

WIJ WILLEM ALEXANDER,
BIJ DE GRATIE GODS,
KONING DER NEDERLANDEN,
PRINS VAN ORANJE-NASSAU,
ENZ. ENZ. ENZ.

Besluit van

**tot wijziging van het Besluit meldingsformaliteiten en gegevensverwerkingen
scheepvaart in verband met de invoering van het Maritime National Single
Window**

(KetenID WGK027254)

Op de voordracht van Onze Minister van Infrastructuur en Waterstaat van, nr. IenW/BSK-, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Gelet op Verordening (EU) 2019/1239 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2019 tot instelling van een Europees maritiem éénloketsysteem en tot intrekking van Richtlijn 2010/65/EU en Richtlijn (EU) 2024/3099 van het Europees Parlement en de Raad van 27 november 2024 tot wijziging van Richtlijn 2009/16/EG betreffende havenstaatcontrole;

Gelet op de artikelen 4, eerste lid, aanhef en onderdelen a en e, en derde lid, en 4a, eerste en derde lid, van de Scheepvaartverkeerswet;

De Afdeling advisering van de Raad van State gehoord (advies van, nr.);
Gezien het nader rapport van Onze Minister van Infrastructuur en Waterstaat van, nr. IenW/BSK-, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

Artikel I

Het Besluit meldingsformaliteiten en gegevensverwerkingen scheepvaart wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1, eerste lid, wordt als volgt gewijzigd:

1. De volgende begripsbepalingen worden, onder vervanging van de punt aan het slot van dat lid door een puntkomma, toegevoegd:

EMSWe-verordening: Verordening (EU) 2019/1239 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2019 tot instelling van een Europees maritiem éénloketsysteem en tot intrekking van Richtlijn 2010/65/EU;

nationaal maritiem éénloketsysteem: systeem als bedoeld in artikel 2, onderdeel 3, van de EMSWe-verordening;

NCA-EMSWe: instantie als bedoeld in de artikelen 12, tweede lid, en 18 van de EMSWe-verordening.

2. De begripsbepalingen 'plaatselijk bevoegde autoriteit' en 'richtlijn meldingsformaliteiten' vervallen.

B

In artikel 2, eerste lid, wordt na 'in de Nederlandse territoriale zee gelegen' ingevoegd 'ankerplaats of'.

C

In artikel 3a, eerste lid, vervalt 'wanneer dat schip' (...) 'op weg is naar een in Nederland gelegen haven'.

D

Artikel 4 vervalt.

E

In artikel 5, eerste lid, onderdeel a, wordt 'artikelen 2 tot en met 3a of 4' vervangen door 'artikelen 2 tot en met 3a'.

F

Aan artikel 8 wordt een lid toegevoegd, luidende:

6. Een verstrekker van gegevens kan aan dienstverleners in de bestemmingshaven een vooraf gedefinieerde subset van gegevens verstrekken. Bij ministeriële regeling kunnen nadere regels gesteld worden over de vooraf gedefinieerde subset van gegevens.

G

Artikel 10 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het opschrift komt te luiden:

Artikel 10. Aanwijzing NCA-SafeSeaNet, RIS-autoriteit en NCA-EMSWe.

2. In het eerste lid wordt 'een NCA-SafeSeaNet en een RIS-autoriteit' vervangen door 'een NCA-SafeSeaNet, een RIS-autoriteit en een NCA-EMSWe'.

H

Na artikel 10 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 10a. Taken NCA-EMSWe

1. De NCA-EMSWe is belast met de taken, bedoeld in de artikelen 12, tweede lid, en 18 van de EMSWe-verordening.

2. Bij ministeriële regeling worden de taken van de NCA-EMSWe nader bepaald.

I

In artikel 11, eerste lid, wordt `de artikelen 2 tot en met 3a en 4' vervangen door `de artikelen 2 tot en met 3a'.

J

Artikel 12 vervalt.

K

In artikel 21, eerste lid, vervalt `door de Conférence Européenne des Ministres de Transport'.

L

In artikel 25 vervalt `,van de richtlijn meldingsformaliteiten,'.

