

NL

NL

NL



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 21.1.2009  
COM(2009) 10 definitief

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

**Mededeling en actieplan met het oog op de instelling van  
een Europese maritieme ruimte zonder grenzen**

{COM(2009) 11 definitief}

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

**Mededeling en actieplan met het oog op de instelling van  
een Europese maritieme ruimte zonder grenzen**

**(Voor de EER relevante tekst)**

**1. INLEIDING**

De scheepvaart is onderworpen aan complexe administratieve procedures, zelfs voor schepen die tussen twee EU-havens varen (intracommunautaire scheepvaart) en uitsluitend goederen in vrij verkeer vervoeren ("communautaire goederen"). Hierdoor wordt het goederenvervoer per schip binnen de EU geconfronteerd met administratiekosten, die de aantrekkelijkheid van deze vervoerswijze voor het vervoer van communautaire goederen verminderen.

De procedures kaderen in een brede waaier van voornamelijk EU-regelgeving. Concreet worden douane- en vervoersregels, veterinaire en gewasbeschermingsvoorschriften, en formaliteiten voor schepen die een haven binnenlopen of verlaten door de meeste actoren genoemd als belangrijkste hinderpalen voor de scheepvaart binnen de EU.

Aangezien het vervoer over land niet met deze administratieve procedures wordt geconfronteerd, dringen diverse actoren ook voor de scheepvaart aan op maatregelen.

De Raad heeft in zijn conclusies van 11 december 2006 benadrukt dat het gebruik van de kustvaart (short sea shipping) moet worden aangemoedigd en dat de administratieve procedures moeten worden vereenvoudigd. Die vraag werd herhaald in de conclusies van de Raad van 12 februari 2007 met betrekking tot de Lissabonstrategie. Eind 2006 herhaalde het Europees Economisch en Sociaal Comité zijn oproep om de controles op de scheepvaart aan de binnengrenzen op te heffen.

In haar tussentijdse evaluatie van het Witboek Vervoer<sup>1</sup> stelde de Commissie een Europese maritieme vervoersruimte zonder grenzen in het vooruitzicht. Ook in het "Blauwboek", de mededeling inzake een geïntegreerd maritiem beleid voor de Europese Unie<sup>2</sup>, wordt benadrukt dat de nadelen die de intracommunautaire scheepvaart ten opzichte van andere vervoerswijzen ondervindt, moeten worden weggewerkt. Dit opzet spoort volledig met de Commissiestrategie voor een vereenvoudiging van de regelgeving in de Europese Unie.

---

<sup>1</sup> Mededeling van de Commissie: "Europa duurzaam in beweging - Duurzame mobiliteit voor ons continent - Tussentijdse evaluatie van het Witboek Vervoer van 2001 van de Commissie" - COM(2006) 314.

<sup>2</sup> Mededeling: "Een geïntegreerd maritiem beleid voor de Europese Unie" – COM(2007) 575 van 10.10.2007.

In de mededeling van de Commissie over het Europees havenbeleid<sup>3</sup>, worden de niet-administratieve belemmeringen aangepakt.

## **2. DOEL VAN DE EUROPESE MARITIEME RUIMTE ZONDER GRENZEN**

De Europese maritieme ruimte zonder grenzen ligt in het verlengde van de interne markt voor de intracommunautaire scheepvaart. Het is de bedoeling de kustvaart aantrekkelijker, efficiënter en concurrerender te maken en het milieu beter te beschermen door een aantal administratieve procedures te schrappen of te vereenvoudigen.

De Commissie schuift hiertoe een aantal maatregelen naar voren, die in deze mededeling worden toegelicht.

## **3. ROL VAN DE KUSTVAART IN DE INTERNATIONALE LOGISTIEKE KETEN VOOR GOEDEREN**

### **3.1. De kustvaart draagt bij tot een duurzame en veilige mobiliteit**

De jongste decennia is het vervoersvolume sterk gegroeid door de globalisering en de uitbreiding van de EU, wat tot verkeerscongestie en een toenemende druk op het milieu en de veiligheid heeft geleid. Aangezien voorspellingen op een blijvende groei van het vervoer wijzen, moeten alle vervoerswijzen optimaal worden benut. De kustvaart biedt bovendien een aangepast antwoord op de Europese geografische context met een lange bruikbare kustlijn.

Hoewel ongetwijfeld nog vooruitgang kan worden geboekt, is de kustvaart nu reeds de milieuvriendelijkste vervoerswijze, met relatief lage externe kosten en een hoge energie-efficiëntie.

