CESNI/PT (21) 14 rev. 1

10 mei 2021

Or. en fr/de/nl/en

WERKGROEP VOOR TECHNISCHE VOORSCHRIFTEN

**Opties voor de toepassing van de overgangsbepalingen   
(of voorschriften voor schepen die al in bedrijf zijn)   
(Eerste herziening)**

Mededeling van de vrijwilligersgroep   
(België, Duitsland, Frankrijk, Kroatië, Nederland, Oostenrijk en Zwitserland)

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

1. **Achtergrond**

De Werkgroep CESNI/PT heeft in september 2020 een groep vrijwilligers verzocht zich te buigen over het vraagstuk van de ononderbroken geldigheid van certificaten (principes 1, 2 en 3 van document CESNI/PT (20) 60). Het gaat erom het eens te worden over een interpretatie ten aanzien van de huidige wettelijke situatie (ES-TRIN, Richtlijn, ROSR), opties uit te werken, de voor- en nadelen van elke optie te beschrijven en de wettelijke gevolgen in kaart te brengen (bijvoorbeeld, moet de regelgeving worden aangepast of niet). België, Duitsland, Frankrijk, Kroatië, Nederland, Oostenrijk en Zwitserland hebben het secretariaat laten weten dat zij graag willen deelnemen aan deze vrijwilligersgroep.

De vrijwilligersgroep heeft tijdens een online-vergadering op 25 november 2020 een door België en Nederland voorbereid eerste voorstel besproken. Na deze bespreking heeft België samen met het secretariaat een overzicht opgesteld van de door de delegaties besproken opties. Dit overzicht is in dit document opgenomen, samen met de voor- en nadelen van elke optie en de wettelijke consequenties.

Tijdens een online-vergadering op 7 januari van dit jaar heeft de vrijwilligersgroep dit overzicht besproken en aangepast. Het secretariaat heeft de taak gekregen een herzien document op te stellen met een overzichtstabel van de wettelijke consequenties.

Tijdens een derde online-bespreking op 9 februari van dit jaar heeft de vrijwilligersgroep het document afgerond en besloten het voor te leggen aan de Werkgroep CESNI/PT (zie CESNI/PT (21) 14).

Op 4 mei van dit jaar heeft een vierde online-vergadering plaatsgevonden. De vrijwilligersgroep heeft overeenkomstig de opdracht van de Werkgroep CESNI/PT een nieuwe optie 5 aan het document toegevoegd. Het secretariaat werd verzocht de erkende organisaties (met name de EBU, ESO, EBA en EMH) te vragen voor begin juni hun mening hierover te geven. Op grond daarvan zou er op 14 juni een vijfde online-vergadering van de vrijwilligersgroep plaats kunnen vinden, zodat zij de puntjes op de i kunnen zetten en de voorstellen voorgelegd kunnen worden aan de Werkgroep CESNI/PT, die op 22 en 23 juni vergadert.

1. **Door de vrijwilligersgroep geformuleerde opties**

Ter inleiding:

1. Zelfs als de deadlines (R/niet-R) verschillen en ook het type certificaat dat aangevraagd wordt, vindt de vrijwilligersgroep dat het wenselijk zou zijn dat de algemene, administratieve voorwaarden voor het Rijn- en Uniecertificaat hetzelfde zijn. De groep pleit ervoor dat deze bepalingen op één plaats komen te staan om eventuele tegenstrijdigheden te voorkomen.
2. Alle onderstaande opties handhaven de mogelijkheid om een certificaat bij wijze van uitzondering zonder onderzoek te verlengen (zes maanden zoals bepaald in artikel 11 van de Richtlijn, een jaar overeenkomstig artikel 2.09, tweede lid, van het ROSR).
3. Als er gebruik mag worden gemaakt van overgangsbepalingen, is de bouwdatum het doorslaggevende criterium voor de toepassing van de overgangsbepalingen. Met het oog op de rechtszekerheid en een gelijk speelveld moet er een gemeenschappelijk standpunt worden bereikt over het begrip “bouwdatum” voor de toekomstige certificaten. (Dit was echter geen onderdeel van de opdracht van de vrijwilligersgroep.)