M

In artikel 31 wordt `de artikelen 2 tot en met 3a, 4, 23, eerste, tweede en derde lid, of 24, eerste lid,' vervangen door `de artikelen 2 tot en met 3a, 23, eerste, tweede en derde lid, of 24, eerste lid,'.

Artikel II

1. Dit besluit treedt, met uitzondering van artikel I, onderdelen B tot en met E, I, K, L en M in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip, dat voor de verschillende artikelen of onderdelen daarvan verschillend kan worden vastgesteld.

2. Artikel I, onderdelen B tot en met E, I, K, L en M, treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin dit besluit wordt geplaatst.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

R. Tieman

Nota van toelichting

1. Aanleiding

Dit wijzigingsbesluit dient ter uitvoering van Verordening (EU) 2019/1239 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2019 tot instelling van een Europees maritiem éénloketsysteem en tot intrekking van Richtlijn 2010/65/EU (PbEU 2019, L 198) (hierna: EMSWe-verordening). De EMSWe-verordening is van toepassing met ingang van 15 augustus 2025.

Daarnaast voorziet dit wijzigingsbesluit in een aantal technische verbeteringen, actualisaties en overige implementaties van EU-regelgeving. Een van de belangrijkste wijzigingen is het schrappen van artikel 4 (melding ten behoeve van havenstaatcontrole) in het Besluit meldingsformaliteiten en gegevensverwerkingen scheepvaart ter implementatie van artikel 1, zevende lid, van de Richtlijn (EU) 2024/3099¹ (hierna: Richtlijn 2024/3099). Door middel van deze wijziging van Richtlijn 2024/3099 vervalt artikel 9 van de Richtlijn havenstaatcontrole. Richtlijn 2024/3099 dient uiterlijk op 6 juli 2027 in Nederland te zijn geïmplementeerd. De EMSWe-verordening en Richtlijn 2024/3099 zijn alleen van toepassing op het grondgebied van Nederland binnen de Europese Unie en hebben geen gevolgen voor Bonaire, Sint Eustatius en Saba. Om die reden heeft dit wijzigingsbesluit ook geen gevolgen voor Bonaire, Sint Eustatius en Saba.

Voor zover dit besluit betrekking heeft op de implementatie van EU-recht is er sprake van zuivere en lastenluwe implementatie.

1.1 EMSWe-verordening

In 2010 is de richtlijn 2010/65/EU² tot stand gekomen. Op grond van deze richtlijn hebben alle EU-lidstaten een elektronisch loket ontwikkeld voor de uitwisseling van maritieme meldingsformaliteiten. Deze richtlijn had tot doel om de informatieverstrekking ten aanzien van een schip dat een Europese haven bezoekt en de lading (de maritieme meldingsformaliteiten) op efficiënte wijze te waarborgen. De door de richtlijn mede beoogde afname van de administratieve lasten is echter op Europese schaal beperkt gebleven. Dit wordt veroorzaakt door een gebrek aan Europese harmonisatie in de wijze waarop meldingen worden gedaan en worden afgehandeld en gegevens binnen de lidstaten onderling worden uitgewisseld.

De doelstelling van de EMSWe-verordening is om de informatieverstrekking door melders en de uitwisseling hiervan met betrokken instanties en aanbieders van havendiensten te vergemakkelijken en daarmee de administratieve lasten voor het bedrijfsleven te reduceren. Dit gebeurt onder meer door het harmoniseren en standaardiseren van de wijze van melden. Hierbij is het "once-only" principe gehanteerd: schepen behoeven bij het aandoen van een Europese haven informatie slechts eenmalig te melden. De informatie kan daarna voor verschillende doeleinden worden gebruikt. Dit voorkomt het meervoudig indienen van dezelfde informatie en bewerkstelligt een reductie van de administratieve lasten. De bestaande nationale systeeminstelling voortkomend uit Richtlijn 2010/65/EU is als gevolg van de EMSWe-verordening gewijzigd en verder ontwikkeld tot een maritiem nationaal single window systeem (Maritime National Single Window, hierna: MNSW).

¹ Richtlijn (EU) 2024/3099 van het Europees Parlement en de Raad van 27 november 2024 tot wijziging van Richtlijn 2009/16/EG betreffende havenstaatcontrole (PbEU 2024, L 3099).