De scheepvaart is in verhouding ook een veilige vervoerswijze en de infrastructuurkosten liggen veel lager dan voor vervoer over land.

Een intensiever gebruik van de kustvaart kan de Gemeenschap helpen haar post-Kyoto CO<sub>2</sub>-doelstellingen te halen.

### **3.2. Technische oplossingen voor een administratieve vereenvoudiging**

De verplichte uitrusting van schepen met monitoringapparatuur voor de scheepvaart vormde een belangrijke stap op weg naar vereenvoudiging.

Op grond van Richtlijn 2002/59/EG<sup>4</sup> moeten nagenoeg alle categorieën van schepen uitgerust zijn met een automatisch identificatiesysteem (AIS). Voor de monitoring van het verkeer op specifieke locaties wordt een beroep gedaan op beheerssystemen

---

<sup>3</sup> Mededeling van de Commissie inzake een Europees havenbeleid - COM(2007) 616 definitief van 18 oktober 2007.

<sup>4</sup> Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van Richtlijn 93/75/EEG van de Raad (PB L 208 van 5.8.2002, blz. 10).

alsook regel- en informatiesystemen voor de scheepvaart (VTS/VTMIS), die gebruik maken van de informatie van de AIS, kustradars en radiocommunicatie.

In 2006 heeft de EU de wijzigingen van het SOLAS-Verdrag aangenomen met het oog op de invoering van het LRIT-systeem voor de identificatie en het volgen van schepen op afstand voor schepen vanaf 300 BT, dat vanaf januari 2009 beschikbaar is.

Deze systemen zullen zorgen voor een solide basis voor de invoering van een e-maritieme omgeving voor goederen en navigatie, die de sector op zijn beurt concurrerender maken en een alternatief vormen voor het huidige administratieve toezicht en de documentencontrole. Door de invoering van een geïntegreerd systeem voor zeebewaking voor het toezicht op de scheepsbewegingen op zee kan het toezicht op de scheepvaart nog verder worden verbeterd.

#### **4. BEOORDELING VAN POTENTIËLE MAATREGELEN OM DE INTERNE MARKT VOOR DE KUSTVAART TE VERBETEREN**

##### **4.1. Raadpleging van belanghebbende partijen**

In juni 2006 formuleerden belanghebbenden ter gelegenheid van de raadpleging over een geïntegreerd maritiem beleid een aantal opmerkingen over de Europese maritieme ruimte zonder grenzen. Een specifieke publieke raadpleging over "een Europese maritieme vervoersruimte zonder grenzen ter versterking van de interne markt voor de intracommunautaire scheepvaart" ging van start in oktober 2007.

Het concept is in december 2007 voorgesteld aan de nationale contactpunten voor de kustvaart, in april 2008 aan de directeurs voor de scheepvaart en werd in maart 2007 en april 2008 toegelicht tijdens seminars. Alle reacties waren positief.

In maart 2007 en april 2008 werden in Brussel en Antwerpen een aantal specifieke workshops met belanghebbenden georganiseerd en in oktober 2007 werd een referentiegroep van belanghebbenden uit de sector en de administratie opgericht om suggesties te formuleren en toe te zien op de effectbeoordeling.

Uit de hieronder beschreven raadpleging van de actoren kwamen een aantal aspecten naar voren.

##### **4.2. Belangrijkste administratieve lasten waarop tijdens de raadpleging is gewezen**

De administratieve procedures voor de scheepvaart worden door de belanghebbenden vaak als onnodig ingewikkeld en overbodig beschouwd en verschillen naar gelang van de lidstaat of de haven. De operaties om een schip in de haven te ontvangen of te laten vertrekken duren hierdoor langer, waardoor de kosten oplopen en het laden en lossen van het schip vertraging oploopt.

De zeehavens in de Gemeenschap maken deel uit van de buitengrenzen van de EU en schepen die deze havens aandoen, dienen bij aankomst en vertrek een aantal administratieve procedures te doorlopen in het kader van een brede waaier van EU- en internationale wetgeving, zoals de regelgeving inzake douane en accijnzen, grenscontroles, handel, statistieken, milieu en afval, gewasbescherming, veterinaire

en gezondheidsbescherming en vervoers- en veiligheidsvoorschriften (zie bijlage A van de effectbeoordeling). Het feit dat die voorschriften niet altijd behoorlijk op elkaar zijn afgestemd, veroorzaakt soms vertragingen, overlappingsen en buitensporige administratieve kosten.

