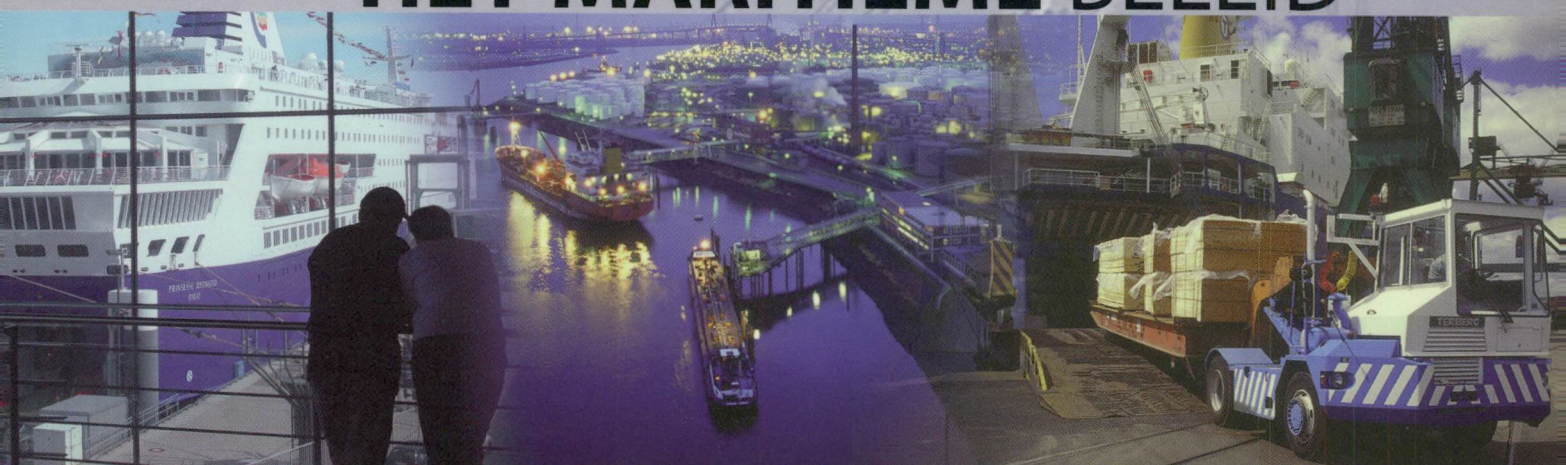


HET MARITIEME BELEID



Wetgeving en doelstellingen van de
Europese Unie voor het zeevervoer



3 Inleiding

4 Een EU-strategie voor het zeevervoer

Een centrale plaats in de EU-strategie voor duurzame ontwikkeling

Verdediging van de concurrentiepositie van de Europese vloot

Banen en opleidingen voor Europese zeelieden

Instandhouding van de vervoersverbindingen met de Europese eilanden

Wereldwijd een vlak speelveld

Beveiliging van het zeevervoer

6 Korte vaart en zeehavens

Korte vaart – Het duurzame alternatief

De havens in de EU nemen een uitermate belangrijke plaats in.

Snelwegen op zee

Eenvoudiger havendiensten die beter kunnen concurreren

Havengelden en overheidsfinanciering

O&O voor de korte vaart en havens

8 Maritieme veiligheid

Na *Erika* – Lacunes in de veiligheid wegwerken

De maatregelen in het kader van "*Erika I*" en "*Erika II*"

Naleving van internationale normen

Kwalificaties en arbeidsomstandigheden van zeelieden

Verbetering van de veiligheid van passagiersschepen

Veiligheidseisen voor specifieke scheepstypen

Vermindering van de vervuiling door schepen

Veiligheid en efficiency – Verkeersbeheer op zee

Zwarte doos

Transparantie – Van wezenlijk belang voor een hoogwaardige scheepvaartcultuur

O&O voor veiligheid op zee

15 Meer informatie

Het directoraat-generaal Energie en vervoer van de Europese Commissie zorgt voor het ontwikkelen en uitvoeren van het EU-beleid op deze nauw samenhangende gebieden. In het witboek uit 2001 "**Het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen**" worden 60 praktische maatregelen genoemd om de kwaliteit en efficiency van het vervoer in Europa tot 2010 aanzienlijk te verbeteren en de economische groei en de groei van de vraag naar vervoerssystemen los te koppelen van elkaar. Handhaving en verbetering van de veiligheid en de milieuprestaties van de scheepvaart is een essentiële pijler van dit globale beleid.

Gepubliceerd door: Europese Commissie, DG Energie en vervoer

B-1049 Brussel

http://europa.eu.int/comm/dgs/energy_transport/index_nl.html

Luxemburg: Bureau voor officiële publicaties der Europese Gemeenschappen, 2002

ISBN 92-894-3403-1

© Europese Gemeenschappen, 2002

Reproductie is toegestaan, mits de bron wordt vermeld.

Tekst voltooid op 23 augustus 2002.

Foto's met toestemming van: Port of Hamburg, Port of Kiel, Port of Calais, Port Autonome de Marseille, Maritime and Coastguard Agency, Brittany Ferries, G. Volkmann, P&O Nedlloyd and P&O Princess Cruises.

Printed in Belgium



INLEIDING

De centrale positie van Europa in de wereld-economie is altijd voor een groot deel te danken geweest aan een door successen gekenmerkte handel over zee. Het zeevervoer is nog steeds onlosmakelijk verbonden met de commerciële bedrijvigheid en cultuur van Europa en blijft een belangrijke bron van werkgelegenheid.

Deze bijdrage mag echter niet als vanzelfsprekend worden beschouwd. De Europese vloot heeft te maken met hevige concurrentie uit andere regio's, die niet altijd even eerlijk is. De aansluitingen tussen de scheepvaart en de Europese netwerken van spoorwegen, autowegen en waterwegen, die constant in ontwikkeling zijn, moeten voortdurend worden aangepast en gemoderniseerd. De openstelling voor concurrentie van de nationale markten voor zeevervoer in de Europese Unie is nagenoeg voltooid, maar met de uitbreiding zullen er nieuwe uitdagingen en nieuwe kansen komen. Met het oog op de bescherming van het zeemilieu zijn er nieuwe technische en wetgevende maatregelen nodig om de rijkdommen langs de kusten en in de open zee te beschermen. Om de veiligheid te verbeteren is het nodig dat iedereen zich houdt aan internationaal overeengekomen voorschriften, terwijl als gevolg van de terroristische aanslagen van 11 september 2001 een aantal beveiligingskwesties hoge prioriteit hebben gekregen.

Om optimaal te kunnen profiteren van de commerciële en maatschappelijke voordelen van veilig, efficiënt en betrouwbaar zeevervoer, moet Europa een aantal kwesties zoals concurrentie, veiligheid, technologie, opleiding en fysieke infrastructuur, op een samenhangende wijze aanpakken. Voor het komende decennium zijn de belangrijkste prioriteiten van het maritieme beleid van de EU:

1. een geïntegreerde strategie om het **concurrentievermogen van de scheepvaart in de EU** te verhogen
2. een voortdurend openstellen van **de markt wat de havens en scheepvaartdiensten betreft** als een rendabel alternatief voor het wegvervoer over lange afstanden met als doel de door de knelpunten in de infrastructuur veroorzaakte problemen af te zwakken
3. meer toezicht op alle schepen in de wateren van de EU om ervoor te zorgen dat **internationale wetten en normen** inzake veiligheid en milieuprestaties **strikt worden nageleefd**
4. verdere ontwikkeling van de door de EU genomen initiatieven om te komen tot **wereldwijde oplossingen, eventueel aangevuld met maatregelen op het niveau van de EU**, om zodoende de veiligheid op zee en de milieuprestaties te verbeteren
5. betere **beveiliging** voor het vervoer van passagiers en goederen, op schepen en in havens
6. ontwikkeling van de korte vaart en betere aansluiting van havens op netwerken voor het vervoer over land als een belangrijke bijdrage tot **duurzame ontwikkeling**, en het stimuleren van de totstandkoming van "snelwegen op zee",
7. verbetering van de **rechten van passagiers**
8. verbetering van het aanzien en de aantrekkelijkheid van **beroepen in de zeevaart** om knowhow in Europa te behouden
9. verbetering van de **transparantie van informatie** als een middel om de veiligheid te verbeteren en om toe te zien op de implementatie van het maritieme beleid van de EU
10. **technologische ontwikkeling** om de veiligheid en milieuprestaties van de zeevaart te verbeteren.

