



## ZEEVERVOER: VERKEERS- EN VEILIGHEIDSVOORSCHRIFTEN

Verscheidene EU-richtlijnen en -verordeningen hebben de veiligheidsnormen van het zeevervoer de afgelopen jaren aanzienlijk verbeterd. Dat is vooral te danken aan de drie wetgevingspakketten die zijn aangenomen na de scheepsrampen met de Erika en de Prestige.

### RECHTSGRONDSLAG EN DOELSTELLINGEN

De rechtsgrondslag wordt gevormd door titel VI, met name artikel 91, lid 1, onder c), en artikel 100, lid 2, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie. Veiligheid op zee is een cruciaal element van het zeevervoersbeleid, met het oog op de bescherming van passagiers, bemanningsleden, het mariene milieu en kustregio's. Gezien de mondiale dimensie van het zeevervoer ontwikkelt de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) uniforme internationale veiligheidsnormen. Tot de belangrijkste internationale overeenkomsten behoren het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen (MARPOL), het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee (SOLAS) en het Internationaal Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst (STCW). Hoewel een snelle wijziging van de EU-wetgeving om die internationale wettelijke overeenkomsten erin op te nemen een belangrijke doelstelling is van het EU-zeevervoersbeleid, worden ook bijkomende maatregelen aangenomen op EU-niveau.

### RESULTATEN

#### A. Opleiding en beroepsbekwaamheid

Bij [Richtlijn 94/58/EG](#) van 22 november 1994 inzake het minimumopleidingsniveau van zeevarenden werd kracht van Uniewet verleend aan het STCW-verdrag van 1978. Het verdrag onderging een belangrijke herziening in 1995, en nog een in 2010, telkens gevolgd door overeenkomstige herzieningen van de EU-richtlijn, waarvan de laatste versie [Richtlijn 2012/35/EU](#) van 21 november 2012 is. Daarin worden de regels vastgesteld voor de normen inzake opleiding en vakbekwaamheid voor de diplomering van zeevarenden, alsook inzake gereguleerde gespecialiseerde opleiding. De richtlijn handelt ook over verplichtingen van lidstaten met betrekking tot de opleiding van zeevarenden, de communicatie tussen bemanningsleden en de verificatie van de diploma's van bemanningsleden (havenstaatcontrole). De richtlijn bevat ook strengere maatregelen om frauduleuze diplomering tegen te gaan en voorziet in hogere normen voor fysieke geschiktheid en bijgewerkte veiligheidsopleiding.

Met voorstel [COM\(2016\)0082](#) van de Commissie zullen [Richtlijn 96/50/EG van de Raad](#) en [Richtlijn 91/672/EEG van de Raad](#) worden ingetrokken, en zal gezorgd worden voor een geleidelijke invoering door middel van overgangsmaatregelen om de vereisten inzake beroepsbekwaamheid uit te breiden voorbij het niveau van schipper tot alle bemanningsleden in de binnenvaart in de EU. In de bijgewerkte richtlijn wordt de verplichting vastgesteld

voor dekbemanningsleden en personen die verantwoordelijk zijn voor noodprocedures om over kwalificatiecertificaten te beschikken. Schippers die in gevaarlijke omstandigheden varen, dienen daartoe een speciale goedkeuring te hebben en dienen te bewijzen dat ze over bijkomende beroepsbekwaamheden beschikken. Over dit voorstel werd op 10 november 2016 gestemd in de commissie TRAN, en in de plenaire vergadering van november 2017 zal er worden gestemd over de overeenkomst die is bereikt in de interinstitutionele onderhandelingen.

#### **B. Uitrusting van zeeschepen**

[Richtlijn 96/98/EG](#) van 20 december 1996 inzake uitrusting van zeeschepen had tot doel te zorgen voor een uniforme toepassing van het SOLAS-verdrag inzake de uitrusting van commerciële schepen, waardoor de daaruit voortvloeiende IMO-resoluties bindend zouden worden. [Richtlijn 2012/32/EU](#) strekte tot wijziging van [Richtlijn 96/98/EG](#) door bijlage A te vervangen om deze aan te passen aan de meest recente wijzigingen van de internationale verdragen en de toepasselijke beproevingsnormen. Met [Richtlijn 2014/90/EU](#) van 23 juli 2014 inzake de uitrusting van zeeschepen werd de tenuitvoerlegging en de controle op de naleving van de voorschriften in kwestie versterkt.