**Optie 1:**

Een verlenging van de geldigheid van het scheepscertificaat vereist a priori altijd dat het schip een periodiek onderzoek ondergaat. Het periodiek onderzoek wordt uitgevoerd voordat het certificaat verstreken is (ononderbroken geldigheid van het certificaat). Als de geldigheid verstreken is, heeft het schip geen recht meer om te varen, totdat het schip weer een nieuw certificaat heeft gekregen. Voor de afgifte van dit nieuwe certificaat kan er geen beroep meer worden gedaan op de overgangsbepalingen. Het schip wordt beschouwd als een nieuwgebouwd schip.

**Optie 2:**

Een verlenging van de geldigheid van het scheepscertificaat vereist dat het schip een periodiek onderzoek ondergaat. Het periodiek onderzoek wordt in principe uitgevoerd voordat het certificaat verstreken is. Als de geldigheid verstreken is, mag het schip niet meer varen.

Als het onderzoek echter plaatsvindt binnen een jaar na het verstrijken van de geldigheid van het scheepscertificaat, mag er nog een beroep worden gedaan op de overgangsbepalingen (analoog aan de regeling in het ADN in punt 1.16.10.3) en mag het certificaat verlengd worden.

Als het onderzoek later dan een jaar plaatsvindt nadat de geldigheid van het scheepscertificaat verstreken is, kan er geen beroep meer worden gedaan op de overgangsbepalingen. Er wordt een nieuw certificaat afgegeven en het schip wordt beschouwd als een nieuwgebouwd schip.

**Optie 3:**

Gelijk aan optie 2 met de volgende, extra uitzondering:

Als het onderzoek later dan een jaar plaatsvindt nadat de geldigheid van het scheepscertificaat verstreken is en dit te wijten is aan een gezondheidsprobleem van de scheepseigenaar, of omdat er met betrekking tot het schip een rechtszaak hangende is, kan de Commissie van deskundigen beslissen om toch toe te staan dat er een beroep wordt gedaan op toepassing van de overgangsbepalingen en het certificaat verlengen. Er zullen bewijsstukken ter rechtvaardiging overgelegd moeten worden. Een alternatief zou zijn dat de beslissing hierover wordt overgedragen aan een internationaal orgaan, bijvoorbeeld CESNI.

**Optie 4:**

Een verlenging van de geldigheid van het scheepscertificaat vereist dat het schip een periodiek onderzoek ondergaat. Het periodiek onderzoek kan plaatsvinden **voordat of nadat** de geldigheid van het certificaat verlopen is. Als de geldigheid verstreken is, mag het schip niet meer varen, totdat het certificaat verlengd is.

Er mag altijd een beroep worden gedaan op de overgangsbepalingen. Als het certificaat echter verlopen is, moet de omvang van het onderzoek dat verricht wordt, worden afgestemd op de tijd dat het schip niet gevaren heeft. Bij het onderzoek moet hiervoor onderzocht worden in hoeverre het schip voldoet aan alle voorschriften van de ES-TRIN (net als voor het eerste onderzoek), maar er zijn uitzonderingen toegestaan in overeenstemming met de overgangsbepalingen.

**Optie 5:**

Identiek aan optie twee, maar met de volgende, onderstaande mogelijkheid van de stillegging van een schip.

De stillegging van een schip dat reeds in bedrijf is, is toegestaan en wel als volgt:

* De scheepseigenaar moet de Commissie van deskundigen voor het begin van de stillegging informeren en het onderhoudsprogramma verstrekken.
* Het schip moet voor het begin van de stillegging worden geïnspecteerd en dit onderzoek moet plaatsvinden zolang het certificaat nog geldig is. Het onderhoudsprogramma moet door de Commissie van deskundigen worden goedgekeurd.
* Er wordt voor het schip een zogenoemd “stilleggingscertificaat” afgegeven waar expliciet in vermeld staat dat het schip tijdens de stilleggingsperiode niet mag varen (met uitzondering van een ongeladen reis van de stilleggingsplaats naar een scheepswerf en omgekeerd). De lijst met de punten die niet in overeenstemming zijn met de ES-TRIN en het onderhoudsprogramma worden als bijlage bij het stilleggingscertificaat gevoegd.
* De duur van de stilleggingsperiode (en het dienovereenkomstige certificaat) wordt gebaseerd op het onderhoudsprogramma en bedraagt maximaal vijf jaar.
* Aan het einde van de stilleggingsperiode moet de scheepseigenaar een periodiek onderzoek aanvragen. De Commissie van deskundigen moet bevestigen dat de punten die niet in overeenstemming waren, in orde werden gebracht. De overgangsbepalingen mogen worden ingeroepen, want het schip heeft een geldig certificaat.