Deze prioriteiten vormen een integraal onderdeel van het algemene beleid van de EU op het gebied van het vervoer, zoals dit is neergelegd in het Witboek "**Het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen**".

Handelsverkeer

Meer dan 70 % van alle buitenlandse handel in Europa en 43 % van de tonkilometers die in het kader van de interne handel van Europa worden afgelegd vindt plaats over zee. Jaarlijks wordt 3 miljard ton vracht in EU-havens gelost of geladen.

Internationale concurrentiepositie

In 2000 vertegenwoordigde de vloot van de EU-reders (zowel onder Europese vlag als onder de vlag van derde landen) meer dan eenderde van de commerciële tonnage van de wereld.

Werkgelegenheid

De totale maritieme sector, dit wil zeggen met inbegrip van havens, scheepsbouw, visserij en geassocieerde bedrijven en diensten, verschaft werk aan naar schatting 2,5 miljoen mensen in de EU.

EEN EU-STRATEGIE VOOR HET ZEEVERVOER

Een centrale plaats in de EU-strategie voor duurzame ontwikkeling

Het vervoersbeleid van de EU is er in zijn algemeenheid op gericht een oplossing te vinden voor de hoge prijs die wij moeten betalen voor **congestie** op belangrijke routes en **ernstige bottlenecks** die worden veroorzaakt door natuurlijke barrières. Daarbij wordt er met name naar gestreefd een pakket maatregelen in te voeren om **goederen en passagiers van het wegvervoer over te hevelen** naar andere vervoersmodaliteiten en tegemoet te komen aan de behoefte van de Europese bevolking aan een Europees vervoerssysteem dat **veilig, betrouwbaar en milieuvriendelijk** is. Het zeevervoer kan en moet een belangrijke rol spelen om deze doelstellingen te bereiken en een significante bijdrage te leveren tot de doelstellingen die de Europese Raad in Göteborg in juni 2001 heeft vastgesteld voor duurzame ontwikkeling.

Dit hoofdstuk van deze brochure geeft een overzicht van de lopende initiatieven om het concurrentievermogen en de kwaliteit van de Europese scheepvaart te bevorderen. In het volgende hoofdstuk wordt een blik op de toekomst geworpen en wordt de visie van de Commissie uiteengezet op de "snelwegen op zee" die via efficiënte intermodale havens aansluiting geven op routes over land als onderdeel van een naadloos deur-tot-deur-netwerk voor het vervoer van vracht binnen geheel Europa. In het laatste hoofdstuk wordt ingegaan op de talrijke Europese initiatieven welke in de jongste jaren ontwikkeld zijn om de veiligheid en milieuprestaties van het zeevervoer te verbeteren en wordt er een visie gegeven op wat er nog verder dient te worden ondernomen.

Verdediging van de concurrentiepositie van de Europese vloot

De afgelopen 15 jaar is de concurrentie waarmee de Europese scheepvaart te maken krijgt, vooral op internationale vrachtroutes, sterk toegenomen. Veel maatschappijen uit derde landen kunnen profiteren van goedkope arbeidskrachten en lagere belastingen en in sommige gevallen van de minder strikte handhaving van veiligheidsnormen. Daarom zijn veel EU-reders ertoe overgegaan hun schepen "uit te vlaggen," dit wil zeggen in derde landen te registreren om dezelfde concurrentievoordelen te genieten.



Deze tendens heeft de daling van het aantal EU-zeelieden drastisch versneld. De EU is vastbesloten deze tendens te keren en zo mogelijk om te buigen om een dramatisch verlies van Europese knowhow in de zeevaart te voorkomen. Sommige lidstaten hebben "tweede registers" opgezet die toestaan dat zeelieden uit derde landen te werk worden gesteld volgens de lonen en socialezekerheidsstelsels van hun vaderland.

De economische neveneffecten van de scheepvaartsector in de EU zijn aanzienlijk. Het varende deel van de sector levert belangrijke bijkomende economische en werkgelegenheidsvoordelen op dank zij de neven-diensten aan de wal, van scheepsbouw tot bank- en verzekeringsactiviteiten. Zo staan tegenover elke baan op zee zes banen aan de wal. Gezien het economisch belang van de scheepvaart staat de Gemeenschap, mits bepaalde regels in acht worden genomen, overheidssteun toe om EU-maatschappijen een "vlak speelveld" te geven ten opzichte van hun internationale concurrenten. **De huidige regels zijn beschreven in de mededeling uit 1997 over staatssteun voor de maritieme sector**, die in 2002 zal worden herzien op basis van een evaluatie van de economische gevolgen.

Banen en opleidingen voor Europese zeelieden

Het aantal EU-zeelieden dat werkzaam is aan boord van in de EU geregistreerde schepen, is sinds 1985 bijna gehalveerd tot amper 111 000 (zie *figuur 1*). Als deze tendens doorzet, zal zij niet alleen ernstige gevolgen voor de werkgelegenheid hebben. Veilige en efficiënte scheepvaartmaatschappijen, goed onderhoud en verdere vermindering van de verontreiniging van de zee vergen hoge opleidingsnormen, waaraan zeelieden uit derde landen niet altijd voldoen. Om het concurrentievermogen van de scheepvaartsector te behouden en ervoor te zorgen dat goede veiligheids- en milieunormen worden gehanteerd, moet de Gemeenschap stappen ondernemen om haar eigen bronnen van ervaring en bekwaamheid te behouden en te ontwikkelen.

In 2001 heeft de Commissie een **mededeling inzake de opleiding en rekrutering van zeevarenden** aangenomen met aanbevelingen voor:

- de uitvoering van bestaande wetgeving inzake leef- en arbeidsomstandigheden aan boord van schepen
- vrijwillige overeenkomsten om voorrang te geven aan de tewerkstelling van Europese zeelieden aan boord van Europese schepen

- maatregelen om meer bekendheid te geven aan de carrièremogelijkheden van zeelieden en om het maatschappelijk aanzien van het beroep van zeevarenden te verbeteren
- verspreiding van de beste praktijken onder de nationale stelsels voor de opleiding van zeelieden

De sector en het beroep zullen gebaat zijn bij verdere wetgeving die gebaseerd is op, en zo mogelijk verder gaat dan, de internationale ILO-overeenkomsten.

Instandhouding van de vervoersverbindingen met de Europese eilanden

De economische ontwikkeling van perifere regio's is afhankelijk van goede vervoersverbindingen met belangrijke leveranciers en markten en, voor veel eilanden, van betrouwbare veerdiensten naar het vasteland.