#### **C. Beveiliging op schepen en in havenfaciliteiten**

Op een conferentie van de IMO in 2002 werd de ISPS-code (internationale code voor de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten) aangenomen, samen met wijzigingen van andere internationale overeenkomsten. De code moet ervoor zorgen dat schepen en havenfaciliteiten beter worden beschermd. [Verordening \(EG\) nr. 725/2004](#) van 31 maart 2004 was erop gericht een uniforme interpretatie en tenuitvoerlegging van IMO-besluiten te waarborgen. De maritieme veiligheidsstrategie van de Europese Unie ging van start met de aanneming op 24 juni 2014 van een besluit van de Raad waarmee de strategie werd goedgekeurd als een politieke en strategische maatregel waarmee doeltreffend het hoofd kon worden geboden aan de uitdagingen op het gebied van maritieme veiligheid door gebruik te maken van alle relevante internationale, Europese en nationale instrumenten.

#### **D. Veiligheid van passagiersschepen en inspectie van schepen**

In [Richtlijn 94/57/EG](#) van 22 november 1994 zijn gemeenschappelijke regels en normen vastgesteld voor met de inspectie en controle van schepen belaste organisaties en voor de betreffende activiteiten van maritieme instanties (classificatiebureaus). De veiligheid op schepen die geregelde diensten onderhouden tussen twee havens in de EU wordt geregeld in [Richtlijn 2009/45/EG](#) van 6 mei 2009. Deze richtlijn consolideert en herschikt de veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen van [Richtlijn 98/18/EG](#). [Richtlijn 98/41/EG](#) van 18 juni 1998 inzake de registratie van de opvarenden van passagiersschepen heeft het mogelijk gemaakt om het aantal passagiers bij te houden en om bij het op touw zetten van reddingsoperaties bij ongevallen meer efficiëntie aan de dag te kunnen leggen.

In 2016 heeft de Commissie drie wetgevingsvoorstellen ingediend, waarover werd gestemd in de vergadering van de TRAN-commissie van 11 april 2017, en in de plenaire vergadering van 4 oktober 2017. Het eerste voorstel, [COM\(2016\)0369](#), tot wijziging van [Richtlijn 2009/45/EG](#), moet de veiligheidsregels en -normen voor passagiersschepen verduidelijken en vereenvoudigen zodat ze gemakkelijker kunnen worden bijgewerkt, opgevolgd en gehandhaafd. De wijzigingen bestaan onder andere uit het schrappen van niet consequente en foutieve referenties, het verschaffen van nieuwe definities van verschillende types schepen, het verduidelijken van de definitie van "gelijkwaardig materiaal", het uitsluiten van schepen van minder dan 24 meter en het vereenvoudigen van de definities van zeegebieden. De Commissie zal een databank oprichten om de transparantie te vergroten en de kennisgeving van vrijstellingen,

gelijkwaardigheden en aanvullende veiligheidsmaatregelen te vergemakkelijken. Het tweede voorstel, [COM\(2016\)0370](#), strekt tot wijziging van [Richtlijn 98/41/EG](#), om de bestaande vereisten inzake het tellen en registreren van passagiers en bemanningsleden aan boord van passagiersschepen bij te werken en te verduidelijken. Er werden onder meer wijzigingen aangebracht met betrekking tot het bijwerken in van de definitie van „havengebieden”, teneinde informatie in te voeren over de nationaliteit van de opvarenden en de verplichte bewaring van de lijsten van passagiers en bemanningsleden door de maatschappij te vervangen door de mededeling van die gegevens aan het nationaal loket. Het derde voorstel, [COM\(2016\)0371](#), moet de bestaande EU-regelgeving inzake de veiligheid van passagiersschepen vereenvoudigen door het wijzigen van [Richtlijn 2009/16/EG](#) en het intrekken van [Richtlijn 1999/35/EG](#). In het voorstel worden de bestaande onderzoeksvereisten voor ro-ro-veerboten en hogesnelheidsvaartuigen bijgewerkt en verduidelijkt. In het voorstel wordt onder meer aangedrongen op het op elkaar afstemmen van bepalingen in verband met inspectieverslagen, uitvaarverboden, beroep, kosten, de inspectiedatabank en sancties. In het voorstel wordt voorzien in een systeem van scheepsgebaseerde inspecties vóór de aanvang van een geregelde dienst, die kunnen worden gecombineerd met jaarlijkse onderzoeken door de vlaggenstaat. De Raad hechtte op 23 oktober 2017 haar goedkeuring aan de stemming in het Parlement over alle drie wetgevingsvoorstellen.

#### E. Ontwikkelingen sinds de ongevallen met de Erika en de Prestige

Na de schipbreuk van de olietankers de Erika (1999) en de Prestige (2002) werden de EU-veiligheidsnormen op het vlak van zeevervoer nog eens aanzienlijk versterkt.