Soms geven de havenautoriteiten of de douane geen toestemming voor het laden en lossen zolang de scheepsrapporteringsformaliteiten niet zijn vervuld. In een aantal havens zorgen de sluitingstijden van de douanekantoren voor vertraging bij de informatieverwerking.

Volgens de actoren leveren de uiteenlopende praktijken, afhankelijk van de organisatie van de havenautoriteiten waar wordt geladen, problemen op. In bepaalde lidstaten moeten originele documenten worden afgegeven op het douanekantoor, dat zich soms ver van de kade bevindt, en zorgen de openingstijden of de locatie van de douanekantoren voor logistieke problemen. In sommige havens mag niet worden gestart met het lossen van het schip voor alle administratieve formaliteiten zijn vervuld. Dit kan tot een halve dag in beslag nemen.

De Commissie wenst echter nog een aantal andere administratieve belemmeringen weg te werken:

- Door de overlapping tussen instanties die verantwoordelijk zijn voor de technische regelgeving is het vervoer van gevaarlijke goederen over zee beperkt, duur en complex. Vaak is de scheepvaart dan ook geen optie en wordt geopteerd voor vervoer over land.
- Taalproblemen vormen een tweede groot obstakel aangezien de autoriteiten in bepaalde havens alleen vrachtbrieven en certificaten in hun eigen taal aanvaarden.
- Ook loodsdiensten kunnen een ernstig probleem vormen. Kustvaartuigen doen regelmatig dezelfde havens aan en hun bemanning is vertrouwd met de plaatselijke situatie. Niettemin is bijstand door een loods vaak verplicht. In bepaalde landen kan een ontheffingsbewijs inzake loodsdiensten (Pilotage Exemption Certificate - PEC) worden aangevraagd, maar de nationale eisen om dat bewijs te krijgen zijn vaak streng.
- Elektronische vrachtbrieven worden niet in alle EU-havens aanvaard. Slechts in 55% van de havens worden voor de verwerking van scheeps- en vrachtgegevens elektronische systemen gebruikt; vaak wordt nog gewerkt met fax en telefoon.
- Slechts in enkele lidstaten wordt met één nationaal loket gewerkt. De koppeling tussen het SafeSeaNet en het havennetwerk is zeer beperkt en gegevens worden alleen uitgewisseld wanneer de nationale autoriteiten daarom verzoeken. Er is nauwelijks sprake van elektronische communicatie tussen de verschillende havens.

Er zijn ramingen opgesteld van de kosten die deze administratieve procedures met zich meebrengen (zie de effectbeoordeling).

## 5. ACTIEPLAN

Met het oog op het tot stand brengen van een interne scheepvaartmarkt en een Europese maritieme ruimte zonder grenzen werkt de Commissie aan een aantal acties, onder meer wetgevende maatregelen en aanbevelingen aan de lidstaten. Andere maatregelen zijn nog in voorbereiding en zullen in een later stadium worden voorgesteld. Voor de voorgestelde maatregelen is een effectbeoordeling uitgevoerd waarvan het rapport op de website van de Europese Commissie kan worden geraadpleegd.

### 5.1. EU-maatregelen op korte termijn

#### 5.1.1. Vereenvoudiging van de douaneformaliteiten voor schepen die tussen twee EU-havens varen

Doel van de Europese maritieme ruimte zonder grenzen is de scheepvaart efficiënter te maken door de administratieve formaliteiten voor goederen in het vrije verkeer af te schaffen (communautaire goederen): bij aankomst in een EU-haven vanuit een andere EU-haven zouden schepen die communautaire goederen vervoeren geen bewijs van het communautair karakter meer moeten voorleggen. Dit wordt een belangrijke nieuwe stap naar de voltooiing van de interne markt.

Begin 2009 zal de Commissie een voorstel tot wijziging van de verordening tot vaststelling van het communautair douanewetboek<sup>5</sup> voorstellen met het oog op de invoering van het rechtsvermoeden dat goederen die tussen twee EU-havens worden vervoerd over de status van communautaire goederen beschikken en er derhalve geen bewijs van communautair karakter moet worden verlangd.