Met **Verordening (EEG) nr. 3577/92** betreffende de cabotage in het zeevervoer (het recht van een maatschappij om diensten tussen twee havens in dezelfde lidstaat aan te bieden) worden deze diensten in het zeevervoer volledig geliberaliseerd en wordt er een speciale uitzonderingsbepaling gemaakt voor de overheids subsidie voor diensten naar, van en tussen eilanden, wanneer een dergelijke subsidie nodig is en op voorwaarde dat deze op transparante en niet-discriminerende wijze wordt toegekend, aangezien het EG-Verdrag het aanbod van vervoer door de openbare sector beperkt tot gevallen waarin de markt tekort schiet, en geen subsidies toestaat die de concurrentie onnodig vervalsen.

Wereldwijd een vlak speelveld

Op internationaal niveau heeft de Europese Unie zich volledig achter de GATS-onderhandelingen over zeevervoersdiensten, met inbegrip van nevendiensten, havendiensten en intermodale vervoersketens, in het kader van de Wereldhandelsorganisatie geschaard. Op haar eigen markten voor zeevervoer past de EU het beginsel van onbeperkte toegang volledig toe, zodat de participatie van internationale maatschappijen wordt bevorderd. Buiten de EU tracht zij alle belemmeringen weg te nemen die de toegang van Europese scheepvaartmaatschappijen tot vracht beperken of op een andere manier vrije en eerlijke concurrentie in de weg staan, waardoor hun deelname aan het internationale zeevervoer wordt beperkt.

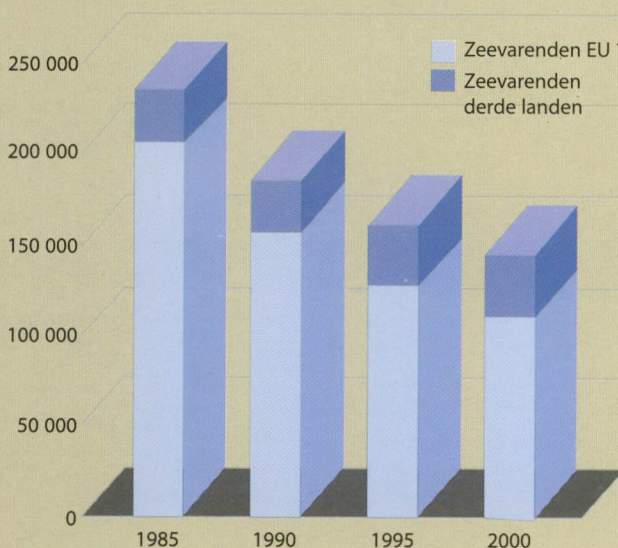
Bijna alle bilaterale overeenkomsten tussen de EU en derde landen voorzien al in gelijke behandeling van schepen onder EU-vlag of geëxploiteerd door EU-maatschappijen wat betreft havengelden en toegang tot haveninfrastructuur. In de loop van 2002 zal er een bilaterale zeevervoersovereenkomst met China worden gesloten, terwijl over een soortgelijke overeenkomst met India voorbereidende besprekingen worden gevoerd.

Het is van groot belang dat alle vlaggenstaten zich volledig houden aan internationale veiligheids- en milieuovereenkomsten. Het hanteren van lagere normen voor de zeevaart mag geen concurrentievoordelen opleveren. De Commissie steunt de recente voorstellen welke op de in januari 2002 in Japan gehouden ministeriële conferentie over het vervoer gedaan werden om de IMO auditingbevoegdheden te geven, zodat deze organisatie kan controleren of haar voorschriften worden toegepast.

Beveiliging van het zeevervoer

Na de gebeurtenissen van 11 september 2001 is duidelijk geworden dat het vervoer van passagiers en vracht over zee beter moet worden beveiligd. Schepen, havens en alle onderdelen van de vrachtvervoersketen, met name containers, moeten beter worden beveiligd. Het wereldwijde handelsverkeer vraagt om wereldwijde oplossingen die op regionaal niveau effectief worden toegepast. Daarom is een snelle goedkeuring van de IMO-bepalingen over regels en normen inzake beveiliging van het allerhoogste belang. In de gehele EU geldende maatregelen om de veiligheid verder te verbeteren zullen op basis van wat door de IMO overeen is gekomen verder worden ontwikkeld.

Figuur 1: Zeevarenden uit de EU en derde landen aan boord van in de EU geregistreerde schepen



Bron: Mededeling over opleiding en jaarverslag ECSA

KORTE VAART EN ZEEHAVENS

Korte vaart – Een duurzame keuze

De korte vaart is een efficiënte, kosteneffectieve en milieuvriendelijke component van het Europese vervoerssysteem. In 2000 werd, uitgedrukt in tonkilometer, 43 % van alle vracht binnen de EU vervoerd door de korte vaart. Het aandeel van het wegverkeer was dat jaar 45 %. Ook de korte vaart maakt een snelle groei door – 39 % gerekend in tonkilometer tussen 1990 en 2000. In dezelfde periode groeide alleen het wegvervoer sneller (zie *figuur 2*).

De chronische verstopping van een groot deel van het Europese wegen- en spoorwegennetwerk kost de Unie meer dan 0,5 % van haar totale economische productie. Samen met de binnenwateren biedt de korte vaart de meest kosteneffectieve oplossing voor het congestieprobleem. Ondanks de eensgezinde steun van zowel de politici als de industrie worden niet alle mogelijkheden van de korte vaart benut en is deze niet volledig in de logistieke keten van deur-tot-deur geïntegreerd. Dit is gedeeltelijk een kwestie van imago, en er moet dan ook meer promotie worden gemaakt voor de moderne mogelijkheden van de korte vaart. Nationale centra voor de promotie van de korte vaart in de verschillende Europese landen en het Europese netwerk voor de korte vaart (European Short Sea Network) spelen daarbij een essentiële rol (zie www.shortsea.info).



Daarnaast zijn er echter ook technische en administratieve praktische problemen. De Commissie is momenteel bezig met een grote operatie om de kritische knelpunten welke een gebruik op ruimere schaal van de korte vaart voorkomen te inventariseren en potentiële oplossingen voor te stellen. Richtlijn 2002/6/EG van het Europees Parlement en de Raad van 18 februari 2002 betreffende meldingsformaliteiten voor schepen die aankomen in en/of vertrekken uit havens van de lidstaten van de Gemeenschap betekent een stap in de goede richting. Daarenboven heeft de Commissie in het **Marco Polo**-programma voor de vijf jaren 2003-2007 een bedrag van 115 miljoen euro voorgesteld voor maatregelen om 12 miljard tonkilometer vracht per jaar van het wegvervoer binnen Europa over te hevelen naar de spoorwegen en de binnenwateren en, vooral, naar de korte vaart. Ook heeft de korte vaart behoefte aan efficiënte en gebruikersvriendelijke havens met korte aanlegtijden en een transparant systeem van havengelden.

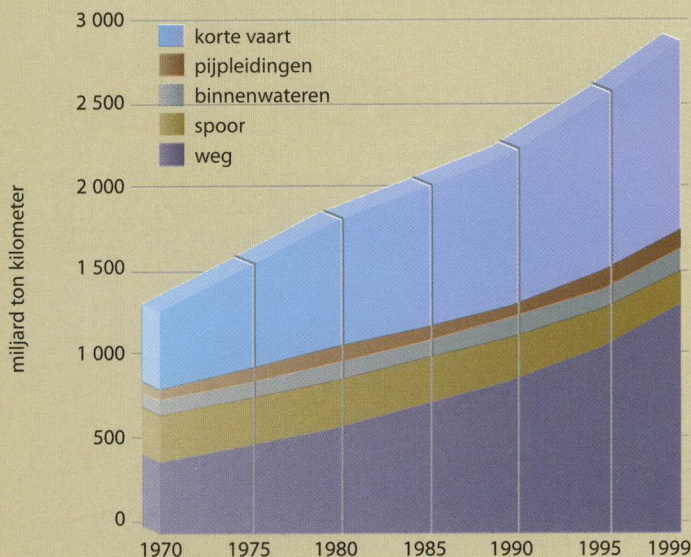
Om van de korte vaart een succes te maken is de rol die de industrie speelt van essentieel belang. Doch ook politieke steun op alle niveaus is broodnodig. De ministers van Vervoer van de EU hebben op een in juni 2002 te Gijón (Spanje) gehouden vergadering nogmaals hun steun betuigd aan de plannen voor de korte vaart.