² Richtlijn 2010/65/EU van het Europees Parlement en de Raad van 20 oktober 2010 betreffende meldingsformaliteiten voor schepen die aankomen in en/of vertrekken uit havens van de lidstaten en tot intrekking van Richtlijn 2002/6/EG (PbEU 2010, L 283).

1.1.1 Nationaal maritiem éénloketsysteem

De uitvoering van de EMSWe-verordening betreft de verdere harmonisering en integratie van het MNSW. Het MNSW moet in elke lidstaat een nationaal toegangspunt voor alle verplichte meldingen vormen. Het MNSW biedt reders, agenten en gezagvoerders de mogelijkheid om zowel elektronisch (systeem naar systeem) als handmatig (via schermen) gegevens aan te leveren en aan de wettelijke meldverplichting te voldoen. Deze meldingen worden daarna doorgestuurd aan bevoegde autoriteiten. Dit zijn zowel nationaal bevoegde autoriteiten als de lokale havenautoriteiten. Een deel van de gegevens moet, waar relevant en toegestaan, ook verstrekt kunnen worden aan aanbieders van havendiensten of dienstaanbieders in de bestemmingshaven. Doordat de meldingen worden doorgestuurd aan - onder andere - bevoegde autoriteiten, moeten de systemen van deze autoriteiten worden aangepast om de meldingen te ontvangen.

1.1.2 NCA-EMSWe

De EMSWe-verordening verplicht dat elke lidstaat een nationaal bevoegde autoriteit (NCA-EMSWe) aanwijst. Deze is belast met het coördineren van de uitvoering van de EMSWe-verordening en de daaruit voortvloeiende uitwisseling van informatie tussen het MNSW, bevoegde autoriteiten en aanbieders van havendiensten of dienstaanbieders. Daarnaast fungeert zij ook als nationaal contactpunt voor gebruikers en de Europese Commissie ten aanzien van de uitvoering van de EMSWe-verordening. In Nederland is de NCA-EMSWe ook belast met de identificatie, authenticatie en autorisatie van nieuwe gebruikers via een gemeenschappelijk gebruikersregistratie- en toegangsbeheersysteem als bedoeld in artikel 12 van de EMSWe-verordening. Bij ministeriële regeling kunnen nadere regels worden gesteld over de concrete invulling en uitvoering van de taken die uit de EMSWe-verordening en de daarop gebaseerde gedelegeerde- en uitvoeringsverordeningen voortvloeien³. De taak van de NCA-EMSWe is tijdelijk belegd bij de Directoraat-generaal Rijkswaterstaat (zie ook onderdeel *Uitvoering*).

1.1.3 Implementatiedatum

De EMSWe-verordening en de uitvoering daarvan is met ingang van 15 augustus 2025 van toepassing. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft de noodzakelijke maatregelen voor de uitvoering niet voor deze datum kunnen realiseren. Voor de realisatie van bovenstaande datum was noodzakelijk dat een aantal randvoorwaardelijke Europese producten werd opgeleverd. Het opleveren van deze producten heeft vertraging opgelopen. Inmiddels zijn deze producten opgeleverd door de Europese Commissie in het tweede en vierde kwartaal van 2024. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat kan, nu deze producten zijn opgeleverd, starten met de realisatie en implementatie.

1.2 Richtlijn 2024/3099

In dit wijzigingsbesluit wordt artikel 1, zevende lid, van de Richtlijn 2024/3099 geïmplementeerd (waardoor artikel 9 van de Richtlijn havenstaatcontrole vervalt). De overige bepalingen uit Richtlijn 2024/3099 worden geïmplementeerd in de Wet havenstaatcontrole en de Regeling havenstaatcontrole 2011. Omdat artikel 9 van de Richtlijn havenstaatcontrole relevant is voor de uitvoering van de EMSWe-verordening, is er voor gekozen, dit deel van Richtlijn 2024/3099 in het onderhavige besluit mee te nemen en niet mee te laten lopen met de hierboven genoemde andere implementatiewetgeving van Richtlijn 2024/3099. De implementatie van artikel 1, zevende lid, van de Richtlijn 2024/3099 in het onderhavige wijzigingsbesluit wordt nader toegelicht in de artikelsgewijze toelichting (artikel I, onderdeel D).

