



Eric Van Hooydonk
inspireert Europa

Havenbeleid kleurt Antwerps



Het nieuwe Europese havenbeleid heeft een uitgesproken Antwerpse inslag. Het berust niet langer op harde, maar op zachte wetgeving. Twee eerdere voorstellen om de havensector te liberaliseren via Europese regelgeving werden verworpen door het Europees Parlement. Onder meer na heftig protest van de Antwerpse dokwerkers. Veel van de nieuwe voorstellen van de Commissie zijn geïnspireerd door professor Eric Van Hooydonk van de Universiteit Antwerpen (UA).

Van Hooydonk volgt het Europese havenbeleid op de voet. De UA-professor werd door de Commissie als enige externe expert uitgenodigd om bij te dragen tot zes werkvergaderingen met de Europese haven- en scheepvaartsector waar de nieuwe havenpolitiek werd voorbereid.

Hoe evalueert u het nieuwe havenbeleid?

Van Hooydonk: Het is een uitstekend voorstel. De vorige twee voorstellen waren gebaseerd op een diepgeworteld wantrouwen tegenover de havensector en suggereerden een overvloed aan ongeachtvaardigde concurrentiebeperkingen, misbruiken van machtsposities enz. Het nieuwe voorstel van Europa erkent dat de havensector over het algemeen zeer efficiënt is. De Commissie heeft haar onverstendig antihavennegativisme en het dogmatische liberaliseringsperspectief verlaten. Het hoofddoel van het nieuwe havenbeleid is de havensector te ondersteunen i.p.v. hem te reguleren. Het is meer dan een verandering van toon. Het gaat om een fundamentele heroriëntering. Bovendien behandelt het nieuwe voorstel een breed spectrum aan beleidskwesties, en staart het zich niet meer blind op liberalisering. De Europese milieubelemmeringen voor onderhouds- en uitbreidingswerkzaamheden zijn een veel belangrijker probleem.

Hoe kwam dit tot stand?

De nieuwe Havenmededeling van de Commissie berust op de resultaten van zes werkgroepen, waar de hele haven- en scheepvaartsector werd geconsulteerd. Dit was geen rituele oefening, want de Commissie heeft met de geformuleerde voorstellen daadwerkelijk rekening gehouden. Het zou me verwonderen indien de havensector de nieuwe voorstellen nu zou afwijzen. Ik hoop alleen

dat de Commissie dit overlegmodel zal handhaven wanneer verdere voorstellen over milieu en staatssteun op papier worden gezet.

Het hoofdkenmerk van de nieuwe Havenmededeling is dat de Commissie nu kiest voor 'soft law' i.p.v. een wetgevende aanpak. Sommigen merkten op dat 'soft law' voor havenautoriteiten, havengebruikers en investeerders geen rechtszekerheid kan creëren.

Dat betwist ik. Voor havens is 'soft law' een uitstekende optie. Al in 2000 én 2005 heb ik dit alternatief bepleit in publicaties en op congressen. Na zeven jaar heeft de Commissie zich eindelijk laten overtuigen. Ten eerste mag eraan worden herinnerd dat de twee eerdere voorstellen voor een harde Europese liberaliseringswetgeving hun doel misten. De Europese havensector is zeer concurrentieel, met een hoog investeringsniveau, ultramoderne installaties, bijna onbeperkte substitutiemogelijkheden tussen havens en terminals en zeer lage prijzen. Het was een vergissing om deze efficiënte sector te onderwerpen aan een stringente liberaliseringswetgeving die, inclusief een onduidelijk zelfafhandelingsbegrip, blind was gekopieerd uit de luchthavensector, die, anders dan de zeehavens, ten prooi was aan massale klachten van gebruikers. Ten tweede hebben we in de havensector een hele set aan rechterlijke uitspraken, die nuttig zouden kunnen gerecapituleerd en verduidelijkt worden in een Havenmededeling van de Europese Commissie. Dergelijke 'soft law' zou ook het voordeel van flexibiliteit hebben, en, in lijn met het subsidiariteitsprincipe, aanpasbaar zijn aan plaatselijke behoeften. De kritiek dat 'soft law' geen echte veranderingen kan teweegbrengen,



Professor Eric Van Hooydonk: "De nieuwe voorstellen van de Europese Commissie zijn niet meer ingegeven door wantrouwen tegenover de havens."