Er kan geen aanspraak meer worden gemaakt op toepassing van de overgangsbepalingen als het stilleggingscertificaat verlopen is (géén gedoogperiode van een jaar). Er wordt in dat geval een nieuw certificaat afgegeven en het schip wordt beschouwd als een nieuwgebouwd schip.

1. **Belangrijkste argumenten voor iedere optie (voor- en nadelen)**

Ter inleiding:

1. De vrijwilligersgroep is van mening dat het bedrijfsleven geraadpleegd moet worden in het licht van de mogelijke gevolgen van iedere optie. In mei/juni van dit jaar zal het bedrijfsleven hierover geraadpleegd worden.
2. Tegen de achtergrond van de doelstellingen van de Verklaring van Mannheim van 2018, is de vrijwilligersgroep van mening dat er ook rekening gehouden moet worden met de vergroening van de vloot. De toepassing van de overgangsbepalingen mag een vergroening niet in de weg staan. Als er echter een afweging gemaakt moet worden een schip nieuw te bouwen of een bestaand schip door retrofitting aan te passen, moet er ook rekening worden gehouden met de gehele levenscyclus van een schip (bouw, gebruik, sloop). Voor de afweging moet worden uitgegaan van economische, ecologische en sociale criteria. Voor een betrekkelijk nieuw schip of een schip dat goed in de markt ligt, zal in de meeste gevallen een retrofit het beste aan deze criteria voldoen. Voor een schip waar een zeer uitgebreide retrofitting nodig is of dat slecht in de markt ligt, zou sloop een eerder voor de hand liggende keuze kunnen zijn.
3. Mogelijke verschillen tussen hoe nu in de praktijk in Europa te werk wordt gegaan en een in de toekomst geharmoniseerde aanpak zal passende informatiemaatregelen en een adequaat implementatieproces vereisen.

*De onderstaande argumenten (voor- en nadelen) zijn door de individuele deelnemers van de vrijwilligersgroep naar voren gebracht. Over verschillende argumenten liepen de standpunten uiteen.*

**Optie 1:**

Deze optie komt volledig overeen met het bestaande wettelijk kader. De Nederlandse autoriteiten hebben bijvoorbeeld een aantal jaren geleden een informatiecampagne gehouden om het bedrijfsleven te wijzen op het belang van een ononderbroken geldigheid van de certificaten. In deze campagne werd de nadruk gelegd op het feit dat er zonder geldig certificaat geen aanspraak kan worden gemaakt op toepassing van de overgangsbepalingen en dat het verkrijgen van een nieuw certificaat aanzienlijke kosten met zich mee kan brengen. Nu hierop terugkomen zou een ongelijk speelveld veroorzaken.

Een ononderbroken geldigheid van certificaten draagt bij aan het behoud van de algemene veiligheid in de binnenvaart en zou steeds het streven moeten zijn. Het bevordert de modernisering van de vloot (uitfasering van bepaalde schepen).

Onder bepaalde omstandigheden, bijvoorbeeld bij zeer gespecialiseerde en daarom zelden gebruikte bouwtechnische uitrustingen, is er een zekere mate van flexibiliteit nodig ten aanzien van de periode waarin het onderzoek plaatsvindt. Dit is dan ook in de praktijk gebruikelijk bij verschillende nationale autoriteiten. Als bepaalde uitzonderlijke omstandigheden geregeld worden door middel van de hardheidsclausule of een eventuele administratieve verlenging (zes maanden/een jaar), beperkt deze optie de speelruimte van de nationale autoriteiten.

Een strikte toepassing van de regel “na verstrijken van de geldigheidsduur van het certificaat wordt het schip beschouwd als een nieuwgebouwd schip” zou tot gevolg kunnen hebben dat “certificaat-shopping” sterk in de hand wordt gewerkt, vooral in het Donaugebied waar verschillende wettelijke regimes naast elkaar bestaan.

Als het bijvoorbeeld niet mogelijk is om een beroep te doen op de overgangsbepalingen, is op grond van de voorschriften van hoofdstuk 9 van de ES-TRIN vereist dat alle motoren aan boord vervangen worden door Stage V. De vervanging van alle motoren aan boord kan echter meer kosten dan de waarde van het schip, zodat dit de sloop van een schip tot gevolg zou kunnen hebben.

