

NL

NL

NL



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 21.1.2009
COM(2009) 8 definitief

**MEDEDELING VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT, DE
RAAD, HET EUROPEES ECONOMISCH EN SOCIAAL COMITÉ EN HET COMITÉ
VAN DE REGIO'S**

**Strategische doelstellingen en aanbevelingen
voor het zeevervoersbeleid van de EU tot 2018**

MEDEDELING VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT, DE RAAD, HET EUROPEES ECONOMISCH EN SOCIAAL COMITÉ EN HET COMITÉ VAN DE REGIO'S

Strategische doelstellingen en aanbevelingen voor het zeevervoersbeleid van de EU tot 2018

1. INLEIDING

Scheepvaart is voor Europa altijd een van de belangrijkste hefboomen voor economische groei en welvaart geweest. Zeevervoersdiensten¹ zijn onontbeerlijk om de Europese economie en de Europese ondernemingen in staat te stellen op wereldschaal te concurreren. Bovendien zijn scheepvaart en alle verwante maritieme industrieën een belangrijke bron van inkomsten en werkgelegenheid in Europa.

80% van de wereldhandel verloopt over zee; 40% van het vrachtvervoer binnen Europa verloopt via de korte vaart. Met jaarlijks meer dan 400 miljoen passagiers die de Europese havens aandoen, heeft het zeevervoer ook een rechtstreekse impact op de levenskwaliteit van de burger als toerist en als bewoner van een eiland of perifeer gebied.

De laatste jaren hebben de groei van de wereldeconomie en de internationale goederenhandel de vraag naar zeevervoersdiensten nog aangewakkerd. Tegen eind 2008 wordt het effect van de financiële crisis op de reële economie echter ook voelbaar in de scheepvaartsector. Er is een passende beleidsbenadering nodig om de continuïteit van de prestaties van het zeevervoerssysteem van de EU en de bijdrage ervan tot het herstel van de wereldeconomie te garanderen. Ongeacht de huidige conjunctuur moet deze benadering ervoor zorgen dat Europa de essentiële menselijke en technologische knowhow in stand houdt ter bevordering van de duurzaamheid en het concurrentievermogen van het huidige en toekomstige zeevervoer.

Doel van deze mededeling is de **belangrijkste strategische doelstellingen** voor het Europese zeevervoerssysteem tot 2018 voor te stellen en te bepalen op welke **essentiële actieterreinen** de EU moet ingrijpen om het concurrentievermogen van de sector te versterken en tegelijk de milieuprestaties te verbeteren. Er is hierbij rekening gehouden met de onderliggende economische context en de kenmerken van de marktcycli in de scheepvaart.

Deze mededeling maakt deel uit van de bredere context van het vervoersbeleid² ('Europa in beweging houden': een vervoersbeleid voor duurzame mobiliteit) en het geïntegreerd maritiem beleid³ (het 'Blauwboek') van de EU. Zij is ook bedoeld ter ondersteuning van andere beleidsgebieden, zoals het energie- en milieubeleid van de EU. Zij is het resultaat van een permanente dialoog met de deskundigen van de lidstaten, het onafhankelijke advies van een groep ervaren vakmensen uit de scheepvaart en een analytisch onderzoek van de trends en signalen van verandering in het zeevervoer⁴.

¹ Voor gedetailleerde informatie: zie Eurostat - Statistieken van het zeevervoer - <http://ec.europa.eu/eurostat/>

² COM(2006) 314 definitief van 22.6.2006.

³ COM(2007) 575 definitief van 10.10.2007.

⁴ Deze mededeling moet samen worden gelezen met het verslag van de vakmensen aan de Commissie (september 2008) en met de Optimar-studie (Benchmarking strategic options for European shipping and for the European maritime transport system in the horizon 2008-2018), waarin alle relevante statistieken en cijfers zijn opgenomen.

2. EUROPESE SCHEEPVAART IN GEGLOBALISEERDE MARKTEN

Europa speelt een zeer belangrijke rol in de huidige scheepvaart: 41% van de totale vloot wereldwijd (in ton draagvermogen of deadweight tonnage (dwt)) is in handen van Europese ondernemingen. De aanpassing van de Europese scheepvaart aan de vereisten van de wereldeconomie heeft aanzienlijke structurele veranderingen in de sector met zich meegebracht. De concurrentiedruk van zeevarende naties is over de hele wereld bovendien fors toegenomen ten gevolge van de globalisering.

Een aantal maatregelen die door de lidstaten overeenkomstig de **communautaire richtsnoeren betreffende staatssteun voor het zeevervoer** zijn genomen, hebben bijgedragen tot het behoud van een deel van de vloot in Europese registers en hebben banen gecreëerd voor Europese scheepsbemanningsleden. Niettemin blijven Europese vlaggenstaten hevige concurrentie ondervinden van in registers van derde landen geregistreerde schepen. Buitenlandse concurrenten **krijgen** vaak **aanzienlijke voordelen** in de vorm van staatssteun, toegang tot goedkoop kapitaal en een overvloedig aanbod van arbeidskrachten of flexibele handhaving van internationaal overeengekomen normen.