De havens in de EU nemen een uitermate belangrijke plaats in.

Jaarlijks passeert hier zo'n 3 miljard ton vracht, waaronder meer dan driekwart van alle handel met derde landen. De havens vormen een essentiële schakel tussen de korte vaart en de vervoersnetwerken over land en tussen het vaste land en perifere regio's en eilanden. Het is dan ook van strategisch belang dat zij in staat zijn dit verkeer betrouwbaar en kosteneffectief af te handelen.

In 1996 hebben het Europees Parlement en de Raad voor het eerst richtsnoeren vastgesteld voor de ontwikkeling van een uitgebreid trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-T) dat een reeks rechtstreekse routes over het gehele continent omvat en alle belangrijke vervoersmodaliteiten koppelt. In de TEN-T-plannen, die in 2001 zijn herzien en bijgewerkt, wordt de cruciale rol van de korte vaart en de zeehavens in een geïntegreerd vervoersnetwerk erkend.

Figuur 2: Groei van het vrachtvervoer binnen de EU per modaliteit, 1970-1999



Snelwegen op zee

In het recente witboek van de Commissie, "**Het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen**" wordt benadrukt dat er binnen het trans-Europese netwerk "snelwegen op zee" moeten komen om knelpunten in het vervoer te omzeilen, bijvoorbeeld die in de Alpen, de Pyreneeën en de Beneluxlanden. Als eerste stap bij het opzetten van snelwegen op zee moeten de verbindingen tussen de zeehavens en de spoorwegen en binnenwateren en de kwaliteit van de haven-diensten worden verbeterd.

Eenvoudiger havendiensten die beter kunnen concurreren

Efficiënte havendiensten – vrachtafhandeling, sleep-, afmeer-, loods- en passagiersdiensten – zijn een eerste vereiste voor een gestroomlijnde exploitatie van havens. Voor schepen en vracht vertegenwoordigen deze diensten het grootste deel van de totale kosten die het aandoen van een haven met zich meebrengt. De markten voor commerciële havendiensten zijn in de verschillende landen in verschillende mate ge-liberaliseerd, maar alle lidstaten zijn van plan deze markten volledig open te stellen.

In februari 2001 heeft de Commissie een voorstel aangenomen voor een **richtlijn inzake de toegang tot de markt voor havendiensten**. Het doel is duidelijke regels en transparante procedures in te voeren voor de toegang tot deze diensten. Dit voorstel wordt thans in de Raad en het Europees Parlement besproken en zou begin 2003 moeten worden goedgekeurd. Deze richtlijn vormt samen met een verslag over de huidige overheidsfinanciering en heffingen in havens van de Unie en een samenvatting van de voorschriften van de Unie inzake overheidsfinanciering en staatsteun voor zeehavens het zogeheten "**havenpakket**".

Havengelden en overheidsfinanciering

De manier waarop de eigendom, organisatie en exploitatie van havens is geregeld loopt tussen de lidstaten en binnen de lidstaten van de Europese Unie sterk uiteen. Het "havenpakket" is niet bedoeld om de eigendom en het management van de havens van de lidstaten te regelen. De Commissie heeft echter tot taak erop toe te zien dat overheidsfinanciering van havens geen staatssteun vormt en dat de heffingen die de exploitanten aan de gebruikers van havenfaciliteiten en -diensten aanrekenen, transparant en billijk zijn.

O&O voor de korte vaart en havens

Om politieke maatregelen op het gebied van het zeevervoer te onderbouwen vindt sinds 1994 onderzoek plaats in het EU-kaderprogramma voor onderzoek. Het onderzoek betrof vooral de ontwikkeling en beproeving van nieuwe operationele en technologische concepten en systemen die nodig zijn om aan de toenemende vraag te voldoen en de veiligheid, milieubescherming en interoperabiliteit te verbeteren, met name op belangrijke strategische gebieden zoals de korte vaart en de havens. Het onderliggende doel daarbij was innovatieve oplossingen te ontwikkelen die helpen om het potentieel van de korte vaart te verwezenlijken als een integrerend onderdeel van naadloze intermodale vervoersketens van deur-tot-deur. Meer gedetailleerde informatie over het onderzoeksprogramma en de projecten van de EU op het gebied van het vervoer is verkrijgbaar op de volgende website:

<http://europa.eu.int/comm/transport/extra/home.html>



MARITIEME VEILIGHEID

Na *Erika* – Lacunes in de veiligheid wegwerken

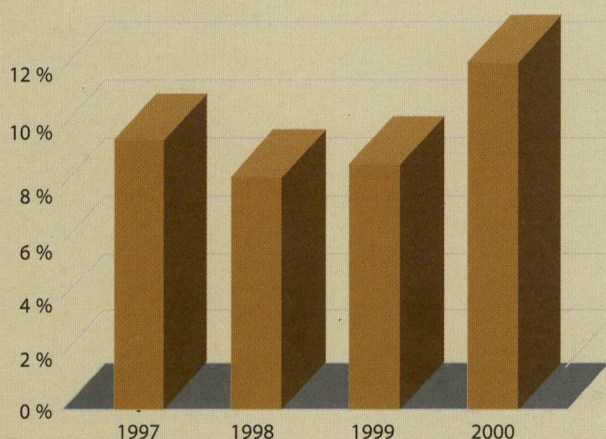
Toen de olietanker *Erika* in december 1999 voor de kust van Bretagne in stukken brak, kwam 20 000 ton zware ruwe olie in zee terecht, die de Franse kust over een lengte van 400 km vervuilde. De gevolgen voor het milieu van deze ramp en de gigantisch hoge kosten van de schoonmaakoperatie en van de vergoeding van de schade die aan de visserij en het toerisme werd toegebracht, brachten een schokgolf teweeg onder politici en de bevolking. Bij dit ongeluk met de *Erika* kwam ook een aantal duidelijke zwakheden in het internationale maritieme veiligheidssysteem aan het licht, hetgeen voor de Commissie aanleiding was om onmiddellijk een aantal voorstellen uit te werken voor een reeks maatregelen om de maritieme veiligheid te verbeteren (zie *figuur 3*). In totaal heeft de EU nu meer dan 20 besluiten voor wetgeving op het gebied van de maritieme veiligheid, die alle belangrijke wetgevingsgebieden bestrijken, goedgekeurd, waardoor de veiligheid op zee thans de meest ontwikkelde sector van het beleid inzake zeevervoer geworden is.

