bescherming van het mariene milieu in het Oostzeegebied (Verdrag van Helsinki 1974/1992), waarmee vanaf 1 januari 2000 strenge afvalverwijderingseisen zullen gelden voor alle schepen die havens in de Oostzee aandoen,

gezien Aanbeveling 17/11 van de Helsinki-commissie (HELCOM, Commissie ter bescherming van het mariene milieu in het Oostzeegebied) van 13 maart 1996 betreffende de invoering van een gemeenschappelijk systeem van heffingen voor de opslag en verwerking van scheepsafval,

⁽¹⁾ PB C 271 van 31.8.1998, blz. 79.

⁽²⁾ PB C 271 van 7.10.1993, blz. 1.

⁽³⁾ PB L 157 van 7.7.1995, blz. 1.

gezien de Verklaring van de vierde Noordzeeministersconferentie in Esbjerg van 8 en 9 juni 1995, waarin wordt beoogd beter gebruik te maken van havenontvangstfaciliteiten en een gemeenschappelijk systeem in te voeren voor de financiële afwikkeling m.b.t. het gebruik van ontvangstfaciliteiten voor de Noordzeehavens om concurrentiedistorsies te voorkomen,

overwegende dat in het verslag van het Europees Milieuagentschap „Het milieu in Europa: Evaluatie van Dobris” van 1995 het lozen van afvalstoffen door schepen wordt bestempeld als één van de belangrijkste bronnen van de olieverontreiniging, met name op scheepvaartroutes en in havens;

heeft tijdens zijn 28e zitting van 10 en 11 maart 1999 (vergadering van 11 maart) het volgende advies uitgebracht, dat met algemene stemmen is goedgekeurd.

1. Inleiding

1.1. Door de industriële ontwikkeling en de globalisering van de wereldhandel worden zeeën steeds intensiever benut als bron van grondstoffen, vervoersmogelijkheid, voedingsbron en recreatiegebied. Daarmee is de verontreiniging van zeeën de afgelopen jaren ook duidelijk toegenomen. Ongeveer een derde van het intracommunautaire goederenverkeer wordt over zee afgewikkeld. Daarmee is de scheepvaart na het goederenvervoer over de weg de belangrijkste transportwijze in Europa. In een verslag dat in opdracht van de Commissie is opgesteld, wordt vastgesteld dat de circa 700 handelshavens in de EU minstens 750 000 keer per jaar door schepen worden aangedaan om vracht te laden of te lossen. Daarnaast worden de havens in de EU nog aangelopen door ongeveer 900 000 veerboten en passagiersschepen. Naar schatting leidt dit tot vijf à zeven miljoen ton olieresiduen en één miljoen ton aan vaste scheepsafvalstoffen per jaar. Momenteel wordt slechts een klein deel van dit afval in de havens ingezameld. Een groot deel van het overige afval wordt op zee geloosd. De verontreiniging van de zee a.g.v. scheepsafval is daarmee groter dan de olieverontreiniging die door ongevallen ontstaat.

1.2. Er bestaan internationale overeenkomsten om de aanhoudende verontreiniging van de zee terug te dringen. De vigerende regels en normen worden echter onvoldoende in acht genomen door kapiteins en bemanningen, en er zijn niet altijd adequate inzamelingsfaciliteiten in de havens.

1.3. Het Comité van de Regio's stelt dan ook vast dat de naleving van de internationale overeenkomsten danig te wensen overlaat.

1.4. Doel van het Commissievoorstel is het lozen van scheepsafval en ladingresiduen in zee te verminderen om zo het mariene milieu te beschermen.

2. Inhoud van de richtlijn

2.1. Een geharmoniseerde tenuitvoerlegging van internationaal overeengekomen bepalingen — deels aangevuld door specifieke EU-eisen — is één van de pijlers van het EU-beleid inzake de veiligheid in de scheepvaart. De EU richt zich daarbij vooral op een efficiënte uitvoering van het Marpolverdrag en verwezenlijking van de daarin geformuleerde doelstellingen.

2.2. Met de voorgestelde richtlijn betreffende havenontvangstfaciliteiten voor scheepsafval en ladingresiduen streeft de Commissie ernaar, het mariene milieu te beschermen door het internationale recht ter zake consequent om te zetten. Daartoe moeten in de havens afvalinzamelingsfaciliteiten ter beschikking worden gesteld en worden gebruikt.

2.3. In tegenstelling tot Marpol 73/78 worden in de richtlijn geen bepalingen vastgesteld voor het lozen van afval in zee, maar bepalingen voor schepen tijdens het ophoud in de havens van de Europese Unie.

2.4. Het vigerende recht blijkt tot dusver niet in staat te zijn om illegale lozingen door schepen te voorkomen. Zo is in Marpol 73/78 bijvoorbeeld geen verplichting voor de schepen opgenomen om hun oliehoudende afval vóór het verlaten van een haven bij de ontvangstfaciliteit te deponeren c.q. te laten afzuigen. Bovendien verschillen de bijdragen hiervoor per haven, hetgeen tot concurrentiedistorsies kan leiden. Dat de kosten voor rekening van de gemeenschap komen, strookt niet met het beginsel dat de vervuiler moet betalen.