In de context van de huidige economische crisis kunnen andere factoren, zoals het gevaar van overcapaciteit in bepaalde marktsegmenten, protectionistische handelsmaatregelen van derde landen, volatiele energiemarkten of verlies van knowhow door de schaarste van bekwaame menselijke middelen in Europa, **scheepvaartmaatschappijen en maritieme industrieën ertoe aanzetten om zich elders te gaan vestigen, waardoor de inspanningen van de EU om de kwaliteit van de scheepvaart over de hele wereld te garanderen, worden ondermijnd.**

Dit zijn de conclusies van de strategische herziening door de Commissie:

- Het is van essentieel belang voor de EU om stabiele en voorspelbare mondiale mededingingsvoorwaarden voor de scheepvaart en andere maritieme industrieën te bepalen en in stand te houden. Een aantrekkelijk kader voor een degelijke scheepvaart en goed presterende exploitanten in Europa zal het concurrentievermogen van Europese maritieme clusters versterken en zo bijdragen tot het succes van de Lissabonstrategie voor groei en werkgelegenheid. Bovendien zal de **Europese zeevervoerssector** hierdoor beter **weerstand kunnen bieden tegen de vertraging van de economische groei.**
- Er dient een duidelijk en concurrerend communautair kader voor **tonnagebelasting, inkomstenbelasting en staatssteun** in stand te worden gehouden en, waar aangewezen, verbeterd, rekening houdend met de opgedane ervaring in het kader van de richtsnoeren voor staatssteun voor het zeevervoer. Het kader moet positieve maatregelen mogelijk maken om een groenere scheepvaart en technologische innovatie te stimuleren en een loopbaan en de verwerving van professionele vaardigheden in de sector te bevorderen. De haalbaarheid van een sterker verband tussen werkgelegenheid in de maritieme clusters en steun moet worden onderzocht.
- Krachtige actie **ter ondersteuning van eerlijke internationale maritieme handelsvoorwaarden** en markttoegang is essentieel. De liberalisering van de handel in maritieme diensten dient op alle niveaus te worden voortgezet. Naast de onderhandelingen in de Wereldhandelsorganisatie (WTO) dient de EU ook de dialoog en de bilaterale akkoorden met de belangrijkste handels- en scheepvaartpartners te versterken.
- Er zijn ook inspanningen nodig om de kwaliteit van de scheepvaart te bevorderen; dit omvat onder meer het streven naar **gelijke mededingingsvoorwaarden** voor het zeevervoer, door internationaal goedgekeurde regels op mondiaal niveau na te leven.

- Wat de anti-trustwetgeving betreft, heeft de Commissie onlangs de specifieke mededingingsregels voor de levering van zeevervoersdiensten aan en door Europa, herzien. De Commissie zal net als voorheen toezicht houden op de marktvoorwaarden, het economische effect van de nieuwe anti-trustbenadering onderzoeken en indien nodig gepaste maatregelen nemen. Bovendien neemt de Commissie **het voortouw om de materiële bepalingen inzake concurrentie op wereldschaal op elkaar af te stemmen**.
- De toegenomen globalisering heeft het delicate evenwicht van het internationale kader betreffende de **rechten en verantwoordelijkheden van naties** als vlaggen-, haven- en kuststaten onder druk gezet. Het principe van de ‘werkelijke band’, als bepaald in het zeerechtverdrag van de VN, moet aan de basis liggen van de internationale inspanningen om de doelstellingen van duurzame ontwikkeling te verwezenlijken.

3. PERSONELE MIDDELEN, ZEEMANSCHAP EN MARITIEME KNOWHOW

De laatste jaren heeft de zeevervoerssector, direct of indirect, veel arbeidsplaatsen gecreëerd. Zowat 70% van die banen in de scheepvaart zijn kennisintensieve, hoogwaardige arbeidsplaatsen aan land. Door het **groeijende tekort aan vaklui**, officieren en matrozen kan de kritieke massa van personele middelen, die aan de basis ligt van het concurrentievermogen in de hele Europese maritieme industrie, verloren gaan.

De EU heeft er groot belang bij haar burgers te wijzen op de **aantrekkelijkheid van maritieme beroepen**, door middel van acties waarbij, waar aangewezen, de Commissie, de lidstaten en de industrie zelf betrokken zijn.

De communautaire acties moeten met name toegespitst zijn op de volgende elementen:

- **Positieve maatregelen goedkeuren** om levenslange loopbanen in de maritieme clusters te bevorderen, waarbij speciale aandacht wordt geschonken aan het ontwikkelen van geavanceerde vaardigheden en kwalificaties van EU-officieren met het oog op betere carrièrevooruitzichten en het aanbieden van een aantrekkelijk loopbaantraject aan matrozen dat hun de kans te geeft officier te worden.
- **Het imago van de scheepvaart** en een loopbaan op zee bevorderen, de bewustwording omtrent arbeidskansen verhogen, de **arbeidsmobiliteit** in de maritieme industrieën in heel Europa bevorderen en beste praktijken inzake voorlichtings- en aanwervingscampagnes aanmoedigen.
- Het werk van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) en de Internationale Arbeidsorganisatie (IAO) betreffende de **billijke behandeling van zeevarenden** ondersteunen, om er onder meer voor te zorgen dat de richtsnoeren inzake een behoorlijke behandeling van zeevarenden bij een maritiem ongeval, verlating, lichamelijke letsels of dood van zeevarenden en de voorwaarden voor walverlof in de EU en wereldwijd op een adequate manier ten uitvoer worden gelegd.
- Opvolging van de Mededeling van de Commissie betreffende het herbekijken van het regelgevende sociale kader voor meer en betere banen voor zeevarenden in de EU⁵.
- Beter gebruik van **informatie- en communicatietechnologie (ICT) ter verbetering van de levenskwaliteit op zee**. De beschikbaarheid van breedbandcommunicatie via satelliet op gebieden zoals gezondheidszorg aan boord, afstandsonderwijs en persoonlijke communicatie bevorderen.

⁵ COM(2007) 591 van 10.10.2007.

- **Vereenvoudigingsmaatregelen** ten uitvoer leggen om de administratieve last voor kapiteins en hogere officieren aan boord van schepen te verminderen.

Hierbij moet een correct evenwicht worden gevonden tussen de arbeidsvoorwaarden van zeevarenden in de EU en het concurrentievermogen van de Europese vloot. Er zal een werkgroep worden opgericht om manieren te vinden om dit doel te bereiken.