**Optie 2:**

Deze optie, die vergelijkbaar is met de regeling binnen het erkende, internationale kader van het ADN, zal een zekere flexibiliteit bieden zoals ook nu het geval is in de huidige administratieve praktijk. Niet beoogde gevolgen die voortvloeien uit de beperking van deze periode tot een jaar, zoals minder algemene veiligheid, concurrentievervalsing en een rem op de modernisering en vernieuwing van de vloot, worden hierdoor voorkomen.

Kanttekening: Om de geldigheidsduur van het verlengde certificaat vast te stellen, moet worden uitgegaan van de oorspronkelijke vervaldatum om concurrentievervalsing te voorkomen met schepen die geen gebruik maken van een gedoogperiode van een jaar.

**Optie 3:**

Sommige delegaties zijn van mening dat optie 2 niet toereikend is. Zij vinden dat ook rekening gehouden moet worden met situaties zoals gezondheidsproblemen van de scheepseigenaar of rechtszaken met betrekking tot het schip. Zelfs als de Commissies van deskundigen hiervoor bewijzen zouden vragen, zou deze optie het risico met zich meebrengen van een niet geharmoniseerde werkwijze. Dat neemt niet weg dat de beginselen, procedures en het tijdsbestek duidelijker gesteld zouden moeten worden om aan te tonen dat de optie alle vereiste mogelijkheden biedt om uitzonderingen te maken en dat de procedures haalbaar zijn en een geharmoniseerde toepassing door de Commissie van deskundigen waarborgen. Daar komt bij dat niet uitgesloten kan worden dat er andere buitengewone omstandigheden zijn waar geen rekening mee gehouden is (bijvoorbeeld economische problemen of crisissituaties). In de laatstgenoemde gevallen zou echter de hardheidsclausule (artikel 26 van de Richtlijn, artikel 2.20, tweede lid, van het ROSR) een adequaat instrument kunnen vormen.

Door op internationaal vlak (bijvoorbeeld in CESNI) de nodige beslissingen te nemen kan de harmonisatie van de werkwijze worden bevorderd en kunnen er afspraken gemaakt worden over gemeenschappelijke criteria voor de evaluatie van bepaalde situaties zoals gezondheidsproblemen van de scheepseigenaar of rechtszaken. Deze procedure is niet hetzelfde als de hardheidsclausule die gericht is op technische of economische aspecten.

Sommige delegaties zijn van mening dat voor deze beslissingen op internationaal vlak op zijn minst één specifieke groep voorzien zou moeten worden. Als men deze werkzaamheden zou voorleggen aan een van de huidige werkgroepen van CESNI, bijvoorbeeld CESNI/PT, **zou dit het andere werk van CESNI/PT zeer in de weg staan,** gezien de hoeveelheid werk die dit met zich mee zou brengen. Deze delegaties zijn bovendien van mening dat de Commissies van deskundigen schepen moeten onderzoeken en niet de persoonlijke omstandigheden van de scheepseigenaren. Een dergelijke evaluatie van de persoonlijke omstandigheden van een scheepseigenaar, is trouwens ook niet de rol van de werkgroep CESNI/PT.

**Option 4:**

Zoals gebruikelijk in andere vervoerswijzen over land, is alleen de technische toestand van het voertuig het vertrekpunt voor de toepassing van de technische voorschriften. De datum van kiellegging is doorslaggevend als bepaald moet worden welke overgangsbepalingen toegepast kunnen worden. Sommige gedelegeerden zijn van mening dat het level playing field gewaarborgd is (dezelfde werkzaamheden, dezelfde investeringen, hetzelfde certificaat), terwijl anderen van mening zijn dat er sprake is van een concurrentievervalsing als scheepseigenaren de noodzakelijke werkzaamheden eerder laten uitvoeren en een onderzoek aanvragen voordat het certificaat verlopen is. Op grond van de ervaringen van de Commissies van deskundigen is gebleken dat als een schip niet gebruikt wordt, de toestand veel sneller achteruitgaat. Als een certificaat verlopen is, moet de omvang van het onderzoek bepaald worden in functie van de tijd dat het schip niet in de vaart was. Sommige delegaties hebben hun twijfels geuit over de mogelijkheid van de Commissies van deskundigen om dergelijke uitgebreidere onderzoeken te verrichten, met name als het gaat om interne of constructieve aspecten.