³ Zie artikel 10a, tweede lid, zoals gewijzigd door artikel I, onderdeel H, van dit wijzigingsbesluit. ⁵

2. Uitvoering

Bij de uitvoering van de EMSWe-verordening moet een NCA-EMSWe worden aangewezen. De invulling vindt plaats bij de directeur-generaal Rijkswaterstaat op basis van artikel 3, eerste lid, onderdeel b, van het Instellingsbesluit directoraat-generaal Rijkswaterstaat 2013. In principe zal de rol vanaf eind 2027 niet meer door de directeur-generaal Rijkswaterstaat worden ingevuld, maar elders worden belegd.

3. Toezicht en handhaving

Dit wijzigingsbesluit leidt niet tot wijziging van de bestaande uitvoerings- en handhavingspraktijk. De onderhavige uitvoering van de EMSWe-verordening slechts strekt tot het harmoniseren en vergemakkelijken van het elektronisch uitwisselen van gegevens.

4. Gevolgen

4.1 EMSWe

4.1.1 Gevolgen bedrijfsleven, bevoegde autoriteiten, burgers en milieu

De verplichting om via het MNSW elektronisch te kunnen melden treedt voor de lidstaten in werking op 15 augustus 2025. Deze verplichting heeft geen directe gevolgen voor burgers. Het betreft immers een meldplicht van de kapitein, de exploitant of de agent aan de haven die het betreffende schip bezoekt.

Voor deze partijen worden voordelen verwacht als gevolg van de EMSWe-verordening. Omdat het MNSW ten tijde van vaststelling van dit besluit nog niet operabel was, is nog niet inzichtelijk te maken wat de kwantitatieve gevolgen zullen zijn. De Europese Commissie heeft bij het voorstel van de EMSWe-verordening al aangegeven de volgende (kwantitatieve) voordelen⁴ voor de administratieve lasten voor het nautische bedrijfsleven te verwachten. Zo wordt een administratieve lastenverlichting verwacht bij diverse betrokken partijen. Deze lastenverlichting ontstaat doordat schepen bij het aandoen van haven van de lidstaten van de Europese Unie informatie eenmalig behoeven te melden.

Op basis van het impact assessment van de Europese Commissie⁵ vinden er jaarlijks meer dan twee miljoen havenaanlopen plaats in de Europese Unie. Bij die meldingen wordt ongeveer 4,6 miljoen uur besteed aan meldingen. Door de verdere harmonisering van het MNSW verwacht de Europese Commissie in de periode 2020-2030 een besparing van naar schatting 22 tot 25 miljoen manuren⁶. Hierbij wordt verwacht dat vooral middelgrote, kleine en micro-ondernemingen baat hebben bij de verdere harmonisering van het MNSW nu inefficiënte administratie en verspilde manuren meer van invloed kan zijn bij dergelijke bedrijven.

De genoemde impact analyse is gedaan over de gehele Europese Unie. In Nederland zijn er in 2024 ongeveer 5 miljoen meldingen gedaan door 1000 scheepsexploitanten. Het is moeilijk om te kwantificeren hoeveel besparing er wordt behaald in Nederland, omdat dat mede afhankelijk is van het type schepen dat een haven binnenkomen en de hoeveelheid meldingen per haven.

⁴ COMMISSION STAFF WORKING DOCUMENT IMPACT ASSESSMENT Accompanying the document Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council establishing a European Maritime Single Window environment and repealing directive 2010/65/EU.

⁵ COMMISSION STAFF WORKING DOCUMENT IMPACT ASSESSMENT Accompanying the document Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council establishing a European Maritime Single Window environment and repealing directive 2010/65/EU.

⁶ De besparing van deze manuren wordt doorvertaald naar €625.000.000 – €720.000.000. Dit wordt verder toegelicht in paragraaf 4.1.2.

In aanvulling op de administratieve lastenverlichting in de vorm van besparing op manuren, wordt verwacht dat het MNSW positieve effecten heeft op de werkgelegenheid en leidt tot groei in de maritieme en logistieke sector en tot een vermindering van CO₂-emissies.