Het behoud van strenge opleidingsnormen en van de vakbekwaamheid van de bemanning is essentieel om veilige, beveiligde en ecologisch verantwoorde scheepvaartactiviteiten te garanderen. Daarom moeten de EU en de lidstaten zorgen voor een geschikt kader voor onderwijs en opleiding voor bemanningen in de vorm van maatregelen die met name gericht zijn op:

- Een grondige **handhaving** van de internationale en communautaire vereisten in het kader van het Internationaal Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst (STCW) door alle naties die bevoegdheidscertificaten voor zeevarenden verlenen.
- Een wezenlijke bijdrage leveren tot de **herziening van het STCW-verdrag** door gebruik te maken van de communautaire instrumenten om zowel de snelle inwerkingtreding van het herziene verdrag als de efficiënte tenuitvoerlegging en handhaving ervan te garanderen.
- Stimuleren van de samenwerking tussen Europese **maritieme opleidingsinstellingen** ter bevordering van de competenties van zeevarenden; aanpassen van de vereisten aan de noden van de huidige scheepvaartindustrie (gesofisticeerde schepen, ICT, veiligheid en beveiliging).
- Samenwerken met opleidingsinstituten en de industrie om ‘**maritieme uitmuntendheidcertificaten**’ (Europese postdoctorale scheepvaartopleidingen) te ontwikkelen die meer kunnen omvatten dan de STCW-vereisten. In diezelfde context, overwegen om een netwerk van topcentra voor scheepvaartopleiding in Europa (een Europese zeevaartschool) tot stand te brengen.
- Een opleidingsmodel van het **type ‘Erasmus’** invoeren voor de opleiding van officieren, met het oog op uitwisselingen tussen de zeevaartopleidingsinstellingen van de lidstaten.
- Samen met de sector voorzien in **plaatsen aan boord voor stagiairs** van de Europese opleidingsinstellingen, waar nodig vergezeld van stimuli.

Wat de arbeidsvoorwaarden betreft, moet de Europese Unie in de eerste plaats zorgen voor de **tenuitvoerlegging van het IAO-Verdrag betreffende maritieme arbeid (2006)** om de werk- en leefomstandigheden aan boord van schepen te verbeteren. De overeenkomst tussen de sociale partners van de EU over de tenuitvoerlegging van de essentiële elementen van dit verdrag toont aan dat er hiervoor binnen de sector brede steun bestaat. De acties van de EU en de lidstaten moeten gericht zijn op de volgende doelstellingen:

- **Snelle bekrachtiging van het Verdrag betreffende maritieme arbeid van 2006** door de lidstaten en snelle goedkeuring van het voorstel van de Commissie, dat gebaseerd is op de overeenkomst met de sector om de kernelementen ervan in communautaire wetgeving om te zetten.
- **Efficiënte handhaving** van de nieuwe regels door middel van adequate maatregelen, inclusief de vereisten inzake vlaggen- en havenstaatcontrole.
- Stimuleren van de ontwikkeling van een **doelgericht kader voor de veilige bemanning van schepen**, waarbij de kwesties van vermoeidheid en adequaat toezicht op internationaal en Europees niveau worden aangepakt.

- Onderzoek bevorderen en ondersteunen met bijzondere aandacht voor de **menselijke factor**, een complexe meerdimensionele kwestie die van invloed is op het welzijn van zeevarenden, vaak met rechtstreekse gevolgen voor de veiligheid van de zeevaart en de bescherming van het milieu.
- Maatregelen overwegen om de gezondheidszorg aan boord te verbeteren.

4. KWALITEIT VAN DE SCHEEPVAART ALS CONCURRENTIEVOORDEEL BIJ UITSTEK

Tegen 2018 zou de wereldwijde vloot zowat 100 000 operationele schepen (500 dwt of meer) kunnen tellen (tegenover 77 500 in 2008). Uitgedrukt in volume zou de toename nog spectaculairder zijn: verwacht wordt dat de totale capaciteit in 2018 meer dan 2,1 miljard dwt zal bedragen (tegenover 1,156 miljard dwt in 2008)⁶.

4.1. Verbeteren van de milieuprestaties

De laatste jaren hebben de Europese zeevaartautoriteiten en de Europese zeevervoersector **aanzienlijke inspanningen geleverd** om de milieuprestaties van het zeevervoer te verbeteren. Er kwam een strenger EU-regelgevingskader en een betere samenwerking met de lidstaten tot stand om het hoofd te bieden aan kwesties als de preventie van ongevallen en incidenten, atmosferische emissies, de behandeling van ballastwater en recycling van schepen.

Die inspanningen moeten worden voortgezet. De Commissie, de lidstaten en de Europese zeevaartsector dienen samen te werken aan de **langetermijndoelstelling van ‘afval- en emissievrij’** zeevervoer. Daartoe moeten de volgende prioriteiten worden gesteld:

- Zorgen voor een gestage vooruitgang om te komen tot een coherente en omvattende aanpak **ter vermindering** van de **broeikasgasemissies** van de internationale scheepvaart dankzij een combinatie van technische, operationele en op de markt gebaseerde maatregelen.
- In dat opzicht moet de EU **binnen de IMO actie ondernemen** om de broeikasgasemissies van schepen te beperken of te verminderen⁷. Tijdens de conferentie van het UNFCCC in Kopenhagen in december 2009 moet een stelsel van juridisch bindende maatregelen worden goedgekeurd. Indien dergelijke inspanningen geen vooruitgang opleveren, moet de EU voorstellen doen op Europees niveau.
- Ervoor zorgen dat de lidstaten tegen 2020 een **“goede milieutoestand”** bereiken in de zeewateren die onder hun soevereiniteit of jurisdictie vallen, zoals vereist in de nieuwe Kaderrichtlijn mariene strategie⁸.
- De EU-wetgeving inzake **havenontvangstfaciliteiten** voor scheepsafval en ladingsresiduen versterken door de tenuitvoerleggingsregelingen te verbeteren. In dat opzicht, zorgen voor voorzieningen en administratieve procedures die de verwachte toename van het verkeer kunnen opvangen.
- Opvolging van de voorstellen die zijn opgesomd in de Mededeling van de Commissie over een EU-strategie voor een betere **ontmanteling van schepen**⁹. Zorgen voor de

⁶ Bron: OPTIMAR-studie, LR Fairplay Research Ltd & Partners (september 2008).

