



EUROPEES PARLEMENT

2009 - 2014

Zittingsdocument

A7-0114/2010

30.3.2010

VERSLAG

over strategische doelstellingen en aanbevelingen voor het zeevervoersbeleid van de EU tot 2018
(2009/2095(INI))

Commissie vervoer en toerisme

Rapporteur: Peter van Dalen

INHOUD

	Blz.
ONTWERPRESOLUTIE VAN HET EUROPEES PARLEMENT	3
TOELICHTING.....	11
UITSLAG VAN DE EINDSTEMMING IN DE COMMISSIE	15

ONTWERPRESOLUTIE VAN HET EUROPEES PARLEMENT

over strategische doelstellingen en aanbevelingen voor het zeevervoersbeleid van de EU tot 2018 (2009/2095(INI))

Het Europees Parlement,

- gezien de mededeling van de Commissie van 21 januari 2009 over strategische doelstellingen en aanbevelingen voor het zeevervoersbeleid van de EU tot 2018 (COM(2009)0008) (“mededeling over het zeevervoersbeleid van de EU tot 2018”),
 - gezien de mededeling van de Commissie van 10 oktober 2007 over een geïntegreerd maritiem beleid voor de Europese Unie (COM(2007)0575),
 - gelet op artikel 48 van zijn Reglement,
 - gezien het verslag van de Commissie vervoer en toerisme (A7-0114/2010),
- A. overwegende dat Europese rederijen een belangrijke bijdrage leveren aan de Europese economie, maar wel in een mondiale omgeving moeten concurreren,
- B. overwegende dat structurele en geïntegreerde maatregelen van belang zijn om de vitale maritieme sector in Europa te behouden en verder te ontwikkelen en de concurrentiekracht van de zeevaart en aanverwante sectoren zouden moeten versterken door integratie van eisen inzake duurzame ontwikkeling en eerlijke concurrentie,
- C. overwegende dat het absoluut noodzakelijk is jongeren warm te maken voor een loopbaan in de scheepvaart en hen in deze sector vast te houden, en dat het opleidingsniveau in de maritieme beroepen door middel van de op handen zijnde herziening van het Internationaal Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst (het STCW-verdrag) verbeterd moet worden,
- D. overwegende dat de klimaatverandering op alle Europese beleidsvlakken de grootste uitdaging van de eenentwintigste eeuw vormt,
- E. overwegende dat transport over zee een relatief milieuvriendelijke vervoerswijze is, die echter nog veel schoner kan worden dan nu al het geval is, en dat het zeevervoer door een geleidelijke vermindering van de ecologische voetafdruk van schepen en haveninfrastructuur een rol moet spelen in de strijd tegen de klimaatverandering,
- F. overwegende dat veiligheid van het grootste belang is voor havens, reders en maritiem personeel aan boord en aan land, en overwegende dat bij veiligheidsmaatregelen rekening moet worden gehouden met het kust- en zeemilieu alsook met de arbeidsomstandigheden in havens en aan boord van schepen,
- G. overwegende dat er onophoudelijk criminele overvallen plaatsvinden op Europese vissers-, handels- en passagiersschepen in de Golf van Aden, voor de Somalische kust en in internationale wateren,
- H. overwegende dat de Europese maritieme industrie op wereldvlak een leidende plaats inneemt, dat deze leidende positie op lange termijn moet worden veiliggesteld en dat dit

alleen mogelijk is door middel van innovatie,

- I. overwegende dat beslissingen op het juiste bestuurlijke niveau genomen moeten worden, waar mogelijk op mondiaal vlak en waar nodig op Europees vlak,

Algemeen

1. verwelkomt de mededeling van de Commissie over het EU-zeevervoersbeleid tot 2018;
2. benadrukt het belang van de maritieme vervoerssector voor de Europese economie, niet alleen als vervoerder van passagiers, grondstoffen, goederen en energieproducten, maar ook als kern van een breder cluster van maritieme activiteiten zoals de scheepsnijverheid, logistiek, onderzoek, toerisme, visserij, aquacultuur en onderwijs;
3. benadrukt dat het maritiem EU-vervoersbeleid er rekening moet mee houden dat de maritieme transportsector niet alleen te maken krijgt met intracommunautaire maar ook en vooral met mondiale concurrentie; benadrukt eveneens het belang van de groei van het vervoer over water als onderdeel van de totale vervoersactiviteiten, zowel binnen als buiten de EU;
4. hoopt dat het maritieme beleid van de EU voortaan wordt ontwikkeld in de context van een "gemeenschappelijke Europese zee" en verzoekt de Commissie bijgevolg een Europees zeevaartbeleid te ontwikkelen in het kader van een gemeenschappelijke maritieme ruimte;