Deze optie zou tot een ernstige concurrentievervalsing kunnen leiden ten nadele van kleinere ondernemingen en vooral ook ten nadele van scheepseigenaren die tevens exploitant zijn (de “particulieren”). Deze laatstgenoemden kunnen het zich door de bank genomen niet permitteren om hun schip langere tijd stil te leggen en geen inkomen te genereren. Grotere ondernemingen kunnen daarentegen een deel van hun vloot (en met name duwbakken) een tijdlang buiten bedrijf nemen. Dus, zelfs als een flexibele omvang van de vloot voor de samenleving economisch gezien een voordeel oplevert, gaat dat niet op voor de concurrentievervalsing.

Bekijkt men het vanuit een andere invalshoek, dan kan de toepassing van de overgangsbepalingen de scheepseigenaar de mogelijkheid bieden zijn/haar schip op een later moment weer in gebruik te nemen, nadat het scheepscertificaat van het schip verlopen was (zonder overtrokken kosten en in de veronderstelling dat de onderneming niet failliet gegaan is).

De rules van de classificatiebureaus (in ieder geval van BV, DNV GL en LR) bevatten een regeling voor het stilleggen van een schip, onder bepaalde voorwaarden. Sommige delegaties hebben erop gewezen dat er nationaal voor statutaire certificaten op een vergelijkbare manier te werk wordt gegaan als de classificatiebureaus en er ook een mogelijkheid bestaat om onderzoeken in een droogdok uit te stellen.

**Optie 5:**

Deze optie – die overeenkomt met wat gebruikelijk is bij de classificatiebureaus – zal meer flexibiliteit mogelijk maken om een schip voor een maximale duur van vijf jaar stil te leggen, maar onder strikte voorwaarden. Deze algemene benadering maakt het mogelijk om een regeling te treffen in moeilijke omstandigheden, zoals een gezondheidsprobleem van de scheepseigenaar, een rechtszaak met betrekking tot het schip of andere, economische problemen. Door de stilleggingsperiode te beperken tot vijf jaar wordt voorkomen dat de regeling tot een concurrentievervalsing zou leiden of de modernisering van de vloot geremd zou worden. De eis van een onderhoudsprogramma zou tevens een beter gebruik van ligplaatsen ten goede kunnen komen.

Daar staat tegenover dat hiervoor een nieuw soort certificaat in het leven wordt geroepen, met een bijbehorende administratieve procedure, waardoor de overgangsbepalingen in feite ingewikkelder worden. Dit staat haaks op het doel dat er nu juist naar gestreefd wordt de overgangsbepalingen minder complex te maken.

1. **Juridische consequenties van elke optie**

**Ter inleiding:**

1. De werkgroep stelt voor om de inconsistenties in de Richtlijn aan te kaarten bij de EC. In bijlage V, artikel 2.09, staat dat het onderzoek moet plaatsvinden “vóór afloop” van de geldigheidsduur, terwijl in artikel 12 de formulering “on expiry” (in het Engels en Frans) of “na afloop van de geldigheid” in het Nederlands en Duits gebruikt wordt (zie document CESNI/PT (20) 34).
2. In principe mag een schip zonder “geldig” certificaat niet meer varen. De groep vraagt zich af of deze “geldigheid” in de Politiereglementen niet explicieter geregeld zou kunnen worden.
3. Alle onderstaande opties vereisen verduidelijkingen van de voorschriften, maar niet allemaal in dezelfde mate (zie de overzichtstabel). Het wordt met name zeer wenselijk geacht om in de regelgeving nader aan te geven wat verstaan moet worden onder “verlopen certificaten”.

**Optie 1:** Het huidige wettelijk kader (artikel 2.09, eerste lid, ROSR, Bijlage V, artikel 2.09 van de Richtlijn en artikel 32.01 van de ES-TRIN) legt vast dat het onderzoek moet plaatsvinden voordat het certificaat verlopen is en dat voor toepassing van de overgangsbepalingen een geldig certificaat vereist is. Artikel 33.01 van de ES-TRIN (en vergelijkbare bepalingen in Richtlijn 2006/87) schrijven echter geen “geldig certificaat” voor met betrekking tot de toepassing van overgangsbepalingen voor schepen die uitsluitend buiten de Rijn varen.