⁷ De verplichte reductiemaatregelen moeten van toepassing zijn op alle schepen van de mondiale vloot. Vandaag is meer dan 75% van de mondiale vloot geregistreerd in landen die het Kyoto-protocol niet hebben ondertekend.

⁸ PB L 164 van 25.6.2008, blz. 19.

⁹ COM(2008) 767 van 19.11.2008.

goedkeuring van het IMO-verdrag betreffende scheepsrecycling en een gestage vooruitgang bij de tenuitvoerlegging ervan.

- Toezicht uitoefenen op de vlotte tenuitvoerlegging van de wijzigingen die in oktober 2008 door de IMO werden aangebracht in MARPOL-bijlage VI om de **uitstoot van zwaveloxiden en stikstofoxiden door schepen** te verminderen. Hierbij moet ook worden nagegaan welke Europese zeegebieden in aanmerking komen als emissiebeheersgebieden, in hoeverre de adequate brandstoffen beschikbaar zijn en welke de effecten zijn op de korte vaart. De voorstellen van de Commissie moeten ervoor zorgen dat een ‘terugschakeling’ van de korte vaart naar het wegvervoer wordt vermeden.
- Het gebruik van alternatieve energie in havens, zoals het gebruik van elektriciteit van de wal, bevorderen. De Commissie zal, als eerste stap, een in de tijd beperkte vrijstelling van belasting voor elektriciteit van de wal voorstellen in de komende herziening van de richtlijn energiebelasting; zij zal tevens een omvattend kader voor stimulansen en regelgeving opstellen.
- De ‘**campagne Kwaliteitsscheepvaart**’ van de Commissie nieuw leven inblazen door middel van partnerschapsovereenkomsten met de maritieme instanties van de EU, de maritieme sector in het algemeen en de gebruikers van zeevervoersdiensten.
- In die context, een **Europees milieubeheersysteem voor het zeevervoer** bevorderen, met het oog op de permanente verbetering van de milieuprestaties van schepen; een aanpassing van de registratierechten, havenrechten en andere heffingen overwegen, om inspanningen voor een groenere scheepvaart te belonen.

4.2. Veiligheid van het zeevervoer

Met de goedkeuring en vervolgens de tenuitvoerlegging van het derde pakket maritieme veiligheid beschikt de EU nu over een van de meest uitvoerige en meest geavanceerde regelgevingskaders inzake scheepvaart ter wereld. Bovendien hebben zowel de maritieme instanties van de EU als de Europese scheepvaartsector zwaar geïnvesteerd in de totstandbrenging van veiligheids- en beveiligingsvoorschriften.

Desondanks zal de maritieme veiligheid fors onder druk komen te staan door de aangroei van de vloot, de opkomst van zeer grote rederijen voor zowel passagiers- als vrachtvervoer en de exponentiële groei van de scheepvaart. De toename van het aantal open en bevaarbare wateren zal onvermijdelijk verkeer aantrekken via de zogenaamde noordelijke zeeroute met haar specifieke vereisten. Een uitbreiding van het Suez-kanaal zou grotere schepen en meer verkeer in het Middellandse Zee-gebied aantrekken, waardoor de risico's toenemen.

In de komende jaren moeten de EU en de lidstaten:

- **Vorrang geven aan de handhaving** van de bestaande EU- en internationale voorschriften en aan de snelle tenuitvoerlegging van de maatregelen die werden geïntroduceerd in het kader van het derde pakket maritieme veiligheid.
- Het mandaat en de **werking van het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid** herzien om de technische en wetenschappelijke ondersteuning die het agentschap aan de lidstaten en de Commissie biedt, nog te bevorderen.
- De efficiëntie van de betrokkenheid van de EU bij de IMO verhogen en de **internationale samenwerking** met de handels- en scheepvaartpartners versterken, door, in het bijzonder met de buurlanden, een gedeelde cultuur van maritieme veiligheid en samenwerking te promoten, bv. inzake havenstaatcontrole.

- In die context, speciale aandacht schenken aan de uitdagingen van **extreme navigatieomstandigheden**, zoals ijs, en de steeds toenemende omvang van de schepen. Er dienen geschikte ijsnavigatie- en constructienormen en assistentievereisten (ijsbrekers) te worden toegepast op alle schepen die in dergelijke omstandigheden opereren.
- Het nodige doen om te zorgen voor de systematische toepassing van de **“Richtsnoeren voor de behandeling van geredde personen”** van de IMO. Europa moet het voortouw nemen bij de inspanningen om bijstand te verlenen en verduidelijking te brengen over de verplichtingen betreffende de redding van personen in problemen. Die inspanningen moeten er met name voor zorgen dat kuststaten hun acties coördineren en samenwerken met alle betrokken partijen, en moeten bovendien een stimulans vormen voor kapiteins om aan hun verplichtingen te voldoen.
- Ervoor zorgen dat alle Europese maritieme instanties de economische en personele middelen ontwikkelen die nodig zijn om aan hun verplichtingen als vlaggen-, haven- en kuststaat te voldoen. Alle lidstaten van de EU dienen uiterlijk tegen 2012 te zijn opgenomen in de **“witte lijst” van het Memorandum van overeenstemming van Parijs inzake havenstaatcontrole**.
- Actie ondernemen binnen de IMO om zo spoedig mogelijk een akkoord te bereiken over een **efficiënt internationaal kader tot regeling van de aansprakelijkheid en vergoeding** voor schade die verband houdt met het vervoer van gevaarlijke en schadelijke stoffen over zee.
- Ervoor zorgen dat alle lidstaten tegen 2012, overeenkomstig hun verbintenissen, gebonden zijn door alle relevante internationale overeenkomsten en dat zij voldoen aan de vereisten van de code voor de **tenuitvoerlegging van bindende IMO-instrumenten** en het auditprogramma van de IMO-lidstaten.