Dit rechtsvermoeden zal worden gehanteerd voor goederen die tussen havens binnen het douanegebied van de Gemeenschap worden vervoerd aan boord van een schip dat niet afkomstig is uit of op weg is naar havens of havens bedient buiten dit grondgebied of in een vrije zone van controletype I (als vastgesteld in de uitvoeringsbepalingen van het communautair douanewetboek) en voor zover voor die goederen in een lidstaat één enkel vervoersdocument is opgesteld. Niet-communautaire goederen aan boord van deze schepen vallen onder een regeling voor douanevervoer.

Het huidige rechtsvermoeden, dat beperkt is tot schepen die pendelen tussen havens binnen het douanegebied van de Gemeenschap die over een douanevergunning beschikken – "gemachtigde lijndiensten" – kan derhalve worden ingetrokken.

De Commissie zal voorstellen de nieuwe regels in 2010 in werking te laten treden. De Commissie is van oordeel dat de wijziging van de verordening tot vaststelling van het communautair douanewetboek bijdraagt tot de verwezenlijking van een van de belangrijkste doelstellingen van de Europese maritieme ruimte zonder grenzen, namelijk een significante beperking van de administratieve formaliteiten voor de scheepvaart binnen de Gemeenschap, zonder nadelige effecten op andere categorieën

---

<sup>5</sup> Verordening (EEG) nr. 2454/93 houdende enkele bepalingen ter uitvoering van Verordening (EEG) nr. 2913/92 van de Raad tot vaststelling van het communautair douanewetboek (PB L 302 van 19.10.1992, blz. 1).

van vrachtvervoer per schip van goederen uit derde landen. Andere maatregelen om de administratieve lasten voor vervoer terug te dringen, zijn de modernisering van het douanewetboek en het e-douaneproject.

5.1.2. *Richtsnoeren voor een snellere documentencontrole voor het vervoer van dierlijke en plantaardige producten tussen EU-havens*

Documentcontroles worden uitgevoerd bij het lossen van dierlijke producten en levende dieren uit de Gemeenschap in havens met een grenscontrolepost alsmede wanneer dieren of dierlijke producten worden vervoerd met een schip op een niet reguliere lijndienst tussen twee havens in de Gemeenschap. Op die manier tracht men te voorkomen dat goederen uit derde landen per ongeluk of op frauduleuze wijze worden aangeboden als communautaire goederen, waardoor de Gemeenschap aan aanzienlijke risico's voor de dierlijke en menselijke gezondheid wordt blootgesteld.

De Commissie zal specifieke richtsnoeren vaststellen met het oog op een snellere en doelmatiger inklaring van dierlijke en plantaardige producten in de intracommunautaire scheepvaart als bedoeld in Richtlijn 89/662/EEG<sup>6</sup> van de Raad inzake veterinaire controles, Richtlijn 90/425/EEG<sup>7</sup> van de Raad inzake veterinaire en zoötechnische controles en Richtlijn 2000/29/EG<sup>8</sup> betreffende de beschermende maatregelen voor planten en voor plantaardige producten. Mogelijke opportuniteiten zijn synergieën bij de controles, met name bij documentcontroles die zijn vereist alvorens die goederen in communautaire havens kunnen worden ingeklaard. Talrijke betrokkenen hebben erop gewezen dat een aantal overlappingen tussen die controles bij de inklaring voor vertragingen en extra kosten zorgen. Tegelijk lijken de beste praktijken in bepaalde havens perspectieven te openen voor efficiëntere controles zonder de veiligheid in het gedrang te brengen. Deze beste praktijken zullen worden opgenomen in de richtsnoeren inzake procedures voor het vervoer per schip van dierlijke en plantaardige producten. In de richtsnoeren zal onder meer de procedure worden toegelicht welke van toepassing is op dierlijke producten en levende dieren uit de Gemeenschap wanneer het schip aankomt in een haven met een grenscontrolepost en de procedure voor dierlijke producten en levende dieren uit derde landen. De procedures zijn van toepassing op transitgoederen, overslaggoederen en goederen die rechtstreeks worden ingevoerd. In de richtsnoeren wordt gepleit voor een gemeenschappelijke aanpak, wordt het begrip geregelde dienst verduidelijkt en worden het gebruik van elektronische uitwisseling van gegevens en een doelmatiger samenwerking met de douane aangemoedigd.

De Commissie start onmiddellijk overleg met de lidstaten teneinde in 2009 overeenstemming te bereiken over deze richtsnoeren. Zo nodig kan ook worden

---

<sup>6</sup> Richtlijn 89/662/EEG van de Raad van 11 december 1989 inzake veterinaire controles in het intracommunautaire handelsverkeer in het vooruitzicht van de totstandbrenging van de interne markt (PB L 395 van 30.12.1989, blz. 13).