De implementatie van deze optie zou alleen een wijziging van de ES-TRIN vergen, met name van de voorschriften in de overgangsbepalingen voor schepen die uitsluitend buiten de Rijn varen.

**Optie 2:** De vraag rijst of een procedurele bepaling (vergelijkbaar met 1.16.10.3 van het ADN) opgenomen zou kunnen worden in het hoofdstuk “overgangsbepalingen in de ES-TRIN”. Aangezien de procedures deel uitmaken van het wettelijk kader van zowel het ROSR als de EU-Richtlijn zou een andere mogelijkheid zijn dit punt op te nemen in de procedurele regelingen in het ROSR (hoofdstuk 2) of de EU-Richtlijn (Bijlage V). Wellicht kan dit geformuleerd worden als een uitzondering op de voorwaarden in de ES-TRIN en niet als een procedure. De groep heeft inderdaad aangegeven dat het de voorkeur heeft om dit soort bepalingen op één plaats op te nemen om mogelijke tegenstrijdigheden te voorkomen.

De implementatie van deze optie betekent dat de ES-TRIN gewijzigd zal moeten worden, maar ook artikel 2.09 van het ROSR en bijlage V[[1]](#footnote-1) van de Richtlijn, om ervoor te zorgen dat de bepalingen met elkaar stroken.

**Optie 3:** Verregaand identiek aan optie 2. Voor deze optie zal men er niet onderuit komen artikel 12 van de Richtlijn te wijzigen (en ook van het ROSR), omdat er een nieuwe procedurele regeling geïntroduceerd wordt. Sommige delegaties zijn van mening dat deze opties meer uitzonderingen met zich meebrengen op het algemene principe dat een “certificaat moet worden vernieuwd als de geldigheidsduur verstreken is”, zoals bepaald in artikel 12 van de Richtlijn (de verschillen tussen de taalversies in artikel 12 leiden echter tot twijfels over dit algemene principe).

**Optie 4:** Deze optie 4 plaatst vraagtekens bij het algemene principe van het “certificaat moet worden vernieuwd als de geldigheidsduur verstreken is”, zoals vastgelegd in artikel 12 van de Richtlijn. Maar tegelijkertijd mag niet vergeten worden dat de verschillende taalversies van artikel 12 van elkaar afwijken en er daarom twijfel bestaat over dit algemene principe.

Deze optie is niet compatibel met de huidige tekst van bijlage 5 van de Richtlijn (en die in het ROSR) waarin duidelijk staat dat het onderzoek plaats moet vinden voordat de geldigheid van het certificaat verstreken is.

Implementatie van deze optie vereist een wijziging van artikel 2.09 van het ROSR, bijlage V en de ES-TRIN. Omwille van de consistentie zou dan ook een wijziging van artikel 12 van de Richtlijn wenselijk zijn.

**Optie 5:** Verregaand identiek aan optie 2. Dit vereist echter een wijziging van artikel 12 van de Richtlijn (en van het ROSR), omdat er een nieuwe procedurele regeling wordt ingevoerd. Er is een nieuw artikel nodig om het concept van het “stilleggingscertificaat” op te nemen in aanvulling op het voorlopig certificaat (artikel 9 van de Richtlijn/artikel 2.05 van het ROSR).

**Beknopt overzicht van de juridische consequenties van elke optie**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Optie** | **Richtlijn art. 12** | **Richtlijn bijlage 5** | **ROSR art. 2.09** | **ES-TRIN** |
| **1** | Bij voorkeur (afstemming van verschillende taalversies) | Geen wijziging nodig | Geen wijziging nodig | Wijziging vereist |
| **2** | Bij voorkeur (afstemming van verschillende taalversies) | Wijziging vereist | Wijziging vereist | Wijziging vereist |
| **3** | Bij voorkeur (afstemming van verschillende taalversies) | Wijziging vereist | Wijziging vereist | Wijziging vereist |
| **4** | Bij voorkeur (afstemming van verschillende taalversies) | Wijziging vereist | Wijziging vereist | Wijziging vereist |
| **5** | Wijziging vereist  + nieuw artikel voor stilleggingscertificaat | Wijziging vereist | Wijziging vereist + nieuw artikel voor stilleggingscertificaat | Wijziging vereist |

De groep vrijwilligers heeft erop gewezen dat een wijziging in het corpus van de Richtlijn (artikel 12) nogal wat voeten in de aarde zou kunnen hebben, omdat dit een lange, wetgevende procedure met zich meebrengt. De bovenstaande tabel vermeldt daarom alleen de wijzigingen die op zijn minst nodig zouden zijn om de vereiste rechtszekerheid tot stand te brengen.