4.3. Beveiliging van het zeevervoer

De Europese scheepvaartindustrie heeft **aanzienlijke inspanningen geleverd voor de tenuitvoerlegging van de verplichte beveiligingsmaatregelen** die in 2002 door de IMO zijn goedgekeurd en in 2004 in EU-wetgeving zijn omgezet. Toch houdt de terroristische dreiging aan en zullen schepen en havens geconfronteerd blijven worden met **de dreiging van terroristische acties**. Bovendien bestaat er nog steeds grote bezorgdheid omtrent **piraterij en gewapende overvallen op zee**. Andere problemen houden verband met **mensensmokkel, mensenhandel en verstekelingen**.

Het is zaak het reeds aan de gang zijnde werk voort te zetten en een alomvattend kader van beveiligingsmaatregelen tot stand te brengen, gebaseerd op **preventie, reactievermogen en weerstand**. Dit moet leiden tot een echte **“veiligheidscultuur”** die integraal deel uitmaakt van de kwaliteit van de scheepvaart en van de havenactiviteiten, zonder dat daarbij de prestaties van de scheepvaart en de levenskwaliteit van zeevaarders en passagiers onnodig in het gedrang komen.

Mits inachtneming van de respectieve bevoegdheden op dit gebied, moeten de acties van de EU en de lidstaten de volgende doelstellingen hebben:

- Met betrekking tot de **terroristische dreiging** moeten de Commissie en de lidstaten de tenuitvoerlegging van internationale **beveiligingsmaatregelen** blijven ondersteunen, in verhouding tot de dreiging en gebaseerd op de aangewezen risicoanalysemethodes. Vlaggenstaten en scheepseigenaars moeten nauw samenwerken en bemanningsleden dienen de nodige **basis- en voortgezette opleiding** te krijgen.

- De Commissie en de lidstaten moeten ten volle gebruik maken van het kader dat wordt geboden in de veiligheidsgerelateerde wijzigingen van het communautaire douanewetboek, en daarmee bijdragen tot de internationale inspanningen om de continuïteit van de voorziening te garanderen.
- De Commissie en de lidstaten moeten een **daadkrachtig antwoord** bieden op **piraterij en gewapende overvallen** en bijdragen tot een veiligere scheepvaart in de getroffen gebieden. Europa moet ook betrokken zijn bij de ontwikkeling en de stabilisering van de landen van waaruit dergelijke aanvallen gebeuren.
- In dat opzicht is de meest dringende prioriteit het **beschermen van bemanningsleden, vissers en passagiers van schepen die varen voor de kusten van Somalië, in de Golf van Aden of in andere gebieden ter wereld waar zich in de toekomst problemen kunnen voordoen**.
- Met het oog op de stabiliteit van het wereldwijde zeevervoersysteem moeten de internationale scheepvaartroutes worden beschermd tegen handelingen die de verkeersstroom door die gebieden kunnen hinderen. Indien het vervoer via de Golf van Aden bijvoorbeeld, waarlangs meer dan 12% van het vervoer van olie over zee verloopt, op grote schaal zou moeten worden omgeleid via Kaap de Goede Hoop, zou niet alleen de reisafstand van de Golf van Aden naar Europa verdubbelen, maar zouden ook het brandstofverbruik, de emissies en de vervoerskosten aanzienlijk toenemen.
- De Commissie en de lidstaten moeten **actieplannen** opstellen, zoals snelle alarmsystemen, gezamenlijk toezicht op de activiteiten en beschermingsplannen. Dergelijke mechanismen zullen gebaat zijn bij het volledige gebruik van LRIT en andere adequate toezichtsystemen en bij versterkte coördinatie tussen de bevoegde instanties in de lidstaten.
- De Commissie en de lidstaten moeten samenwerken om adequate verbeteringen aan te brengen aan de internationale code voor de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten (ISPS); een programma van technische bijstand voor haven- en maritieme instanties moet worden overwogen.

4.4. Maritieme surveillance

Tegen 2018 moet de capaciteit van het zeevervoerssysteem in de EU worden versterkt door de invoering van een geïntegreerd informatiebeheersysteem voor **de identificatie, de controle, de opsporing en de melding** van schepen op zee en in de binnenwateren van en naar Europese havens en in transit door of in dichte nabijheid van de EU-wateren.

Een dergelijk systeem moet deel uitmaken van het e-Maritime Initiative en moet zich ontwikkelen tot een geïntegreerd EU-systeem voor de verstrekking van e-diensten op de verschillende niveaus van de vervoersketen. In dat opzicht moet het systeem zo interageren met e-Freight, e-Customs en intelligente vervoerssystemen¹⁰ dat de gebruikers de lading kunnen opsporen en volgen, niet alleen over zee, maar gedurende de hele intermodale vervoersketen.

Voortbouwend op de beschikbare middelen, zoals AIS, LRIT, SafeSeaNet of CleanSeaNet, of middelen die in ontwikkeling zijn, zoals Galileo en GMES, en rekening houdend met de noodzaak om EUROSUR¹¹ volledig te ontwikkelen, moet de EU de totstandbrenging

¹⁰ COM(2007) 607 van 18.10.2007.