De Impact assessment van de Europese Commissie⁷ houdt indirect rekening met een modal shift van weg naar water. Deze modal shift zou in totaal rond 0,3% zijn over een periode van 10 jaar, met 0,1% reductie in CO₂-emissies.⁸ Hierbij specificeert de Europese Commissie niet de verwachte afname per lidstaat, maar kan worden ingeschat dat een deel van die reductie in Nederland wordt gerealiseerd.

Naast de door de Europese Commissie verwachte gevolgen, is het nog niet mogelijk om de (financiële) gevolgen van het aanwijzen van een nationaal bevoegde instantie (NCA-EMSWe, zie ook onderdeel *NCA-EMSWe*) volledig in kaart te brengen.

Tot slot zorgt het MNSW ervoor dat de rol van de plaatselijk bevoegde autoriteiten overbodig is geworden. Een plaatselijk bevoegde autoriteit is namens één of meer bevoegde autoriteiten verantwoordelijk voor het bieden van technische faciliteiten voor zowel het ontvangen van meldingen die bestemd zijn voor deze bevoegde autoriteiten, als voor het (namens een bevoegde autoriteit) elektronisch doorgeven van deze meldingen aan SafeSeaNet. SafeSeaNet is het monitorings- en informatiesysteem waarin bepaalde meldingsgegevens van de scheepvaart worden verzameld en opgeslagen als omschreven in de Richtlijn monitorings- en informatiesysteem⁹. Deze technische faciliteiten worden straks geboden door IenW/NCA EMSWe. Daarvoor is geen plaatselijk bevoegde autoriteit meer nodig.

Naast bovengenoemde voordelen voor het bedrijfsleven, bevoegde autoriteiten en het milieu, is er ook een (beperkte) tijdelijke lastenverzwaring van de verdere harmonisatie van het MNSW te benoemen. Zo is een beperkte investering nodig van de havens en de sector om aan te sluiten bij het MNSW. De inrichting van het MNSW sluit aan op bestaande processen. Dat betekent dat er voor de gebruikers geen grote verandering is voorzien. Er wordt gebruik gemaakt van dezelfde infrastructuur (gebruikersschermen).

In dit wijzigingsbesluit worden geen nieuwe meldverplichtingen of momenten waarop deze moeten plaatsvinden geïntroduceerd. Dit wijzigingsbesluit heeft geen gevolgen voor de informatievoorziening of de verwerking van persoonsgegevens. De verwerking van persoonsgegevens was reeds verplicht op grond van diverse EU-wetgeving. Deze EU-wetgeving is middels eerdere wijzigingen in het Besluit meldingsformaliteiten en gegevensverwerkingen scheepvaart geïmplementeerd.¹⁰ Derhalve is er bij deze wijziging geen wetgevingsDPIA opgesteld.¹¹ Zodra het nationaal maritiem éénloketsysteem volledig

⁷ COMMISSION STAFF WORKING DOCUMENT IMPACT ASSESSMENT Accompanying the document Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council establishing a European Maritime Single Window environment and repealing directive 2010/65/EU.

⁸ COMMISSION STAFF WORKING DOCUMENT IMPACT ASSESSMENT Accompanying the document Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council establishing a European Maritime Single Window environment and repealing directive 2010/65/EU.

⁹ 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 (PbEU 2002, L 208).

¹⁰ In deze EU-wetgeving was geen beleidsruimte geboden voor de lidstaat en heeft er een privacy-afweging op EU-niveau plaatsgevonden.

¹¹ Artikel 35, tiende lid, van de AVG.

operabel is, moeten de betrokken partijen als verwerkingsverantwoordelijke een uitvoeringsDPIA uitvoeren.

4.1.2 Financiële gevolgen

In de Impact assessment van de Europese Commissie heeft de Commissie positief geoordeeld ten aanzien van de gevolgen voor administratieve lasten van scheepsexploitanten. Onderzoek dat is uitgevoerd in opdracht van de Commissie zou aantonen dat er sprake zou zijn van een substantiële vermindering van kosten (waaronder een vermindering van €56.800 à €65.450 aan personeelskosten per scheepsexploitant (reders en scheepseigenaren)¹². Naar verwachting vindt voor het bedrijfsleven een reductie van de lasten plaats.