<sup>7</sup> Richtlijn 90/425/EEG van de Raad van 26 juni 1990 inzake veterinaire en zoötechnische controles in het intracommunautaire handelsverkeer in bepaalde levende dieren en producten in het vooruitzicht van de totstandbrenging van de interne markt (PB L 224 van 18.8.1990, blz. 29).

<sup>8</sup> Richtlijn 2000/29/EG van de Raad van 8 mei 2000 betreffende de beschermende maatregelen tegen het binnenbrengen en de verspreiding in de Gemeenschap van voor planten en voor plantaardige producten schadelijke organismen (PB L 169 van 10.7.2000, blz. 1).

overwogen de communautaire invoerprocedures voor dierlijke producten en levende dieren te wijzigen.

### 5.1.3. *Rationalisering van de door verschillende instanties en wetgevingen geëiste documenten*

Een andere maatregel ter vereenvoudiging van de administratieve procedures is een verduidelijking inzake het gebruik van geharmoniseerde IMO/FAL-formulieren. Daartoe wordt bij het Europees Parlement en de Raad een ontwerp-richtlijn ingediend ter vervanging van Richtlijn 2002/6/EG betreffende meldingsformaliteiten voor schepen die aankomen in en/of vertrekken uit havens<sup>9</sup>. Die richtlijn voorziet in het verplicht gebruik van systemen voor elektronische gegevensuitwisseling. De papieren documenten verdwijnen ten laatste in 2013. Dit voorstel effent het pad voor de invoering van een loket waarbij alle administratieve procedures op gecoördineerde wijze tussen de verschillende instanties worden afgehandeld dankzij elektronische gegevensuitwisseling.

Bovendien worden overlappings met de Richtlijnen 95/21/EG<sup>10</sup>, 2000/59/EG<sup>11</sup>, 2002/59/EG en Verordening (EG) nr. 725/2004<sup>12</sup> weggewerkt, maar blijft dezelfde informatie behouden in een standaardformulier. Deze maatregel biedt als voordeel dat de administratieve procedures worden versneld door de invoering van een kader waarbinnen vervoersbedrijven en verantwoordelijken voor de verwerking van documenten de formaliteiten slechts een maal hoeven te doorlopen.

## 5.2. **EU-maatregelen op middellange termijn**

Naast de voornoemde maatregelen op korte termijn begint de Commissie in samenwerking met de betrokken actoren in 2009 met de voorbereiding van de hierna omschreven maatregelen teneinde in 2010 oplossingen te kunnen voorstellen.

### 5.2.1. *Vereenvoudiging van de administratieve formaliteiten voor schepen die varen tussen EU-havens, maar ook in een derde land of een vrije zone havens aandoen*

Op middellange termijn wenst de Commissie een gunstiger klimaat te creëren voor de kustvaart en de snelwegen op zee voor schepen die een haven aandoen in een derde land of een vrije zone, door de ontwikkeling van elektronische instrumenten voor de identificatie van communautaire goederen die overeenkomstig het gemoderniseerde douanewetboek met deze schepen worden vervoerd en door de invoering van één enkel loket. Op die manier zal zij zorgen voor een verdere reductie

---

<sup>9</sup> Richtlijn 2002/6/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende meldingsformaliteiten van schepen die aankomen in en/of vertrekken uit havens van de lidstaten van de Gemeenschap (PB L 67 van 9.3.2002, blz. 31).

<sup>10</sup> Richtlijn 95/21/EG van de Raad van 19 juni 1995 betreffende de naleving, met betrekking tot de schepen die gebruikmaken van havens in de Gemeenschap en varen in de onder de jurisdictie van de lidstaten vallende wateren, van internationale normen op het gebied van de veiligheid van schepen, voorkoming van verontreiniging en leef- en werkomstandigheden aan boord (havenstaatcontrole) (PB L 157 van 7.7.1995, blz. 1).

<sup>11</sup> Richtlijn 2000/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 november 2000 betreffende havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafval en ladingresiduen (PB L 332 van 28.12.2000, blz. 81).

<sup>12</sup> Verordening (EG) nr. 725/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 31 maart 2004 betreffende de coördinatie van de socialezekerheidsstelsels (PB L 129 van 29.4.2004, blz. 6).

van de kosten voor exploitanten die communautaire goederen invoeren in de Gemeenschap.