Wanneer scheepvaartmaatschappijen internationale voorschriften overtreden om kosten te besparen en daarbij levens en het milieu op het spel zetten, verkrijgen zij oneerlijke concurrentievoordelen ten opzichte van degenen die zich wel aan de voorschriften houden. Al in 1993 had de Commissie in haar mededeling "**Een gemeenschappelijk beleid inzake de veiligheid op zee**" een kader beschreven om geleidelijk een einde te maken aan dit soort oneerlijke concurrentie. De grondbeginselen van het gemeenschappelijk beleid voor maritieme veiligheid zijn:

- convergente **toepassing** van internationaal overeengekomen voorschriften inzake maritieme veiligheid en milieubescherming – met name voorschriften van de IMO (Internationale Maritieme Organisatie) en de ILO (International Labour Organisation, Internationale Arbeidsorganisatie)
- uniforme **naleving** van deze regels in de wateren van de EU
- **aanvullende** maatregelen van de EU in gevallen waarin internationale regels onvoldoende worden geacht
- **een belangrijker rol voor de EU** op het internationale toneel.

In maart 2000 publiceerde de Commissie, in de onmiddellijke nasleep van de ramp met de *Erika*, een pakket voorstellen om de maritieme veiligheid in de wateren van de EU te verbeteren, bekend als "**Erika I**". De drie maatregelen (zie hieronder) zijn in december 2001 door het Europees Parlement en de Raad goedgekeurd, en zullen medio 2003 in werking treden. Een tweede pakket voorstellen "**Erika II**", dat onder meer de oprichting van een Europees Agentschap voor maritieme veiligheid en de oprichting van een netwerk voor controle van het vervoer over zee behelst, werd in december 2000 ingediend en in juni 2002 goedgekeurd.

Figuur 3: Door bij het memorandum van Parijs aangesloten landen aangehouden olietankers die niet aan de normen voldeden, 1997-2000



DE MAATREGELLEN IN HET KADER VAN “ERIKA I” EN “ERIKA II”

“Erika I” heeft betrekking op de ernstige lacunes in de EU-wetgeving die door de olieramp van december 1999 aan het licht kwamen:

- in de eerste plaats **werd de bestaande richtlijn inzake havenstaatcontrole aangescherpt**. Het aantal grondige inspecties van schepen in de havens van de EU is sterk uitgebreid. Meer dan 4000 schepen die als een bijzonder risico worden gezien zullen ieder jaar verplicht aan een structurele inspectie worden onderworpen. Schepen die bij herhaling in een slechte toestand blijven te verkeren zullen op een zwarte lijst worden geplaatst en zullen niet meer in havens van de EU worden toegelaten,
- in de tweede plaats **werd de bestaande richtlijn aangescherpt waarmee de activiteiten worden geregeld van de classificatiebureaus** die namens de vlaggestaten structurele veiligheidscontroles op schepen verrichten. De kwaliteitseisen voor classificatiebureaus zijn strenger geworden. De bureaus krijgen alleen toestemming om binnen de EU actief te zijn indien zij voortdurend aan deze eisen voldoen en de prestaties van de classificatiebureaus zullen streng worden gecontroleerd. Indien de normen niet worden gehaald zal dit tot gevolg hebben dat de Gemeenschap de toestemming om namens de lidstaten van de EU te opereren tijdelijk of voorgoed weigert,
- in de derde plaats **werd het tijdschema voor de wereldwijde afschaffing van enkelwandige olietankers vervroegd**. Met dubbelwandige tankers kan bij een ongeluk in veel gevallen een milieuramp worden voorkomen. Om die reden had de IMO het besluit genomen dat met ingang van 1996 alleen nog dubbelwandige tankers mochten worden gebouwd. De geleidelijke vervanging van enkelwandige door dubbelwandige tankers werd evenwel over een hele lange periode gespreid die pas in 2026 zou aflopen. De EU drong erop aan om dit proces te versnellen, hetgeen na moeizame onderhandelingen door de maritieme wereld werd geaccepteerd. De industrie volgde snel en dubbelwandige tankers vertegenwoordigen thans bijna de helft van het in de wereld aanwezige tonnage. De laatste enkelwandige tankers zullen volgens de nieuwe internationale en in de EU geldende normen tegen 2015 uit de wateren van de EU zijn verdwenen.

Deze drie maatregelen werden in december 2001 door het Europees Parlement en de Raad goedgekeurd. De lidstaten van de EU zijn thans bezig om de betrokken maatregelen in hun nationale wetgeving om te zetten, en dit zal op zijn laatst halverwege 2003 zijn afgerond.

“Erika II” verstrekt een aantal praktische oplossingen ter ondersteuning van de nieuwe maatregelen:

- in de eerste plaats behelst het een verzoek tot oprichting van een **Europees Agentschap voor de veiligheid van de zeevaart** (EMSA – European Maritime Safety Agency), dat erop moet toezien dat de EU-voorschriften inzake de veiligheid van de zeevaart doeltreffend ten uitvoer worden gelegd. De lidstaten en de kandidaat-landen staan steeds meer onder druk om een aantal nieuwe veiligheidsvoorschriften toe te passen en de door hen gebruikte inspectie- en controleprocedures te harmoniseren. Het nieuwe agentschap zal deze inspanningen steunen door inlichtingen te verzamelen, een databasis op het gebied van maritieme veiligheid bij te houden, de classificatiebureaus te controleren, en havenstaatcontrole-inspecties in de lidstaten te organiseren. Ook het uitwisselen van goede praktijken tussen de lidstaten zal worden vergemakkelijkt en er zal technische bijstand worden verstrekt aan de Commissie op alle gebieden die verband houden met maritieme veiligheid en het voorkomen van vervuiling op zee. In afwachting van een door de Europese Raad te nemen besluit over de plaats van vestiging van het agentschap, zal dit voorlopig onderdak krijgen in één van de gebouwen van de Commissie te Brussel,
- in de tweede plaats wordt hierin een richtlijn voorgesteld betreffende de invoering van een kennisgevingssysteem om het **verkeer** dat van de Europese wateren gebruik maakt **beter te volgen**. De lidstaten zullen meer bevoegdheden krijgen om tussenbeide te komen wanneer er sprake is van een risico op een ongeluk of vervuiling. Zo zal schepen die de wateren van de EU bevaren verzocht worden om voorzieningen te treffen voor automatische identificatiesystemen, terwijl er datarecorders (zwarte dozen) zullen worden geïnstalleerd om het opsporen van ongevallen te vergemakkelijken. Dank zij de richtlijn zullen de procedures worden verbeterd voor een gezamenlijk gebruik van gegevens over gevaarlijke ladingen en zullen havenautoriteiten schepen kunnen verhinderen uit te varen in slechte weersomstandigheden. Ook zal iedere aan zee gelegen lidstaat verzocht worden lig- of ankerplaatsen ter beschikking te stellen van schepen die in nood verkeren,
- in de derde plaats wordt voorgesteld om het huidige mechanisme **om slachtoffers van vervuiling schade-loos te stellen** te verbeteren. De maximumbedragen die zullen moeten worden betaald als er een olieramp in de Europese wateren plaatsvindt zullen fors worden verhoogd, en er zal op worden toegezien dat er passende straffen worden opgelegd aan de veroorzakers van schade door vervuiling als gevolg van onachtzaamheid.

De eerste twee maatregelen werden in juni 2002 door het Parlement en de Raad goedgekeurd, terwijl het derde voorstel tot een belangrijke herziening en verbetering heeft geleid van het internationale systeem voor vergoeding van schade door vervuiling met olie, het IOPC-fonds.