GvA-foto Jan VAN DER PERRE

deel ik niet. Een Havenmededeling zal ongetwijfeld de opstelling van wetten, reglementen en contracten aansturen. Bovendien zal zij het oordeel van rechters en mededingingsautoriteiten beïnvloeden. 'Soft law' kan dus effectief bijdragen tot de handhaving van de vrije mededinging, de vrijheid van dienstverrichting en van werkgelegenheid, enz. De grote flessenhals die veranderingen in de havens tegenhoudt, is niet het gebrek aan wetgeving, want het Europese en Belgische mededingingsrecht is beschikbaar. Eerder schrikken havengebruikers en -investeerders ervoor terug om de geïsoleerde onwetige toestanden aan te vechten uit vrees de goede verstandhouding en de dagelijkse havenbehandelingen te verstoren. 'Soft law'-instrumenten kunnen deze partijen wellicht wat moed inspreken.

De vraag is of de nu gepubliceerde Havenmededeling van de Commissie zelf reeds

voldoende verduidelijking biedt.

Mijn grootste kritiek is dat dit niet het geval is. De 'soft law'-aanpak moet nog verdiept worden. Er is meer verduidelijking van de Commissie nodig over concessies en haventarieven. Op milieugebied heeft de Commissie richtsnoeren aangekondigd over de Vogel- en Habitatrichtlijnen. Dit was één van de voorstellen die ik in 2006 deed in een studie voor de Commissie over de impact van het milieurecht op de havens. Verduidelijking is nodig wegens de enorme rechtsonzekerheid voor haveninvesteerders vandaag. Enig voorbehoud is echter gerechtvaardigd: de verduidelijking moet zeer specifieke havenbeheersproblemen aanpakken. Dit veronderstelt dat de Commissie gebruik maakt van kennis uit de havensector en tijdig met deze sector overlegt. Ten tweede bestaat het risico dat de prioriteiten van toekomstige havenontwikkelingen zullen worden bepaald in het

raam van het Europese milieubeleid, en niet van het havenbeleid. Ten derde is een verduidelijking van het milieuregime dringend. Het directoraat-generaal Milieu van de Commissie heeft alvast aangekondigd er in 2008 een prioriteit van te maken. Ten slotte zal alles afhangen van de inhoud van de aangekondigde verduidelijking van het milieuregime. Dit moet evenwichtig zijn, milieudoelstellingen verzoenen met economische behoeften en principes van goed havenbeheer, de rechtszekerheid voor investeerders herstellen, en de besluitvorming versnellen. Indien deze doelen niet zouden kunnen worden bereikt, is een wijziging van de Europese milieurichtlijnen onontkoombaar. Ook hiervoor heb ik voorstellen geformuleerd. De Europese havenvereniging ESPO blijft het idee van wetgevende aanpassingen ondersteunen.

Een sleutelement in de Havenmededeling is de aankondiging van 'richtsnoeren' voor staatssteun aan havens.

Die 'richtsnoeren' worden al jaren gevraagd. Ze moeten eerdere individuele beslissingen van de Commissie bevestigen. De goedkeuring door Europa van het nieuwe financieringsregime van het Vlaamse Havendecreet zou richtinggevend moeten zijn. Vlaanderen heeft als eerste zijn haveninvesteringsbeleid aangepast aan de Europese trends. Dit zou een model voor alle EU-landen moeten zijn. Ik bepleit een tijdig overleg met de sector vooraleer de Commissie haar richtsnoeren aanneemt.

De Commissie doet ook voorstellen voor een verbetering van het publieke imago van zeehavens en voor een nauwere dialoog tussen havens en havensteden.

Ik ben bijzonder verheugd dat de Commissie mijn voorstellen voor een Europese Havendag en een verduidelijking van de antiterrorismeregels met het oog op haventoeerisme en -recreatie heeft overgenomen. Deze voorstellen zijn uitgewerkt in mijn boekje *Soft Values of Seaports* dat in mei is gepresenteerd tijdens werkvergaderingen met de Europese Commissie in Antwerpen en Tallinn. Ook Vlaanderen werkt aan het publieke imago van zeehavens, en onder impuls van schepen Marc Van Peel zal het Havenbedrijf van Antwerpen er in januari een uitvoerige studie over uitbrengen. Deze initiatieven passen ook in het nieuwe maritieme beleid van Europa.

Herman WELTER