Realisatie van het MNSW kost IenW tot 2027 volgens eerste inschattingen circa €5,2 miljoen. Daarnaast zijn er jaarlijkse beheerkosten.

4.2 Richtlijn 2024/3099

Met de implementatie van artikel 1, zevende lid, van Richtlijn 2024/3099 vervalt artikel 4 van het BMGS. Dit betekent dat de kapitein, exploitant of agent van een zeeschip niet langer de gegevens als bedoeld in bijlage III van de richtlijn havenstaatcontrole hoeft te melden voor aankomst, indien het schip in aanmerking komt voor een uitgebreide inspectie. Dit zorgt voor een lastenvermindering.

5. Samenhangende wijzigingen

De wijzigingen die met dit wijzigingsbesluit worden bewerkstelligd noodzaken ook tot aanpassing van de Regeling meldingen en communicatie scheepvaart en de Regeling havenstaatcontrole 2011. Deze regelingen worden daarom ook gewijzigd.

6. Advies en consultatie

Bij de totstandkoming van dit wijzigingsbesluit zijn relevante belanghebbenden betrokken geweest en om advies gevraagd te weten: de Douane, de Koninklijke Marechaussee, het Centraal Bureau voor de Statistiek, de Kustwacht Nederland, de havenautoriteiten en Rijkswaterstaat, die allen betrokken zijn bij het huidige meldproces voor de zeescheepvaart. Ook met havenbedrijven en het Nederlandse bedrijfsleven is overlegd.

6.1 Advies ATR

Dit wijzigingsbesluit is voorgelegd aan het Adviescollege Toetsing Regeldruk. Het Adviescollege Toetsing Regeldruk (ATR) heeft het dossier niet geselecteerd voor een formeel advies, omdat het naar verwachting geen omvangrijke gevolgen voor de regeldruk heeft in Nederland.

6.2 Handhaving, uitvoering en fraudebestendigheid (HUF-toets)

Dit wijzigingsbesluit is voorgelegd aan de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). Er is naar het oordeel van de ILT geen HUF-toets nodig.

6.3 Uitvoerbaarheidstoets RWS

Dit wijzigingsbesluit is voorgelegd aan Rijkswaterstaat (RWS) ter uitvoering van de uitvoerbaarheidstoets. Er is naar het oordeel van RWS geen uitvoerbaarheidstoets nodig.

6.4 Internetconsultatie

Er heeft geen internetconsultatie plaatsgevonden, omdat de wijzigingen zien op de implementatie van EU-regelgeving of technisch van aard zijn. Internetconsultatie had

¹² Teruggerekend van €625.000.000 – €720.000.000 verdeeld over 11.000 scheepsexploitanten. 8

niet in betekenende mate tot aanpassing van het voorstel van het besluit kunnen leiden. Hiermee wordt aangesloten bij een van de uitzonderingsgronden op internetconsultatie.¹³

6.5 Voorhang

Het concept van dit besluit is op grond van artikel 52, eerste lid, van de Scheepvaartverkeerswet gepubliceerd in de Staatscourant (**Stcrt. PM**) en is voorgehangen bij beide Kamers der Staten-Generaal van **PM** tot **PM**. Uitkomsten daarvan: **PM**.

7. Transponeringstabel

De artikelen uit de EMSWe-verordening werken rechtstreeks door behoudens de artikelen waar beleidsruimte is opgenomen of waar Nederland wordt opgedragen een nationale (bevoegde) instantie aan te wijzen. In de transponeringstabel is aangegeven welke bepalingen van de EMSWe-verordening beleidsruimte bevatten en hoe deze in het onderhavige wijzigingsbesluit is ingevuld.

De Richtlijn 2024/3099 wordt verder geïmplementeerd in de Wet havenstaatcontrole en de Regeling havenstaatcontrole 2011. Er is geen transponeringstabel opgenomen voor artikel 1, zevende lid in onderhavig wijzigingsbesluit. De transponeringstabel voor de gehele richtlijn wordt meegenomen met de wijziging van de Wet havenstaatcontrole en de Regeling havenstaatcontrole 2011.

Transponeringstabel behorende bij Verordening (EU) 2019/1239 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2019 tot instelling van een Europees maritiem éénloketsysteem en tot intrekking van Richtlijn 2010/65/EU (PbEU 2019, L 198).