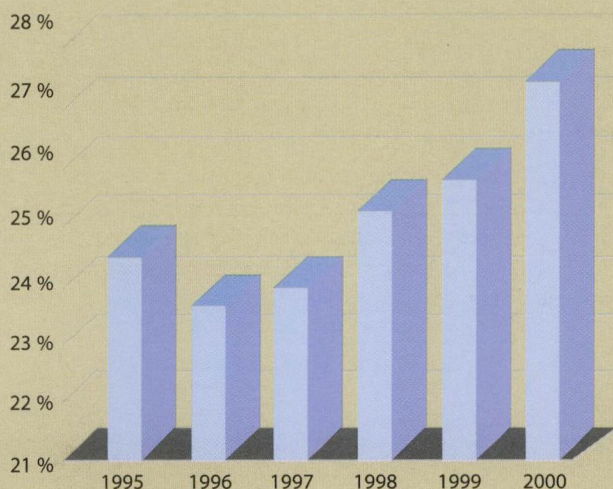
Naleving van internationale normen

Maritieme veiligheid is in hoge mate op internationaal vlak geregeld. Het grootste probleem is dat er wat betreft de manier waarop deze internationale regels in de praktijk worden toegepast grote verschillen worden waargenomen. Een groot aantal vlaggenstaten, dit wil zeggen landen waar schepen zijn geregistreerd, gaat systematisch voorbij aan internationale veiligheidsnormen of laat na deze ten uitvoer te leggen. Als reactie daarop is de EU een groot voorstander van een systeem van havenstaatcontrole-inspecties (zie *figuur 4*). Bij Richtlijn 95/21/EG van de Raad van juni 1995 zijn gemeenschappelijke procedures vastgesteld voor de **inspectie en aanhouding van schepen die havens in de lidstaten aandoen**. Het doel van de havenstaatcontrole is erop toe te zien dat de veiligheidscertificaten die door de vlaggenstaten worden afgegeven in overeenstemming zijn met de werkelijke toestand van het schip. Anders gezegd, bij de havenstaatcontrole wordt nagegaan of het schip aan de regels van de IMO voldoet. Op grond van de richtlijn wordt ten minste 25 % van de schepen die een haven in de EU aandoen gecontroleerd. Indien er belangrijke gebreken worden geconstateerd wordt het schip in de haven vastgehouden. Op het ogenblik worden er door de havenstaatcontrole-inspecteurs ongeveer 10 tot 12 000 schepen bezocht, maar daarvan worden er slechts rond de 700 aan een grondige controle onderworpen. Met de nieuwe richtlijn die naar aanleiding van de ramp met de *Erika* is goedgekeurd wordt gewaarborgd dat er jaarlijks uitgebreide inspecties zullen worden uitgevoerd bij meer dan 4 000 schepen die als een bijzonder risico worden beschouwd, zoals enkelwandige olietankers, verouderde bulkcarriers en chemicaliëntankers.

De meeste vlaggenstaten voeren niet zelf de controle uit van de schepen waarvan zij de vlag voeren. In plaats daarvan dragen zij **classificatiebureaus** op de inspecties namens hen te verrichten. Daardoor is de rol van de classificatiebureaus van cruciaal belang om de veiligheidsnormen van schepen wereldwijd te garanderen. Slechts een beperkt aantal classificatiebureaus (12 van de circa 50 bureaus die wereldwijd erkend zijn) heeft een vergunning om namens de lidstaten van de EU te werken. Voor het verkrijgen van deze vergunning dienen ze wat betreft de kwaliteit van hun werk en hun prestaties aan strenge criteria te voldoen, die onlangs nog werden aangescherpt.

Gezien de cruciale rol die de regels en de besluiten van de IMO in de wereld van de maritieme veiligheid spelen heeft de Commissie haar voornemen bekendgemaakt om de Gemeenschap meer inspraak te geven in de besluitvorming van deze organisatie. Zoals zij in het witboek "**Het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen**" uiteen heeft gezet heeft de Commissie de Raad een mandaat gevraagd om namens de Gemeenschap te gaan onderhandelen over een volwaardig lidmaatschap van de EU in de nabije toekomst.

Figuur 4: Percentage schepen dat door EU-havenstaten is geïnspecteerd, 1995-2000, gemiddelde EU-13



Kwalificaties en arbeidsomstandigheden van zeelieden

Gezien het feit dat 80 % van de ongevallen op zee veroorzaakt wordt door menselijk falen is het duidelijk dat de opleiding en sensibilisering van de bemanningsleden en de omstandigheden waaronder zij aan boord werken en rusten, van essentieel belang zijn voor de veiligheid van schepen, passagiers, vracht en het zeemilieu.

Er wordt van uitgegaan dat 10% van de zeevaartdiploma's vervalst is of op een frauduleuze manier is verkregen, terwijl er in de resterende gevallen wereldwijd geen sprake is van een uniforme opleiding of gelijkwaardige diploma's. Pogingen om hieraan te verhelpen zijn onlangs op internationaal en Europees niveau ondernomen. Richtlijn 94/58/EG van de Raad uit 1994 geeft het IMO-verdrag betreffende de **normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst** (STCW) kracht van EU-wet. Deze richtlijn die in 1998 en in 2001 is gewijzigd, schrijft voor dat de officieren op schepen die onder EU-vlag varen een specifieke opleiding hebben genoten en in het bezit zijn van een bewijs van beroepsbekwaamheid dat in het kader van het STCW-verdrag speciaal is erkend.

Bovendien bevatten twee richtlijnen van de Raad uit 1999 voorschriften voor de werktijden van zeelieden en voor de controle van de werktijden door de havenstaten.

Verbetering van de veiligheid van passagiersschepen

Een aantal tragische ongevallen met veerboten in het begin van de jaren negentig, met name het zinken van de roll-on/roll-off ferry Estonia in de Oostzee in september 1994, leidde tot de invoering van strengere voorschriften voor passagiersschepen. In de eerste plaats werden op grond van een verordening uit 1995 betreffende **een veiligheidsbeleid voor ro-ro-passagiersschepen** alle exploitanten van veerboten in de EU verplicht de bepalingen van de internationale veiligheidsbeleidscodes (ISM) van de IMO toe te passen. Het doel van de verordening is de vaardigheid van de bemanning te verbeteren om het hoofd te bieden aan noodsituaties en veiligheidsnormen voor de exploitatie van passagiersveerboten vast te leggen. Daarenboven werden er in 1998 en 1999 drie afzonderlijke richtlijnen goedgekeurd waarin een aantal thema's met betrekking tot de veiligheid van de passagiers aan bod komt:

- **harmonisatie van de veiligheidsnormen** voor alle passagiersschepen en hogesnelheidsschepen – gedetailleerde technische voorschriften voor de bouw, stabiliteit, brandbeveiliging en reddingsmiddelen van schepen registratie van passagiers en bemanning en uitbreiding van deze voorschriften tot schepen die binnen de landsgrenzen blijven, waarvoor tot nu toe de internationale regels niet golden;



- **registratie van passagiers en bemanning** – deze richtlijn schrijft voor dat alle opvarenden van passagiersschepen moeten worden geteld vóór de aanvang van een reis van 20 mijl of meer met het oog op doelmatige evacuatie-, zoek- en reddingsprocedures;
- een systeem van **verplichte inspecties voor alle passagiersschepen en hogesnelheidsschepen** die geregelde internationale of binnenlandse diensten uitvoeren naar of van EU-havens; de richtlijn schrijft voor dat de EU-havenstaten moeten controleren of schepen voldoen aan de veiligheidscertificaten van hun vlaggenstaten.