### 5.2.2. *Uitbreiding van de elektronische gegevensuitwisseling*

In haar actieplan bij het Witboek van 2006 inzake het vervoersbeleid heeft de Commissie aangekondigd dat zij voornemens was maatregelen voor te stellen voor de invoering van "e-maritieme systemen". Naast Richtlijn 2002/59/EG, die de rechtsgrond vormt voor de harmonisering van het VTMIS en de uitwisseling van informatie tussen de lidstaten, zijn verschillende havenautoriteiten binnen de EU op dit moment informatiesystemen aan het invoeren of staan zij op het punt dat te doen. Elk van die systemen heeft een andere doelstelling.

Voorts bestaan er verschillende netwerken voor de uitwisseling van informatie over het scheepvaartverkeer tussen de lidstaten. Derhalve is er behoefte aan een integratie van deze systemen op EU-niveau, met inbegrip van het SafeSeaNet-netwerk. Dankzij de integratie van de systemen voor maritiem toezicht zal de monitoring van schepen en de verkeersopvolging sterk verbeteren.

Dit verlicht de administratieve en douaneprocedures voor schepen die een haven binnenlopen of verlaten. Douaneautoriteiten zouden gebruik moeten maken van de e-maritieme systemen, die volledig compatibel dienen te zijn met de bij Beschikking nr. 70/2008/EG<sup>13</sup> ingestelde e-customssystemen.

De ontwikkeling van een naadloze vervoersdocumentenstroom, de doelstelling van het e-Freight project van de Commissie, zal de kustvaart uiteindelijk in staat stellen een sterkere positie te verwerven in het deur-tot-deurvervoer.

### 5.2.3. *Eén administratief loket*

De Commissie werkt aan maatregelen voor de invoering van één administratief loket in elke lidstaat. Eén loket biedt verladers de mogelijkheid alle informatie bij één instantie in te dienen om alle verplichte import- en exportformaliteiten af te handelen.

Op dit moment moeten voor elk schip in de haven bij verschillende partijen administratieve formaliteiten worden vervuld. Dit heeft een aanzienlijke impact op de kosten, de snelheid van de goederenafhandeling en de algemene betrouwbaarheid van het systeem. De invoering van één loket waar alle administratie kan worden afgehandeld zal zeer positieve gevolgen hebben. De administratieve formaliteiten zullen immers elektronisch worden afgehandeld of gecoördineerd verlopen tussen de verschillende instanties.

Een eerste stap is gezet door de vaststelling van Beschikking nr. 70/2008/EG waarbij eenloketdiensten worden ingesteld voor goederenformaliteiten. De tenuitvoerleggingsmaatregelen en maatregelen om ervoor te zorgen dat alle informatie die de havenautoriteiten nodig hebben in één keer worden ingediend, zullen samen met de verschillende actoren worden ontwikkeld.

---

<sup>13</sup> Beschikking nr. 70/2008/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende een papierloze omgeving voor douane en bedrijfsleven (PB L 23 van 26.1.2008, blz. 21).

Deze maatregel wordt gekoppeld aan de elektronische uitwisseling van gegevens, waarbij de uitwisseling van informatie tussen schepen en autoriteiten zoveel mogelijk elektronisch gebeurt.

#### 5.2.4. Vereenvoudiging van de regels inzake het vervoer per schip van gevaarlijke goederen

De voorschriften inzake gevaarlijke goederen zijn strenger voor de scheepvaart dan voor andere vervoerswijzen. De IMDG-code<sup>14</sup> en Richtlijn 2002/59/EG bevatten specifieke bepalingen voor het vervoer van gevaarlijke goederen en voorzien in een speciale procedure met voorafgaande aanmelding en verklaring, die veel strikter is dan de procedure voor het wegvervoer.

Een oplossing bestaat in de vereenvoudiging van de bepalingen inzake gevaarlijke goederen voor ro-ro-schepen die voldoen aan Richtlijn 94/55/EG<sup>15</sup> van de Raad of de ADR-verordening<sup>16</sup>.

Schepen die over een vergunning beschikken, zouden niet langer de complexe procedures van de IMDG-code en de nationale wetgeving hoeven te volgen. Maritieme autoriteiten zouden ADR-certificaten voor vrachtwagens moeten erkennen.