##### 1. Het Erika I-pakket

Met [Richtlijn 2001/105/EG](#) van 19 december 2001 zijn de wettelijke bepalingen van [Richtlijn 94/57/EG](#) inzake met de inspectie en controle van schepen belaste organisaties versterkt en gestandaardiseerd (zie de vorige paragraaf). In het bijzonder is met die richtlijn een aansprakelijkheidsregeling ingevoerd voor gevallen van bewezen nalatigheid. Door [Richtlijn 2001/106/EG](#) van 19 december 2001 werd havenstaatcontrole door de lidstaten verplicht voor bepaalde mogelijk gevaarlijke vaartuigen en werd een zwarte lijst ingevoerd van schepen die de toegang tot EU-havens kan worden geweigerd.

Bij [Verordening \(EG\) nr. 417/2002](#) van 18 februari 2002 werd een bindend tijdschema vastgesteld voor het geleidelijk uit de vaart nemen van enkelwandige olietankers en het vervangen daarvan door veiligere dubbelwandige tankers. Na de ramp met de olietanker de Prestige werd een strikter tijdschema aangenomen in [Verordening \(EG\) nr. 1726/2003](#) van 22 juli 2003. Vervolgens werd door [Verordening \(EU\) nr. 530/2012](#) van 13 juni 2012 betreffende het versneld invoeren van de vereisten inzake een dubbelwandige uitvoering of een gelijkwaardig ontwerp voor enkelwandige olietankers [Verordening \(EG\) nr. 417/2002](#) ingetrokken en werden bepaalde mogelijke vrijstellingen in het kader van IMO-regels tegengegaan. In die nieuwe verordening wordt bepaald dat voor het vervoer van zware oliesoorten enkel dubbelwandige olietankers onder de vlag van een lidstaat mogen varen en wordt alle enkelwandige olietankers verboden, ongeacht de vlag waaronder ze varen, om een onder de rechtsbevoegdheid van een lidstaat vallende haven of offshoreterminal binnen te varen of in een onder de rechtsbevoegdheid van een lidstaat vallend gebied voor anker te gaan.

##### 2. Het Erika II-pakket

Met [Richtlijn 2002/59/EG](#) van 27 juni 2002 werd een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart (SafeSeaNet) ingevoerd. De eigenaar van een schip dat een haven in een van de lidstaten wil aandoen, moet vooraf bepaalde informatie verstrekken aan de bevoegde havenautoriteiten, in het bijzonder als hij een gevaarlijke of verontreinigende

lading vervoert. In de richtlijn is het voor schepen verplicht gesteld om uitgerust te zijn met een automatisch identificatiesysteem (AIS) en met systemen voor de registratie van reisgegevens (VDR-systemen) of "zwarte dozen". De bevoegde autoriteiten van de betreffende lidstaten hebben het recht schepen te verbieden om de haven in slechte weersomstandigheden te verlaten. In [Verordening \(EG\) nr. 1406/2002](#) van 27 juni 2002 werd het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid (EMSA) opgericht. Het EMSA heeft als taak de lidstaten en de Commissie wetenschappelijke en technische ondersteuning te bieden en toe te zien op de handhaving van de veiligheidsvoorschriften voor het zeevervoer. Het mandaat van het EMSA is geleidelijk in aanzienlijke mate uitgebreid met nieuwe taken op het gebied van de bestrijding van verontreiniging (operationele bijstand op verzoek van lidstaten) en satellietvolgsystemen. Door [Verordening \(EU\) nr. 100/2013](#) van 15 januari 2013 werd de EMSA-verordening gewijzigd, waarbij de kern- en nevtaken van het EMSA werden verduidelijkt en de rol werd beschreven die het agentschap dient te spelen bij het vergemakkelijken van de samenwerking tussen de lidstaten en de Commissie, door:

- het datacentrum van de Europese Unie voor het op lange afstand identificeren en volgen van schepen en SafeSeaNet te ontwikkelen en te beheren;
- relevante positioneringsgegevens van vaartuigen en aardeobservatiegegevens te verstrekken aan de bevoegde nationale instanties en aan organen van de Unie; en
- lidstaten operationele ondersteuning te verlenen bij de uitvoering van onderzoeken met betrekking tot ernstige ongevallen op zee.

### 3. Het derde pakket maritieme veiligheid en havenstaatcontrole

Na intensieve onderhandelingen bereikten het Parlement en de Raad in december 2008 overeenstemming over een derde wetgevingspakket dat twee verordeningen en zes richtlijnen omvatte:

- een herschikking van de Richtlijn betreffende de havenstaatcontrole ([Richtlijn 2009/16/EG](#) van 23 april 2009), met als doel om via nieuwe controlemechanismen op basis van risicoprofielen te garanderen dat doeltreffender en vaker wordt gecontroleerd, waardoor de procedures, instrumenten en werkzaamheden van het Memorandum van overeenstemming van Parijs binnen het toepassingsgebied van het EU-recht worden gebracht;
- [Richtlijn 2009/21/EG](#) van 23 april 2009 betreffende de naleving van vlaggenstaatverplichtingen, om een doeltreffender toezicht mogelijk te maken op de naleving van internationale regels door schepen die de vlag van een lidstaat voeren;
- [Richtlijn 2009/17/EG](#) van 23 april 2009 tot wijziging van Richtlijn 2002/59/EG betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart (SafeSeaNet), waarmee een beter wettelijk kader ten behoeve van toevluchtsoorden voor schepen in nood en de verdere ontwikkeling van SafeSeaNet werd beoogd;
- [Verordening \(EG\) nr. 391/2009](#) en [Richtlijn 2009/15/EG](#) van 23 april 2009 inzake gemeenschappelijke voorschriften en normen voor met de inspectie en controle van schepen belaste organisaties, waarmee werd beoogd een onafhankelijk systeem voor kwaliteitscontrole in te stellen om de nog bestaande tekortkomingen in de controle- en certificeringsprocedures van de wereldvloot weg te werken;
- [Richtlijn 2009/18/EG](#) van 23 april 2009 tot vaststelling van de grondbeginselen voor het onderzoek van ongevallen in de zeescheepvaartsector, met standaardbeginselen voor het uitvoeren van onderzoeken naar ongevallen en incidenten op zee waarbij schepen

betrokken zijn die de vlag van een EU-lidstaat voeren en die zich voordoen in de territoriale zeeën of de binnenwateren van een lidstaat. Met deze richtlijn is ook een systeem ingevoerd om bevindingen te bundelen, gekend als het "raamwerk voor permanente samenwerking", tussen het EMSA, de Commissie en de lidstaten;

- [Verordening \(EG\) nr. 392/2009](#) van 23 april 2009 betreffende de aansprakelijkheid van vervoerders van passagiers over zee bij ongevallen (op basis van het Verdrag van Athene inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee van 1974, dat is gewijzigd bij het protocol van 2002);
- [Richtlijn 2009/20/EG](#) van 23 april 2009, waarin de voorwaarden voor havenstaatcontrole op de verzekeringsbewijzen van scheepseigenaren tegen maritieme vorderingen zijn vastgelegd (binnen de grenzen van het Verdrag inzake de beperking van de aansprakelijkheid bij maritieme vorderingen (LLMC) van 1976 als gewijzigd bij het protocol van 1996).

## **ROL VAN HET EUROPEES PARLEMENT**

Het Parlement heeft initiatieven inzake de maritieme veiligheid gesteund en heeft geprobeerd vooruitgang op dat gebied te bewerkstelligen. De twee Erika-pakketten inzake maritieme veiligheid kregen de steun van het Parlement en de wetgevingsprocedure werd snel afgerond, waardoor een aantal verbeteringen tot stand werd gebracht. Daarnaast heeft het Parlement ook gepleit voor een Europese kustwacht, loodsdiensdiensten in ecologisch kwetsbare en moeilijk bevaarbare zeegebieden en een duidelijke besluitvormings- en bevelstructuur in noodsituaties in de lidstaten, vooral wat betreft de verplichte toewijzing van een toevluchtsoord of noodhaven.

Bij de [herziening](#) van de [Richtlijn](#) betreffende het communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart (SafeSeaNet) heeft het Europees Parlement ervoor gezorgd dat de lidstaten verplicht zijn een bevoegde autoriteit aan te duiden die besluiten kan nemen over de wijze waarop schipbreuken kunnen worden voorkomen en welke haven een schip kan aandoen in geval van nood.

Een wettelijk kader voor noodhavens, waarom het Parlement al verscheidene malen had verzocht, is een essentiële vereiste voor het verbeteren van de veiligheid van het zeevervoer. Kortom, van het eerste tot het derde maritieme veiligheidspakket is het Parlement de drijvende kracht geweest achter de zichtbare verbeteringen die de zeescheepvaart veiliger hebben gemaakt, met name door het werk van de tijdelijke commissie voor de verbetering van de veiligheid op zee (MARE) in 2004.

In zijn [resolutie](#) over het EMSA pleitte het Parlement voor een uitbreiding van de activiteiten van het agentschap. Het Parlement deed met name de aanbeveling om de verkeersregelsystemen van het EMSA te laten bijdragen tot het verwezenlijken van een maritieme Europese ruimte zonder grenzen, waardoor bij het vervoeren van goederen en passagiers over zee niet meer formaliteiten komen kijken dan bij wegtransport. Door samen met de Raad [Verordening \(EU\) nr. 911/2014](#) van 23 juli 2014 over meerjarenfinanciering voor acties van het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid op het gebied van de bestrijding van door schepen en olie- en gasinstallaties veroorzaakte verontreiniging van de zee aan te nemen, heeft het Parlement bijgedragen aan de toewijzing van 160,5 miljoen EUR aan het EMSA voor de periode van 1 januari 2014 tot 31 december 2020.

[Christina Ratcliff](#)  
[11/2017](#)