¹¹ Zie de conclusies van de Raad van 5.6.2008 met betrekking tot de toekomstige ontwikkeling van Frontex, Eurosur en de toekomstige uitdagingen van het beheer van de buitengrenzen van de EU.

promoten van een platform voor de **convergentie** van op zee, op het land en in de ruimte gebaseerde technologieën, de **integriteit** van toepassingen en **het beheer en de controle** van informatie op een "need-to-know"-basis. Civiel-militaire samenwerking moet worden bevorderd om dubbel werk te vermijden.

De Commissie werkt ook aan de totstandbrenging van een geïntegreerd grens- en sectoroverschrijdend EU-surveillancesysteem¹². Een van de belangrijkste doelstellingen hiervan is de uitwisseling van informatienetwerken tussen nationale autoriteiten, om de interoperabiliteit van de surveillanceactiviteiten te bevorderen, de efficiëntie van de activiteiten op zee te verbeteren en de tenuitvoerlegging van de wetgeving en het beleid van de Gemeenschap ter zake te bevorderen¹³.

4.5. Zeevervoer als kernelement van de energiezekerheid in de EU

Het zeevervoer is van essentieel belang voor de energiezekerheid in de EU en is derhalve een belangrijk instrument van het Europese energiebeleid. Het maakt deel uit van de EU-**strategie voor de diversifiëring van de aanvoerroutes en energiebronnen**. 90 % van de olie wordt over zee vervoerd en er is een groeiende trend naar het vervoeren van aardgas in vloeibare vorm via tankers (LNG). Vele andere energieproducten worden eveneens over zee vervoerd¹⁴.

De vloot die energieproducten vervoert, in alle branches (tankers voor ruwe olie, olieproducten, LNG en LPG, en offshore bevoorradings- en ondersteuningsschepen), wordt steeds belangrijker voor de **goede werking van de energiemarkten en de continuïteit van de voorziening**, en dus voor het welzijn van de Europese burgers en van de hele Europese economie.

Bovendien tonen de recente onderbrekingen van de gas- en olievoorzieningen over land meer dan ooit het belang aan van de LNG-infrastructuur. Zoals benadrukt in de tweede strategische evaluatie van de energiesituatie¹⁵ zijn LNG-faciliteiten essentieel voor meer **flexibiliteit in de gasvoorziening** op de internationale energiemarkt, waardoor solidariteit in crisissituaties mogelijk wordt gemaakt. In het kader van de EU-inspanningen voor de kwaliteit van de scheepvaart moet het vervoer van energieproducten voldoen aan de strengste technologische normen en moeten bemanningen een degelijke opleiding krijgen.

5. INTERNATIONALE SAMENWERKING

De Europese Unie zet zich sinds lang in voor open en eerlijke mededinging in de scheepvaart en voor de kwaliteit van de scheepvaart. Daarom ondersteunt zij het werk van de gespecialiseerde internationale organisaties op het gebied van het zeevervoer, zoals de IMO, de IAO, de WTO en de WDO, en beschikt zij over een sterk en groeiend netwerk van bilaterale zeevervoersakkoorden en -dialogen met de belangrijke scheepvaart- en handelspartners.

De zeevervoersovereenkomst van 2002 tussen de Commissie en de lidstaten en China is hiervan een goed voorbeeld. Dezelfde benadering wordt gevolgd in het kader van de

¹² SEC(2008) 2737 van 3.11.2008.

¹³ Een overzicht van de in 2008 ondernomen acties is te vinden in SEC(2008) 3727 van 13.10.2008; een mededeling van de Commissie aan de Raad en het Europees Parlement over maritieme surveillance is voorzien voor 2009.

¹⁴ Zie het werkdocument van de diensten van de Commissie over een betere onderlinge afstemming van het energie- en het maritieme beleid "Energy policy and maritime policy: ensuring a better fit" - SEC(2007) 1283/2 van 10.10.2007.

¹⁵ SEC(2008) 2794 en SEC(2008) 2791.

bestaande bilaterale betrekkingen en onderhandelingen van de EU op regionaal niveau, bijvoorbeeld binnen de Europees-mediterrane samenwerking (Euromed), de Unie voor het Middellandse Zee-gebied en de samenwerking met Mercosur.

Om de wereldwijde uitdagingen waarmee de scheepvaart en de maritieme diensten worden geconfronteerd, aan te gaan, zijn overtuigende antwoorden van de internationale gemeenschap vereist. De Commissie en de lidstaten zijn goed geplaatst om een verandering tot stand te brengen die moet uitmonden in een **alomvattend internationaal regelgevingskader voor de scheepvaart** dat een antwoord biedt op de uitdagingen van de 21^e eeuw:

- Gezamenlijke actie op Europees niveau in verscheidene fora is essentieel, bijvoorbeeld wat betreft governance (UNCLOS), internationale handel (WTO en bilaterale dialogen en overeenkomsten inzake zeevervoer, UNCITRAL), veiligheid, beveiliging en milieubescherming (IMO), arbeid (IAO) of douane (WDO).
- De Commissie en de lidstaten moeten samenwerken en streven naar het verwezenlijken van alle doelstellingen op het gebied van het EU-beleid inzake maritieme beveiliging en veiligheid door middel van **internationale instrumenten** die via de IMO worden goedgekeurd. Als de IMO-onderhandelingen mislukken, moet de EU, als een eerste stap en in afwachting van een bredere internationale consensus, het voortouw nemen bij de tenuitvoerlegging van maatregelen betreffende kwesties die van bijzonder belang zijn voor de EU, rekening houdend met het internationale concurrentielandschap.
- Om te kunnen handelen als een efficiënt team dat op sterke individuele spelers kan vertrouwen, dienen de lidstaten **de erkenning en de zichtbaarheid van de EU binnen de IMO** te versterken door het coördinatiemechanisme van de EU te formaliseren en aan de EU het formele statuut van waarnemer binnen deze organisatie toe te kennen, indien zij geen volwaardig lidmaatschap kan bekomen. Dit zal geen afbreuk doen aan de rechten en plichten van de EU-lidstaten in hun hoedanigheid als verdragsluitende partijen bij de IMO.
- De Commissie en de lidstaten moeten werken aan een **beter mechanisme voor de snelle ratificatie van IMO-overeenkomsten op wereldschaal**, en daarbij de mogelijkheid onderzoeken om ratificatie op basis van de vlag te vervangen door ratificatie op basis van de vloot zoals die is gedefinieerd door het land van vestiging.
- De Commissie en de lidstaten moeten samenwerken met de scheeps- en handelspartners om te komen tot een convergentie van meningen binnen de IMO. De internationale samenwerkingsinspanningen van de EU moeten leiden tot de totstandbrenging van een **mechanisme voor de daadwerkelijke handhaving van internationaal goedgekeurde regels door alle vlaggen- en kuststaten ter wereld**.
- In de recente mededeling van de Commissie over het Noordpoolgebied¹⁶ worden voorstellen gedaan om **dit zeebekken te beschermen en in stand te houden** en, in het bijzonder, om te zorgen voor duurzame commerciële scheepvaart in het Noordpoolgebied; deze voorstellen moeten worden opgevolgd.

6. HET VOLLEDIGE POTENTIEEL VAN DE KORTE VAART EN VAN ZEEVERVOERSDIENSTEN VOOR BEDRIJVEN EN BURGERS IN EUROPA BENUTTEN

De verdere economische integratie van de EER-lidstaten en de buurlanden zal positieve gevolgen hebben voor de zeevervoersverbindingen binnen Europa. Tegen 2018 zou de Europese economie hersteld moeten zijn van de huidige crisis. Verwacht wordt dat het

¹⁶ COM(2008) 763 van 20.11.2008.

zeevervoer in de EU-27 zal toenemen van 3,8 miljard ton in 2006 tot zowat 5,3 miljard ton in 2018. Dat betekent dat zowel de infrastructuur, met inbegrip van de havens en de infrastructuurverbinding met het hinterland, als de scheepvaartsector binnen tien jaar minstens 1,6 miljard ton meer moet aankunnen dan nu. Ook het passagiersvervoer, onder meer via veerboten en cruiseschepen, zal toenemen. De territoriale continuïteit, de regionale cohesie en de kwaliteitsnormen voor passagiers zullen gegarandeerd moeten worden.

De uitdaging bestaat erin te voorzien in de juiste mix van maatregelen om ervoor te zorgen dat de havens efficiënt aan hun “toegangspoortfunctie” kunnen voldoen. Daartoe is zowel nieuwe infrastructuur vereist als een betere benutting van de bestaande capaciteit dankzij een verhoging van de havenproductiviteit. Het bestaande systeem, met inbegrip van hinterlandverbindingen en vervoerscorridors, moet worden aangepast om tegemoet te komen aan de verwachte groei. In dat opzicht, dienen dit de belangrijkste prioriteiten te zijn:

- Een echte **‘Europese zeevervoersruimte zonder grenzen’** tot stand brengen, om onnodige administratieve lasten, dubbele grensoverschrijdende controles, het gebrek aan geharmoniseerde documenten en alle andere factoren die de potentiële groei van de korte vaart belemmeren, te vermijden.
- De in de mededeling over **een Europees havenbeleid** aangekondigde maatregelen ten uitvoer leggen. **Havendiensten** moeten worden aangeboden met volledige inachtneming van de vereisten inzake veiligheid, beveiliging en duurzame groei, en verenigbaar zijn met de beginselen van eerlijke concurrentie, financiële transparantie, non-discriminatie en rentabiliteit.
- Zorgen voor **de juiste voorwaarden om investeringen in de havensector aan te trekken**, door voorrang te geven aan de modernisering en uitbreiding van infrastructuurprojecten voor de verbinding tussen haven en hinterland in gebieden die vatbaarder zijn voor congestieproblemen.
- Algemeen invoeren van **versnelde procedures** voor milieubeoordelingen van havenuitbreidingen, waardoor de **doorlooptijd beduidend korter wordt**. De Commissie zal **richtsnoeren** opstellen over de **toepassing van de communautaire milieuwetgeving op de havenontwikkeling**¹⁷.
- Versterken van de EU-strategie om te zorgen voor de volledige ontwikkeling van projecten voor **“snelwegen op zee”**, door de opstart van innovatieve geïntegreerde intermodale vervoersoplossingen te bevorderen, de administratieve voorschriften te vereenvoudigen en de door de Commissie voorgestelde initiatieven op het gebied van groener vervoer te ondersteunen.
- De EU-financieringsprogramma’s, zoals de **trans-Europese vervoersnetwerkprojecten**, Marco Polo of de instrumenten van het Regionale Beleid moeten die ontwikkelingen ondersteunen en de verschuiving tussen de vervoerstakken bevorderen.
- Bevorderen van maatregelen om te zorgen voor **betere verbindingen naar eilanden en beter langeafstandsvervoer van passagiers binnen de EU** via kwalitatief degelijke veerboot- en cruisediensten en geschikte terminals. Versterken van het kader om openbare zeevervoersdiensten te verlenen die volledig voldoen aan de vereisten van territoriale continuïteit, rekening houdend met de ervaring die is opgedaan sedert de goedkeuring van de cabotageverordening in 1992.

