

Vergaderjaar 2003–2004

**29 468**

**Uitvoering van Verordening (EG) nr. 725/2004 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 31 maart 2004 betreffende de verbetering van de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten (PbEU L 129), alsook van andere besluiten van volkenrechtelijke organisaties met betrekking tot de beveiliging van havens (Havenbeveiligingswet)**

**A**

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 25 juni 2004

Hiermee wend ik mij tot u met het verzoek bovengenoemd wetsvoorstel met voorrang te behandelen.

Op 31 maart 2004 heeft de Raad van de Europese Unie de Verordening (EG) nr. 725/2004 betreffende de verbetering van de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten (Pb L129) vastgesteld. Deze Verordening beoogt in hoofdzaak een geharmoniseerde interpretatie en toepassing voor de lidstaten van de Europese Unie van de mondiale verdragsverplichtingen op het gebied van de beveiliging van de zeescheepvaart en havens. Zij treedt op 1 juli 2004 in werking, tegelijk met de wijzigingen in het Internationale Verdrag tot beveiliging van mensenlevens op zee, 1974 (SOLAS-Verdrag).

Er is sprake – ook in vergelijking met andere landen – van onevenredig grote Nederlandse belangen bij een zo tijdig mogelijke implementatie van deze Europese verordening, en wel om de volgende redenen:

- a. De Nederlandse rol als havenstaat, vlaggestaat en kuststaat, specifiek als logistiek centrum van Europa en spil in de internationale handel; Nederland wil een betrouwbare politieke, vervoers- en handelspartner zijn.
- b. Een aanmerkelijk deel van de VS olie-importen komt uit Nederland; tevens is de regio Rotterdam-Rijnmond binnen de EU het centrum voor de Europese strategische olievoorraden, die in en rond Rotterdam liggen.
- c. Juli 2004 is de startmaand van het Nederlandse EU-voorzitterschap, waarbij Nederland optreedt als spreekbuis voor lidstaten en aanspreekbaar is door derden; als zodanig heeft ons land een voorbeeldfunctie.

Bij het ontbreken van een geëigend wettelijk kader is voor de implementatie van het havendeel van de EU-Verordening een nieuwe «Havenbeveiligingswet» noodzakelijk. Ik doel hier in het bijzonder op de toedeling van uitvoerende bevoegdheden aan organen van binnenlands bestuur, verbodsbepalingen, het toezicht op de naleving en andere handhavingsinstrumenten.

Het wetsvoorstel is in het afgelopen najaar in hoog tempo opgesteld en in procedure gebracht, omdat de Transportraad van de EU pas op 9 oktober 2003 in eerste lezing het ontwerp voor de Verordening had aangenomen. Het Europees Parlement heeft het ontwerp in de eerste lezing van zijn kant op tal van onderdelen geamendeerd; deze wijzigingen zijn vervolgens door de Raad aanvaard. Nadat de Raad van State een spoedadvies had uitgebracht, is het voorstel voor de Havenbeveiligingswet op 12 maart 2004 door Hare Majesteit de Koningin bij de Tweede Kamer ingediend.

Gezien deze omstandigheden en overwegingen zou ik uw Kamer buitengewoon erkentelijk zijn als zij eerdergenoemd wetsvoorstel nog vóór het zomerreces zou willen behandelen.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
K. M. H. Peijs