Ongeacht welke optie gekozen wordt, is de groep van mening dat er een overgangsperiode moet gelden voordat de nieuwe wettelijke bepalingen van kracht worden.

1. **Bijkomende vraag over het begin van het nieuwe/verlengde certificaat**

Bij de uitwerking van de opties heeft het secretariaat vastgesteld dat er ook meer duidelijkheid zou moeten komen ten aanzien van het beginpunt van het nieuwe certificaat of de begindatum bij een verlenging van het certificaat. Dit hangt namelijk ook samen met de noodzaak van een wijziging van het wettelijk kader. De groep vrijwilligers is van mening dat de oplossing geen nadelen mag veroorzaken voor scheepseigenaren die de verlenging van het scheepscertificaat netjes plannen. Een verlenging die te vroeg wordt aangevraagd om te voorkomen dat nieuwe eisen van toepassing zouden zijn wanneer het certificaat afloopt, moet echter ook voorkomen worden.

Duitsland, Oostenrijk en België zijn van mening dat bij een verlenging de geldigheidsduur moet beginnen op de datum van het onderzoek. Nederland en Zwitserland vinden dat bij een verlenging de geldigheidsduur moet beginnen vanaf de datum dat het vorige certificaat afliep. Duitsland heeft erop gewezen dat 1.16.10.2 van het ADN een verschuiving van de begindatum voor de geldigheid toelaat, maar alleen als het onderzoek aangevraagd is gedurende het laatste jaar waarin het certificaat nog geldig was.

1. **Voorlopige standpunten van de delegaties**

*De onderstaande standpunten zijn voorlopige standpunten en werden naar voren gebracht onder voorbehoud van een eventuele wijziging van het standpunt tijdens het overleg in CESNI/PT.*

Duitsland, Nederland en Zwitserland kiezen voor optie 2, maar optie 5 zou voor deze landen als compromis aanvaardbaar zijn.

Oostenrijk, België, Kroatië en Frankrijk zijn een voorstander van optie 5 met een verduidelijking van de datum bij de verlenging van de geldigheidsduur (zie punt 5 in dit document). Zij kunnen echter ook leven met optie 4.

Oostenrijk en België leggen er de nadruk op dat bij de eerste inspectie bij een stillegging, zoals voorzien in optie 5, deze inspectie ook plaats zou moeten kunnen vinden binnen één jaar na het verlopen van het certificaat. De stilleggingsperiode zal in alle gevallen niet langer kunnen zijn dan maximaal vijf jaar na het verlopen van het certificaat.

Frankrijk onderstreept het belang van het reduceren van emissies (er zou onderzoek gedaan moeten worden om een afweging te kunnen maken bij een beslissing als het gaat om nieuwbouw versus retrofit van een bestaand schip).

Duitsland verwijst naar een studie die verricht en gepubliceerd werd in opdracht van het Duitse milieuagentschap[[2]](#footnote-2). In de studie staat dat gedurende de levensduur van een middelgroot binnenvaartvrachtschip, slechts 2% van de totale uitstoot van broeikasgassen samenhangt met de bouw en het onderhoud van het schip, terwijl 98% samenhangt met de bedrijfsactiviteiten.

De groep vrijwilligers is van mening dat optie 5 een goed compromis vormt.

De vrijwilligersgroep verzoekt het bedrijfsleven de opties 2, 4 en 5 zorgvuldig te bekijken.

\*\*\*

1. Opmerking: Bijlage V van de Richtlijn zou gewijzigd kunnen worden door een gedelegeerde handeling (zie bijvoorbeeld gedelegeerde richtlijn (EU) 2018/970, waarin het gaat om de deskundigen voor traditionele vaartuigen). Een wijziging in het corpus van de richtlijn vereist echter een procedure die meer om het lijf heeft, omdat dan het Europees Parlement, de Raad en de Commissie daarbij betrokken moeten worden. [↑](#footnote-ref-1)
2. Zie https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/treibhausgas-emissionen-durch-infrastruktur [↑](#footnote-ref-2)