¹⁷ COM(2007) 616 van 18.10.2007 inzake een Europees havenbeleid.

- In diezelfde context: onderzoek van de economische instrumenten (zoals belastingen, heffingen of emissiehandelsregelingen) voor “**correcte prijzen**”¹⁸, om de gebruikers aan te moedigen gebruik te maken van de korte vaart om congestieproblemen aan te pakken, en bevordering van marktoplossingen die bijdragen tot de duurzaamheid van de vervoersketen als geheel.
- De kwestie van **passagiersrechten voor gebruikers van veerboot- en cruisediensten** in Europa aanpakken, door een kwaliteitscampagne te promoten (met beloningen voor de beste veerbootexploitanten).

7. EUROPA MOET WERELDLEIDER ZIJN INZAKE MARITIEM ONDERZOEK EN INNOVATIE

Het concurrentievermogen van de Europese maritieme industrieën en de capaciteit van deze industrieën om te voldoen aan de uitdagingen op het gebied van milieu, energie, veiligheid en menselijke middelen, worden in grote mate beïnvloed door onderzoeks- en innovatie-inspanningen, die verder moeten worden aangemoedigd.

De huidige uitdagingen bieden belangrijke kansen voor de groei en de efficiëntie van de industrie. Nu eindgebruikers meer en meer belang hechten aan de “vergroening” van de aanbodketen door ondernemingen, en schippers om ecologisch verantwoord vervoer vragen, winnen duurzaamheid en maatschappelijk verantwoord ondernemen terrein als concurrentievoordelen.

In de zeevervoerssector is bijvoorbeeld veel ruimte voor het verbeteren van de energie-efficiëntie van schepen, het verminderen van scheepsgerelateerde milieueffecten, het beperken van de risico's op ongevallen en het garanderen van betere leefkwaliteit op zee. Er is een groeiende behoefte aan adequate inspectie- en controle-instrumenten en aan de ontwikkeling van geavanceerde technologische en milieunormen.

De Europese maritieme sector moet voordeel trekken uit de belangrijke OTO-inspanningen die zijn geleverd in het kader van de opeenvolgende EU-kaderprogramma's voor onderzoek en ontwikkeling en andere activiteiten:

- Een heel belangrijke uitdaging is het ontwikkelen van **nieuwe ontwerpen voor schepen en materiaal om de veiligheid en de milieuprestaties te verbeteren**. Doelgerichte OTO-initiatieven moeten leiden tot nieuwe vormen van ontwerp, geavanceerde structuren, materialen, schone aandrijving en energie-efficiënte oplossingen. Om dit concurrentievoordeel te behouden, moeten gepaste maatregelen worden genomen om de kennis en het intellectueel eigendom adequaat te beschermen.
- Duurzame mobiliteit vereist bovendien technologische ontwikkelingen en geavanceerde logistieke concepten die de **efficiëntie van de gehele vervoersketen** via de korte vaart en de binnenvaart moeten garanderen .
- Alle actoren moeten erbij worden betrokken, om te ervoor te zorgen dat de oplossingen die uit die inspanningen voortvloeien, op de markt worden geïntroduceerd. Er dient ten volle gebruik te worden gemaakt van **OTO-platforms**, zoals het WATERBORNE-technologieplatform.
- In de recente mededeling van de Commissie over een Europese strategie voor marien en maritiem onderzoek¹⁹ wordt een kader geschetst waarbinnen de Europese maritieme sector

¹⁸ COM(2008) 435 van 8.7.2008.

¹⁹ COM(2008) 534 van 3.9.2008. Ook programma's als 'Leadership 2015' en 'Life' ondersteunen de voor het zeevervoer belangrijke innovatie.

deze technologische uitdagingen kan aanpakken via een betere integratie met de mariene wetenschap en het marien onderzoek.

- Er moeten adequate **ICT-instrumenten voor inspectie en monitoring** worden ontwikkeld, ook met betrekking tot surveillance. Het technische beheer van de vloot, waaronder de controle op afstand van de motorprestaties, de kracht van de structuur en de algemene bedrijfstoestand van schepen, moet worden bevorderd met behulp van geavanceerde telecommunicatiesystemen. Daartoe moet een referentiekader tot stand worden gebracht om de **ontwikkeling van “e-Maritime”-diensten**²⁰ op Europees en wereldniveau mogelijk te maken. Dergelijke e-diensten moeten ook openbare instanties, havengemeenschappen en scheepvaartmaatschappijen omvatten.

8. CONCLUSIE

De Europese Unie en de lidstaten hebben een groot gemeenschappelijk belang bij het bevorderen van een veilige, beveiligde en efficiënte Europese en internationale scheepvaart op schone zeeën en oceanen, bij het concurrentievermogen op lange termijn van de Europese scheepvaart en de aanverwante maritieme sectoren op de wereldmarkt, en bij de aanpassing van het volledige zeevervoerssysteem aan de uitdagingen van de 21^e eeuw.

De strategische opties die in deze mededeling voor de Europese scheepvaart en het Europese zeevervoerssysteem worden voorgesteld met het oog op 2018, bieden een kader voor het bereiken van deze doelstellingen.

De voorgestelde opties bouwen voort op een geïntegreerde benadering van het maritieme beleid en zijn gebaseerd op de kernwaarden van duurzame ontwikkeling, economische groei en open markten met eerlijke concurrentie en strenge milieu- en sociale normen. De hier uiteengezette voordelen moeten zich buiten de Europese grenzen uitbreiden tot de hele maritieme wereld, met inbegrip van de ontwikkelingslanden.

De Commissie zal streven naar een constructieve dialoog met alle stakeholders, om actie te ondernemen met het oog op de tenuitvoerlegging van de in deze strategische evaluatie bepaalde maatregelen.

²⁰ Zie punt 4.4.