2.5. Dit euvel wil de Commissie d.m.v. de voorgestelde richtlijn voor de Europese havens verhelpen. De belangrijkste punten van de richtlijn zijn:

2.5.1. Elk schip is principieel verplicht al zijn afval en ladingresiduen in de havens af te leveren.

2.5.2. Ongeacht of daadwerkelijk gebruik wordt gemaakt van de inzamelingsfaciliteiten betaalt ieder schip een vaste bijdrage, die ofwel als onderdeel van de havengelden wordt geheven ofwel afzonderlijk in rekening wordt gebracht („no special fee”-systeem). Gecombineerde systemen, waarbij naast een vaste bijdrage ook een rechtstreekse bijdrage op grond van het „de gebruiker betaalt”-beginsel wordt geheven, zijn echter ook toegestaan. Voor schepen die geringere hoeveelheden afval produceren, kan de bijdrage worden verlaagd.

2.5.3. Havens moeten adequate faciliteiten voor de inzameling van scheepsafval en ladingresiduen ter beschikking stellen.

2.5.4. Van essentieel belang voor betere inzamelingsfaciliteiten zijn de afvalverwerkingsplannen die de havens moeten opstellen en die moeten worden afgestemd op de behoeften van de geregelde klanten. De plannen worden door de lidstaten gecontroleerd en geëvalueerd. Minstens één keer per drie jaar alsmede na belangrijke veranderingen in het functioneren van de haven dienen de plannen opnieuw te worden geëvalueerd.

2.5.5. Het informatie- en toezichtstelsel tussen de havens wordt uitgebreid; wanneer schepen hun afval niet in een haven afleveren, wordt dit bij de volgende haven gemeld zodat extra toezicht kan worden gehouden.

3. Conclusies

3.1. Het Comité stelt vast:

dat er weliswaar een groot aantal internationale overeenkomsten bestaat, maar dat deze onvoldoende worden nageleefd; de bescherming van het mariene milieu laat daardoor te wensen over.

3.2. Het Comité is er daarom mee ingenomen dat

3.2.1. de havens met de voorgestelde richtlijn worden verplicht te voorzien in adequate inzamelingsfaciliteiten voor scheepsafval en ladingresiduen en de schepen worden verplicht van deze faciliteiten gebruik te maken. Daardoor zal de verontreiniging van de zee naar verwachting aanzienlijk kunnen worden verminderd.

3.2.2. de havens worden verplicht om afvalverwerkingsplannen op te stellen.

3.2.3. een EU-regeling wordt vastgesteld die voorziet in specifieke eisen voor havens en havenstaten m.b.t. de inzamelingsfaciliteiten, in een afleveringsplicht en in een efficiënt controlesysteem.

3.3. Het Comité steunt het op havens geïntendeerd concept van de Commissie en de daarmee verband houdende pragmatische, politieke en juridische overwegingen, aangezien de lozing van scheepsafval en ladingresiduen in zee nauw samenhangt met de mogelijkheden om afval in havens te deponeren. Nu deze mogelijkheden aanmerkelijk zullen worden verbeterd, zal er veel minder afval in zee worden geloosd. Op deze manier vormt dit concept een aanvulling op de Marpol-benadering.

3.4. Het Comité dringt erop aan dat

3.4.1. vaste bijdragen voor de verzameling van scheepsafval de regel worden en extra bijdragen slechts bij wijze van uitzondering worden geheven.

3.4.2. de verschillen in de bijdragesystemen van de lidstaten of havens niet leiden tot concurrentiedistorsies; dit impliceert dat rekening moet worden gehouden met de essentiële kenmerken van elke haven, zoals omvang, geografische en strategische ligging en de hoeveelheid goederen die er wordt geladen en gelost.

3.4.3. de richtlijn samenwerking tussen havens mogelijk maakt, zodat kleinere of gespecialiseerde havens hun concurrentievermogen in stand kunnen houden; zo moeten havens die in elkaars nabijheid liggen, een gemeenschappelijk plan kunnen opstellen.

3.4.4. de afvalverwerkingsplannen niet volgens een strak tijdschema regelmatig opnieuw worden bekeken, maar worden aangepast wanneer de omstandigheden veranderen.

3.4.5. deponie- c.q. afzuigovereenkomsten met derde landen en bewijs dat afval in derde landen is afgeleverd door de lidstaten kunnen worden aanvaard, mits deze overeenkomsten toereikend en betrouwbaar zijn. Dat dergelijke overeenkomsten toereikend zijn — ook t.a.v. milieu-eisen en planning van het afvalbeheer — moet worden aangetoond. Voldoet de overeenkomst met het derde land, dan wordt een EU-kwaliteitscertificaat afgegeven.

3.4.6. de Commissie de lidstaten op de hoogte houdt van veranderingen m.b.t. de EU-kwaliteitscertificaten en over deponie- c.q. afzuigovereenkomsten met derde landen en bewijzen dat afval in derde landen is afgeleverd.

3.4.7. gebruik wordt gemaakt van de bestaande IMO-aanmeldingsprocedure ter kennisgeving van de Commissie, om zo de administratieve formaliteiten tot een minimum te beperken.

3.4.8. de voorgestelde richtlijn steunt op het Helsinki-Verdrag en een uitdrukkelijke verwijzing naar deze overeenkomst bevat.

3.4.9. zo veel mogelijk landen buiten de EU aan de beoogde regeling deelnemen, aangezien verontreiniging van de zee grensoverschrijdende gevolgen heeft.

Brussel, 11 maart 1999.

De voorzitter

van het Comité van de Regio's

Manfred DAMMEYER