Artikel, -lid of -deel verordening	Bepaling in de implementatie-regelgeving of in bestaande regelgeving	Omschrijving beleidsruimte	Toelichting op de keuze bij de invulling van beleidsruimte
Artikel 5, vijfde lid	Artikel 8, zesde lid	Voor een goede uitvoering van de verordening kan nadere invulling noodzakelijk zijn.	Bij ministeriële regeling kunnen nadere regels gesteld worden over de vooraf gedefinieerde subset van gegevens.
Artikel 7	Geen uitvoering noodzakelijk	Keuze om wel andere meldingskanalen toe te staan voor de Douane op grond van unierecht.	In de artikelen 6 en 16 van het douanewetboek van de Unie ¹⁴ wordt er al ruimte geboden aan de douane om een ander meldingskanaal te gebruiken.

¹³ Zie Draaiboek voor de regelgeving nr. 16 (internetconsultatie).

¹⁴ Verordening (EU) Nr. 952/2013 van het Europees Parlement en van de Raad van 9 oktober 2013 tot vaststelling van het douanewetboek van de Unie (PbEU 2013 L 269).

Artikel 10, derde lid	Artikel 8, derde lid	Voor een goede uitvoering van de verordening is nadere invulling noodzakelijk.	Nadere invulling wordt gegeven door de contractspartijen.
Artikel 12, tweede lid	Artikelen 10, eerste lid, en 10a, eerste lid	Voor een goede uitvoering van de verordening is nadere invulling noodzakelijk.	Het takenpakket van de NCA-EMSWe wordt nader bepaald bij ministeriële regeling.
Artikel 18	Artikelen 10, eerste lid, en 10a, eerste lid	Voor een goede uitvoering van de verordening is nadere invulling noodzakelijk.	Het takenpakket van de NCA-EMSWe wordt nader bepaald bij ministeriële regeling.

Artikelsgewijze toelichting

Artikel I

Onderdeel A

In artikel 1 zijn in verband met de EMSWe-verordening drie nieuwe begripsbepalingen opgenomen. De begripsbepalingen die verband houden met de ingetrokken Richtlijn meldingsformaliteiten en het daarop gebaseerde MNSW zijn geschrapt.

Onderdeel B

Artikel 2, eerste lid, kon de indruk wekken dat voor zeeschepen die op weg zijn van of naar een in de Nederlandse territoriale zee gelegen ankerplaats geen meldplicht geldt. In artikel 13 van de Richtlijn monitorings- en informatiesysteem is een meldplicht opgenomen voor zeeschepen met gevaarlijke of verontreinigende stoffen aan boord die op weg zijn naar ankerplaatsen in de territoriale zee. De meldplicht is niet van toepassing op schepen zonder gevaarlijke of verontreinigende stoffen, nu artikel 4 van de Richtlijn monitorings- en informatiesysteem ankerplaatsen niet noemt. Met de aanpassing van artikel 2, eerste lid, is deze inconsistentie weggenomen.

Onderdeel C

Artikel 3a, eerste lid, onderdelen a en b, bevatte een onvolledige opsomming van de situaties waarin gegevens moeten worden gemeld. Daarnaast bevatten deze onderdelen een verdere technische uitwerking van de melding. Met dit onderdeel is deze opsomming geschrapt. De verdere technische uitwerking wordt geregeld in de Regeling meldingen en communicatie scheepvaart.

Onderdeel D

Met Richtlijn 2024/3099 tot wijziging van Richtlijn 2009/16/EC betreffende havenstaatcontrole is artikel 9 van de Richtlijn havenstaatcontrole¹⁵ geschrapt. Dit artikel is in artikel 4 van het Besluit meldingsformaliteiten en gegevensverwerkingen scheepvaart geïmplementeerd. De verplichting voor de exploitant, agent of kapitein van een schip om een melding te doen voor aankomst, indien het schip in aanmerking komt

¹⁵ Richtlijn 2009/16/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende havenstaatcontrole (PbEU 2009, L 131).

voor een uitgebreide inspectie, is te belastend gevonden. Daarnaast had deze melding geen toegevoegde waarde, omdat de gegevens al toegankelijk waren via de Thetis-databank. Met het schrappen van artikel 9 van de Richtlijn havenstaatcontrole, is de verplichting om een melding betreffende een uitgebreide inspectie te doen voor aankomst van het schip niet langer van kracht. Daarom is artikel 4 vervallen.