De algemene regels inzake het vervoer, het stouwen en gescheiden houden van gevaarlijke goederen zouden van toepassing blijven op grond van de IMDG-code, maar overeenkomstig de ADR-code zouden bepaalde versoepelingen inzake het type en de hoeveelheid gevaarlijke goederen aan boord moeten worden toegestaan.

De Commissie is voornemens een raadpleging van alle betrokken actoren op te zetten over het vervoer van gevaarlijke goederen met alle vervoerswijzen met het oog de indiening van een voorstel voor een geharmoniseerde vereenvoudiging van de regels of het formuleren van een oproep aan de lidstaten om regionale overeenkomsten te sluiten naar analogie met het bestaande memorandum van overeenstemming tussen de landen rond de Oostzee. De voorgestelde vereenvoudiging zal niet ten koste gaan van de veiligheid en beveiliging.

### 5.3. Aanbevelingen aan de lidstaten

#### 5.3.1. Coördinatie van administratieve inspecties met het oog op een snellere afhandeling

Een andere maatregel is de organisatie van zoveel mogelijk "geïntegreerde inspecties", waarbij alle autoriteiten die in de haven voor inspectie aan boord van het schip dienen te gaan (inspectie inzake gezondheid en veiligheid, milieu-, veterinaire, phytosanitaire inspectie, enz.) dat samen en op een gecoördineerde wijze doen. Hierdoor worden termijnen korter en worden de schepen minder lang opgehouden.

---

<sup>14</sup> Internationale Maritieme Code voor Gevaarlijke Stoffen (IMDG), in 1960 vastgesteld door de Internationale Maritieme Organisatie.

<sup>15</sup> Richtlijn 94/55/EG van de Raad van 21 november 1994 betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der lidstaten inzake het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg (PB L 319 van 12.12.1994, blz. 7).

<sup>16</sup> De Europese Overeenkomst van 30 september 1957 betreffende het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de weg (ADR).

Om de negatieve economische impact op de kustvaart terug te dringen zonder de kwaliteit van de inspecties aan te tasten, zouden de lidstaten hun administraties moeten aansporen hun inspecties gezamenlijk te plannen.

### 5.3.2. *Faciliteren van administratieve communicatie*

De nationale taalwetgeving vormt vaak een belemmering voor de ontwikkeling van een kustvaartnetwerk. In sommige regio's zijn die communicatieproblemen opgelost door een overeenkomst te sluiten over een gemeenschappelijke buurtaal of het Engels.

De lidstaten worden aangemoedigd de haalbaarheid te onderzoeken van het gebruik van een overeengekomen taal of het Engels als tweede taal voor alle maritieme administratieve documenten en procedures.

De bepalingen van hoofdstuk V, voorschrift 14, alinea 4, van het SOLAS-Verdrag (als bedoeld in Richtlijn 2001/25/EG inzake het minimumopleidingsniveau van zeevarenden) moeten worden gehandhaafd aangezien de lidstaten verdragsluitende partijen zijn bij dat verdrag. In de praktijk zou dit betekenen dat de communicatie tussen het havenpersoneel (douanebeambten, havenautoriteiten, gezondheidsinspecteurs) en de scheepsbemanning in een gemeenschappelijke taal plaatsvindt.

### 5.3.3. *Afgifte van een ontheffingsbewijs inzake loodsdiensten (PEC)*

De lidstaten worden opgeroepen een regelgevingskader op te zetten waardoor gemakkelijker ontheffingsbewijzen voor loodsdiensten kunnen worden toegekend.

Deze regelgeving moet het voor kapiteins die de landstaal niet machtig zijn mogelijk maken een ontheffing inzake loodsdiensten te krijgen. De oplossing is een vereenvoudiging van de bestaande verordeningen zodat alle exploitanten van frequente scheepvaartdiensten veel gemakkelijker een ontheffing inzake loodsdiensten (PEC) kunnen aanvragen.

De voorwaarden om een PEC te krijgen moeten redelijk zijn en mogen niet zijn ingegeven door protectionistische overwegingen. Wanneer een van de kenmerken van de dienst wordt gewijzigd, moet niet van de kapitein worden verlangd alle onderzoeks- en beoordelingselementen voor een PEC opnieuw te staven.

Deze maatregel zal de kosten voor kustvaartexploitanten drukken en zorgen voor een snellere afhandeling van schepen in de havens. De maatregelen om deze aanbeveling in de praktijk om te zetten, moeten door de lidstaten worden genomen en de acties van de nationale autoriteiten moeten worden gecoördineerd.