Zoals in het witboek *"Het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen"* uiteen is gezet blijft de bescherming van de passagiers één van de voornaamste doelstellingen van het Europese vervoerbeleid. Hieraan gedachtig heeft de Commissie in maart 2002 een **mededeling gepubliceerd met een aantal voorstellen om de veiligheid van passagiersschepen te vergroten**. Het gaat hierbij om:

- een voorstel voor een **richtlijn betreffende de invoering van specifieke stabiliteitseisen** voor alle ro-ro-passagiersschepen die voor internationale reizen worden gebruikt naar en van havens in de EU. Deze eisen komen erop neer dat een passagiersschip beter in staat is om te blijven drijven na een ernstig ongeval,
- een voorstel om de **bestaande richtlijn betreffende de veiligheidsvoorschriften voor passagiersschepen die binnenlandse reizen maken in de lidstaten aan te scherpen, maar tevens te vereenvoudigen**. De maatregelen omvatten onder meer specifieke stabiliteitseisen voor ro-ro-schepen, betere veiligheidsnormen voor hoge snelheidsschepen en veiligheidseisen voor passagiers met een beperkte mobiliteit,
- verder worden in de mededeling de standpunten van de Commissie uiteengezet ten aanzien van de vraag hoe de **aansprakelijkheid voor schade die door passagiers aan boord van schepen wordt geleden** geregeld moet worden en worden er wetgevende initiatieven op dit gebied aangekondigd.

In de Raad werd ten aanzien van de voorgestelde richtlijnen in juni 2002 een stevige consensus bereikt en na beraadslaging door het Europees Parlement verwacht men dat deze in de loop van 2003 communautair voorschrift zullen worden.



Veiligheidseisen voor specifieke scheepstypen

Het toenemende aantal ongevallen in de laatste decennia met **bulkcarriers** en de daaraan verbonden verliezen aan mensenlevens is een reden voor grote bezorgdheid. Bewezen is dat veel van de ongevallen met bulkcarriers te wijten zijn aan een verkeerde manier van laden en lossen bij de terminals. In 2001 werd er door de instellingen van de EU overeenstemming bereikt over gedetailleerde voorschriften voor het laden van dit soort schepen, waarbij men zich grotendeels heeft gebaseerd op de gedragscode van de IMO voor het veilig laden en lossen van bulkcarriers. Daarenboven zijn er in de richtlijn procedures vastgelegd voor samenwerking en communicatie tussen bulkcarriers en de vaste-lading-terminals en wordt er een kwaliteitszorgsysteem voor de terminals opgezet.

Een andere categorie schepen die aanleiding geeft tot speciale bezorgdheid zijn de vissersschepen. De internationale regeling voor de veiligheid van **vissersschepen** vertoont een aantal belangrijke lacunes, met name waar het schepen met een lengte tot 45 meter betreft. Door de EU zijn specifieke regels goedgekeurd om minimumveiligheidsnormen te garanderen voor alle vissersschepen die langer zijn dan 24 meter en de vlag van een lidstaat van de EU voeren of hun vangst in de havens van de EU aan land brengen. Deze richtlijn die in 1997 werd goedgekeurd en sindsdien is verduidelijkt en bijgewerkt, bevat gedetailleerde regels voor de bouw, de stabiliteit, het motorvermogen en de uitrusting van vissersschepen.

Vermindering van de vervuiling door schepen

Niet alleen ernstige natuurrampen vormen een bedreiging voor de Europese kusten en zeeën. Dit is ook het gebied waar een aantal van de drukst bevaren scheepvaartroutes ter wereld doorheen lopen. Er zijn speciale maatregelen nodig om het risico van milieuverontreiniging door schepen als gevolg van ongelukken of als gevolg van normale scheepvaartactiviteiten te voorkomen.

Een heel belangrijk punt is de toegang tot de informatie over de verschillende soorten lading welke per schip in de wateren van de EU vervoerd worden. Sinds de richtlijn van de Raad van 1993 inzake **gevaarlijke stoffen**, waarmee voor de eerste keer een systeem werd ingevoerd waarbij alle schepen die gevaarlijke of verontreinigende stoffen in de wateren van de EU vervoeren de bevoegde autoriteiten gedetailleerde gegevens over de lading moeten verstrekken, is de EU geleidelijk aan overgestapt naar een overzichtelijker systeem van informatiecontrole, verkeersbeheer en verontreinigingspreventie.

De richtlijn om het verkeer beter te volgen, die deel uitmaakte van het **Erika II**-pakket, zal de weg bereiden voor een geharmoniseerd Europees systeem inzake verkeersbeheer, met inbegrip van een specifieke controle op het vervoer van gevaarlijke goederen in alle wateren van de EU.

Om (opzettelijke) operationele lozingen van verontreinigende stoffen door schepen op zee tegen te gaan, welke het grootste deel van de door schepen veroorzaakte verontreiniging vertegenwoordigen, is in december 2000 een richtlijn betreffende **havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafval en ladingresiduen** aangenomen. Alle lidstaten moeten thans de nodige voorzieningen treffen om dergelijk afval in ontvangst te nemen en te verwerken, en ervoor zorgen dat de schepen gebruik maken van deze voorzieningen en aan de kosten daarvan bijdragen.

In juli 2002 heeft de Commissie maatregelen voorgesteld **om het gebruik van voor het milieu schadelijke aangroeiwerende verf op schepen te verbieden**. Gebleken is dat deze verf die gebruikt wordt om te voorkomen dat bepaalde organismen zich aan scheepsrompen vasthechten, elementen bevatten die ernstige risico's inhouden voor een aantal in ecologisch en economisch opzicht belangrijke mariene organismen. De Commissie stelt voor om organische tinverbindingen die als een actief biocide worden gebruikt tegen 1 januari 2003 te verbieden op schepen die de vlag van een lidstaat voeren en uiterlijk op 1 januari 2008 een volledig verbod van deze verbindingen te laten gelden voor alle schepen, en dat ongeacht de vlag die zij voeren. Met het voorstel worden de lidstaten en de kandidaat-landen tevens aangemoedigd om zo spoedig mogelijk de nieuwe internationale conventie inzake controle van schadelijke aangroeiwerende systemen (de AFS-conventie) te ratificeren.

Met betrekking tot tal van milieucriteria levert de scheepvaart in vergelijking met andere takken van vervoer een goede prestatie. Maar gezien de pogingen die de laatste

jaren in het werk zijn gesteld om de luchtvervuiling van bronnen die zich op het land bevinden, terug te dringen, neemt de **bijdrage van schepen aan de vervuilende emissies in de lucht** toe in de EU. Hierbij spelen zwaveldioxide- en stikstofoxide-emissies een belangrijke rol, die immers bijdragen tot verzuring en eutrofiëring, alsmede tot de vorming van ozon aan de grond en stofdeeltjes. Indien er niets wordt ondernomen kunnen de zwaveldioxide-emissies door schepen tegen 2010 drie vierde bedragen van de van het land afkomstige emissies. Voor stikstofoxide zal dit cijfer vermoedelijk rond de 60 % liggen. Om deze redenen heeft de Commissie een aantal voorstellen ingediend waarin een bepaalde strategie is uitgewerkt met betrekking tot de luchtverontreiniging door schepen, waarbij men in een eerste fase schepen wil verplichten om laagzwavelige brandstof te gebruiken in gebieden die bijzonder gevoelig zijn.

Een bron van toenemende bezorgdheid voor de Commissie zijn de **illegale lozingen van olie en andere vervuilende stoffen**. De internationale regels terzake in met name het Marpol-verdrag zijn heel streng, maar worden door veel schepen genegeerd en het verzamelen van bewijzen en het vervolgen van de overtreders levert grote problemen op. De Commissie overweegt thans om de internationale regels inzake lozingen door schepen ook in de communautaire wetgeving op te nemen, waardoor de nalatigheid van schepen om de regels te eerbiedigen kan worden ontdekt en op passende wijze kan worden bestraft.