Onderdelen E, I en M

In deze onderdelen zijn de verwijzingen in respectievelijk artikel 5, eerste lid, onderdeel a, 11, eerste lid, en 31 naar artikel 4 geschrapt vanwege het vervallen van dat artikel.

Onderdeel F

Op grond van de EMSWe-verordening moet het nationaal maritiem éénloketsysteem een verstrekker van gegevens (melders) de mogelijkheid bieden om een vooraf op nationaal niveau gedefinieerde subset van gegevens aan dienstaanbieders in de bestemmingshaven afzonderlijk ter beschikking te stellen. Een dienstaanbieder in de bestemmingshaven valt onder de in het eerste lid, onderdeel b, bedoelde 'derden'. Deze derden zijn echter niet gelimiteerd tot dienstaanbieders in de bestemmingshaven, maar kunnen bijvoorbeeld ook aanbieders van havendiensten zijn. Bij ministeriële regeling kunnen nadere regels gesteld worden over de vooraf gedefinieerde subset van gegevens en wordt nader bepaald welke gegevens hieronder kunnen vallen.

Onderdelen G en H

In artikel 18 van de EMSWe-verordening wordt de lidstaten opgedragen om een bevoegde nationale instantie aan te wijzen als nationale coördinator: de NCA-EMSWe. Met de wijziging van artikel 10 is dat bewerkstelligd. De taken van de NCA-EMSWe bestaan in ieder geval uit hetgeen voorgeschreven is in artikel 18 van de EMSWe-verordening. Daarnaast is de NCA-EMSWe aangewezen als nationale instantie als bedoeld in artikel 12, tweede lid, van de EMSWe-verordening die belast is met het identificeren en registreren van nieuwe gebruikers en met het wijzigen en beëindigen van bestaande accounts via het gebruikersregistratie- en toegangsbeheersysteem. Bij ministeriële regeling kunnen nadere regels worden gesteld over de concrete uitvoering van de taken die uit de EMSWe-verordening en de daarop gebaseerde gedelegeerde- en uitvoeringsverordeningen voortvloeien. Hiertoe is in artikel 10a een grondslag opgenomen.

Onderdeel J

Met dit onderdeel komt artikel 12 betreffende de plaatselijk bevoegde autoriteiten te vervallen. Met de komst van het nieuwe nationaal maritiem éénloketsysteem zijn de plaatselijk bevoegde autoriteiten niet meer nodig om technische faciliteiten voor het ontvangen van meldingen te verzorgen. Deze technische faciliteiten worden zodra het MNSW operabel is, geboden door IenW/NCA EMSWe. De plaatselijk bevoegde autoriteiten waren aangewezen om voor de kleine havens het ontvangen van meldingen te verzorgen en de doorzending aan SafeSeaNet te faciliteren.

Onderdeel K

Dit onderdeel betreft een actualisatie van artikel 21, eerste lid. Het Conférence Européenne des Ministres de Transport bestaat niet meer als zodanig. Deze toevoeging in artikel 21, eerste lid, is daarom geschrapt.

Inwerkingtreding (artikel II)

Dit wijzigingsbesluit regelt inwerkingtreding bij koninklijk besluit, dat voor de onderdelen van artikel I verschillend kan zijn. Een deel van de wijzigingen treedt de dag na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin het wordt geplaatst in werking omdat het

de implementatie van bindende EU-rechtshandelingen en technische verbeteringen, actualisatie en verbeteringen van incoherenties betreft. Een deel van de wijzigingen zal in werking treden op het moment dat het nieuwe nationaal maritiem éénloketsysteem operationeel is. Een van de wijzigingen die om die reden nog van kracht blijft, is het hebben van plaatselijk bevoegde autoriteiten. Pas wanneer het nieuwe systeem volledig operabel is, komen de artikelen over de plaatselijk bevoegde autoriteiten te vervallen.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

R. Tieman

CONCEPT