### 5.3.4. *Rationalisering van de stromen en de ruimte in havens*

Een andere aanbeveling betreft de fysieke scheiding in de haven tussen de ruimte voor de containertrafiek via de kustvaart en het ro-ro-verkeer. Hierdoor kan het havenverkeer rationeler worden beheerd en kunnen schepen sneller worden behandeld.

Dit kan weliswaar tot hogere infrastructuurkosten leiden, maar biedt ook een aantal voordelen: een mogelijke oplossing voor het probleem van de prioriteit voor diepzeeschepen en efficiëntere en snellere omlooptijden voor kustvaartuigen.

## **6. VERDERE MAATREGELEN**

### **6.1. Een mechanisme voor een betere algemene coördinatie van administratieve diensten op alle niveaus**

Er is sprake van inefficiënte coördinatie in de haven op operationeel niveau tussen de verschillende administratieve diensten en exploitanten (bv. het havenbestuur, de haventerminalbeheerder, het douanekantoor, gezondheidsdiensten, phytosanitaire en veterinaire controle- en inspectiediensten, scheepsagenten en kapiteins), maar ook op nationaal en internationaal niveau, waardoor de kosten voor de scheepvaart oplopen en de efficiëntie wordt ondermijnd.

De lidstaten wordt gevraagd de lokale autoriteiten aan te sporen de operationele coördinatie te verbeteren door ervoor te zorgen dat bij de opeenvolgende administratieve stappen geen vertraging optreedt.

Bij dit plan moeten alle actoren worden betrokken, er moeten doelstellingen worden vastgesteld voor de vermindering van de administratieve lasten voor de kustvaart en het moet voorzien in de nodige opleiding voor het gebruik van gemeenschappelijke communicatie en andere geavanceerde instrumenten.

Op Europees niveau moet de groep van contactpunten voor de kustvaart<sup>17</sup> nagaan welke samenwerking nodig is tussen de lidstaten en de havens, verslag uitbrengen over blijvende problemen en oplossingen voorstellen. De Commissie dient werk te maken van de nodige samenwerking en informatie-uitwisseling tussen de verschillende specifieke groepen van deskundigen van de Commissie (vervoer, milieuaspecten, douane, grenscontrole, gezondheid...).

### **6.2. Toezicht en rapportage**

De kortetermijnmaatregelen moeten in 2010 zijn uitgevoerd, de maatregelen op middellange termijn in 2013. De door de maatregelen teweeggebrachte modale verschuiving moet één jaar na de uitvoering ervan meetbaar zijn.

De Commissie zal toezien op de voortgang bij de totstandbrenging van de Europese maritieme ruimte zonder grenzen, aandacht schenken aan alle problemen tijdens de invoeringsfase en eventueel bijsturingen voorstellen.

Zij zal in het voor 2012 geplande verslag over de kustvaart verslag uitbrengen over de in deze mededeling beschreven acties, met daarin aandacht voor de verslagen van de lidstaten over de inwerkingtreding van de in deze mededeling geformuleerde regelgevende en andere aanbevelingen.

---

<sup>17</sup> Groep van contactpunten voor de kustvaart en snelwegen op zee. Deze groep is opgericht door de Europese Commissie en bestaat uit deskundigen van de lidstaten en kandidaat-lidstaten, vertegenwoordigers van de promotiecentra voor de kustvaart en van het Maritiem Industrieforum.

## 7. CONCLUSIE

Door de instelling van een Europese maritieme ruimte zonder grenzen wenst de Commissie de algemene efficiëntie van de intracommunautaire scheepvaart te verhogen door de belangrijkste administratieve belemmeringen voor de ontwikkeling van de kustvaart weg te werken. Deze vervoerswijze kan de EU in belangrijke mate helpen haar milieuverbindenissen na te komen en, dankzij een betere concurrentiepositie ten opzichte van het wegvervoer, een antwoord bieden op de energie-uitdagingen. Dit concept maakt deel uit van een brede strategie met onder meer snelwegen op zee, de nieuwe kustvaartdiensten via het Marco-Poloprogramma en de TEN-V-projecten, transparantere havengelden, efficiënte spoor- en waterwegverbindingen met het hinterland en een kleinere milieu-impact van havens en schepen. De kustvaart kan tevens bijdragen tot het behoud van de sterke algemene kennis over scheepvaart in de EU en tot het behoud van de Europese positie als hoofdrolspeler in de economische globalisering.