Veiligheid en efficiency – Verkeersbeheer op zee

Een belangrijke inspanning om de veiligheid van de scheepvaart te verbeteren is de ontwikkeling van een **Europees systeem voor de controle op het scheepvaartverkeer**, zoals in het *Erika II*-pakket is voorgesteld. De praktische en technische invoering van het nieuwe verkeersbeheerssysteem vindt thans plaats. Daarenboven worden er twee nieuwe hulpmiddelen voor de scheepvaart ontwikkeld:

- **VTMIS (Vessel Traffic Management and Information Services)**, verkeersbeheers- en informatiediensten voor schepen) dat ongeveer 10 miljoen euro financiële steun van de Unie ontvangt, integreert scheepsverkeersdiensten op de wal en in havens en nood- en veiligheidscommunicatiesystemen en andere automatische telecommunicatieapplicaties.
- **ERNP (European radio-navigation plan)**, Europees radionavigatieplan) is in 1992 gestart om efficiënte en betrouwbare geharmoniseerde diensten te ontwikkelen die berekend zijn op de afhandeling van steeds grotere verkeersvolumes. De inzet van het Europese Galileo-plaatsbepalingssysteem per satelliet zal een verdere bijdrage betekenen aan een grotere veiligheid op zee.



Transparantie – Van wezenlijk belang voor hoge kwaliteitsnormen in de scheepvaart

In 1997 startte de Commissie een campagne ter verbetering van de kwaliteit van de scheepvaart in een poging om de gehele maritieme industrie te betrekken bij de inspanningen om de veiligheidsnormen en -prestaties te verbeteren. Sinds juni 1999 hebben 29 internationale en Europese industrieverenigingen het "Handvest voor de kwaliteit van het scheepvaartverkeer" ('Maritime Industry Charter on Quality') ondertekend, waarbij zij zich tot taak hebben gesteld om bij de dagelijkse exploitatie van veiligheid een integraal onderdeel te maken en het zaken doen met exploitanten van schepen die niet aan de veiligheidsnormen beantwoorden, te vermijden.

Het belangrijkste resultaat van dit initiatief is de oprichting van een nieuwe database, Equasis genaamd, in mei 2000. Deze database bevat informatie over de veiligheid van meer dan 66 000 schepen – of wel alle koopvaardij schepen in de wereld van meer dan 100 bruto-registerton.

Equasis begon als een initiatief van de Europese Commissie en de Franse regering, maar is nu werkzaam onder de gezamenlijke supervisie van de maritieme administraties van Frankrijk, Japan, Singapore, Spanje en het Verenigd Koninkrijk, alsmede van de kustwacht van de Verenigde Staten en de Europese Commissie.

Als een vrij toegankelijke bron van overzichtelijke en objectieve informatie inzake veiligheid vormt Equasis een essentieel onderdeel van een echte kwaliteitscultuur in de scheepvaartsector.

On line bereikbaar, bevat de Equasis-database informatie over het volgende:

- scheepskenmerken;
- inspectieverslagen, met inbegrip van havenstaatcontroles;
- classificering en andere soorten van certificering, met inbegrip van ISM-certificaten;
- verzekering, met inbegrip van P&I-dekking;
- andere schepen van dezelfde exploitant;
- een overzicht van de inspecties gedurende de laatste vijf jaar.

Equasis streeft er niet naar om schepen een bepaalde "rating" te geven, maar geeft gebruikers de informatie die zij nodig hebben om zelf te oordelen over de prestaties op het gebied van de veiligheid van de schepen en scheepvaartmaatschappijen waarmee zij werken. Met behulp van deze informatie kunnen bevrachters vermijden om zaken te doen met exploitanten die niet aan de veiligheidsnormen voldoen.

www.equasis.org

Zwarte doos

Geraamd wordt dat 70 % van de scheepsongevallen in de wereld nooit goed wordt onderzocht. De Commissie is van oordeel dat dit onaanvaardbaar is, aangezien een tijdig en betrouwbaar onderzoek van de ongelukken van cruciaal belang is om de causale keten die aan een incident voorafgaat te kunnen doorzien en herhaling ervan te vermijden. Met het oog hierop is er een hele reeks maatregelen genomen, waarvan er veel terug zijn te vinden in de twee **Erika**-pakketten.

Algemeen wordt erkend dat er veel meer betrouwbare informatie zou kunnen worden verkregen door de installatie van maritieme zwarte dozen of reisdata-recorders, aan boord van alle schepen. Op grond van voorschriften van de EU dienen er reeds zwarte dozen aanwezig te zijn op passagiersschepen. De Commissie en het Europees Parlement hebben herhaaldelijk aangedrongen op de noodzaak om vóór 2007 zwarte dozen te installeren op alle scheepstypen en samen met een rigoreuze controle en bepalingen aangaande sancties, vormt deze eis thans een onderdeel van de richtlijnen inzake het toezicht op het scheepvaartverkeer en de havenstaatcontrole. Daarenboven wordt de coördinatie van de procedures betreffende het onderzoeken van ongelukken op EU-niveau één van de voornaamste taken van het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid.



O&O ten behoeve van de veiligheid op zee

Ter ondersteuning van de beleidsmaatregelen om de veiligheid en efficiency van de scheepvaart te verbeteren, zijn in de EU-kaderprogramma's veel onderzoeks- en ontwikkelingsprojecten uitgevoerd. De resultaten van het onderzoek, dat vooral betrekking had op instrumenten voor risico-analyse en veiligheidsevaluatie als hulpmiddelen voor ongevallenpreventie en de ontwikkeling van gemeenschappelijke procedures voor het onderzoek van ongevallen, zijn zowel door besluitvormers in de industrie als beleidsvormers bij de overheid gebruikt. Enkele van de voornaamste gebieden waren het ontwikkelen van de informatiesystemen en van het menselijk potentieel. Voor meer informatie verwijzen wij u naar de volgende website:

<http://europa.eu.int/comm/transport/extra/home.html>



Verdere informatie

Klik hier ...

- Het witboek, **"Het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen"** kan worden gedownload van http://www.europa.eu.int/comm/energy_transport/nl/lb_nl.html
- De **homepage voor het zeevervoer** van de Europese Commissie is te vinden op http://www.europa.eu.int/comm/transport/themes/maritime/english/mt_en.html
- De **meest recente statistieken** over het Europese vervoer zijn te vinden op http://www.europa.eu.int/comm/energy_transport/etif/index.html
- Meer informatie over het **trans-Europese vervoersnetwerk** (TEN-T) is te vinden op <http://www.europa.eu.int/comm/transport/themes/network/english/hp-en/aatransen.htm>
- Meer informatie over het nieuwe **Marco Polo**-programma voor intermodaal vrachtvervoer is te vinden op http://www.europa.eu.int/comm/transport/themes/land/english/it_28_en.html
- Meer informatie over het **vervoersonderzoek** in het EU-kaderprogramma is te vinden op <http://europa.eu.int/comm/transport/extra/home.html>

Deze brochure beschrijft het huidige wetgevingskader voor het zeevervoersbeleid van de Europese Unie en de belangrijkste aandachtspunten en hoofdlijnen van het beleid van de Commissie op dit gebied voor de periode 2002-2010. Er wordt uiteengezet welke strategische plaats het zeevervoer inneemt in de totale strategie voor duurzaam vervoer die is beschreven in het recente witboek inzake het vervoersbeleid.



**BUREAU VOOR OFFICIËLE PUBLICATIES
DER EUROPESE GEMEENSCHAPPEN
L-2985 Luxembourg**

ISBN 92-894-3403-1



9 789289 434034 >