Markt

5. vraagt de Commissie met aandrang om de strijd tegen het misbruik van goedkope vlaggen voort te zetten;
6. roept de EU-lidstaten er daarom toe op om het gebruik van hun vlag te stimuleren en steun te verlenen aan hun maritieme clusters aan land, bijvoorbeeld door het verlenen van fiscale faciliteiten zoals een tonnagebelastingstelsel voor schepen en fiscale voordelen voor zeevarenden en reders;
7. is van mening dat de maritieme sector, net als elke andere economische sector, in beginsel onderworpen moet zijn aan de wetgeving inzake staatssteun, hoewel staatssteun bij uitzondering kan worden toegelaten voor specifieke gevallen, op voorwaarde dat de steun tijdelijk en op transparante en navolgbare wijze verstrekt wordt;
8. is van mening dat de richtsnoeren voor staatssteun in de scheepvaart, waarvan de geldigheidstermijn in 2011 verstrijkt, moeten worden gehandhaafd en verlengd omdat zij een wezenlijke bijdrage hebben geleverd aan het behoud van de mondiale concurrentiekracht van de Europese scheepvaart, aan haar vermogen om de vaak oneerlijke concurrentie van derde landen succesvol het hoofd te bieden en aan het behoud van haar leidende positie op wereldvlak, en de economie van de lidstaten op die manier hebben ondersteund;
9. roept de Commissie ertoe op om in 2010 de aangekondigde nieuwe regels inzake staatssteun voor maritiem transport voor te stellen, en meent voorts dat de Commissie ook de richtsnoeren betreffende staatssteun voor zeehavens zo snel mogelijk moet indienen;
10. onderstreept in dit verband dat staatssteun uitsluitend mag worden gebruikt voor Europese maritieme bedrijfstakken die zich verbinden tot sociale normen, het bevorderen van de

tewerkstelling en de scholing van personeel in Europa, en voor het veiligstellen van het internationale concurrentievermogen van de Europese scheepvaart;

11. roept de lidstaten op tot een snelle ondertekening, ratificatie en implementatie van het VN-Verdrag inzake overeenkomsten voor het internationale vervoer van goederen geheel of gedeeltelijk over zee, ook bekend als de "Rotterdam-regels", die het nieuwe maritieme aansprakelijkheidsregime vaststellen;
12. roept de Commissie ertoe op om bij de op handen zijnde herziening van de communautaire richtsnoeren voor de opbouw van een trans-Europees vervoersnetwerk meer aandacht te besteden aan het vervoer over zee en de bijbehorende constructies aan land, in het bijzonder de multimodale verbindingen van de Europese zeehavens met het binnenland;
13. verwelkomt het voorstel van de Commissie voor een richtlijn betreffende meldingsformaliteiten voor schepen die aankomen in en/of vertrekken uit havens van de lidstaten van de Gemeenschap (COM(2009)0011), met als doel bestaande administratieve procedures voor de Europese korte vaart te vereenvoudigen, te verminderen en te schrappen; roept de Commissie ertoe op de korte vaart ook in de toekomst te blijven steunen om de productiviteit van het zeetransport binnen de Unie aanzienlijk te verhogen;

Sociaal

14. is ingenomen met de initiatieven van de lidstaten en de Commissie om maritieme beroepen aantrekkelijker te maken voor jonge EU-burgers; benadrukt de noodzaak om zeevarenden op alle niveaus toegang te bieden tot levenslang leren en continue opleidingen, zowel aan boord als aan land, met als doel de professionele kwalificaties en vaardigheden van het personeel te verhogen; pleit ook voor meer voorlichting over de sector op scholen en voor de beschikbaarstelling van meer stageplaatsen;
15. verzoekt de lidstaten om in het kader van de internationale verdragen, zoals het STCW-verdrag en het IAO-verdrag betreffende maritieme arbeid van 2006, de reeds bestaande opleidingsprogramma's te verbeteren en moderniseren om de kwalitatieve ontwikkeling van zeevaartscholen te bevorderen;
16. benadrukt dat zeevarenden uit derde landen in overeenstemming met het STCW-verdrag aan goede opleidingseisen moeten voldoen en roept rederijen en nationale inspecties ertoe op dit te garanderen en te controleren, waar nodig met de hulp van het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid (EMSA); herhaalt zijn verzoek dat de lidstaten het IAO-verdrag betreffende maritieme arbeid van 2006 snel ratificeren en dat het op afspraken met de sector gebaseerde voorstel van de Commissie snel wordt goedgekeurd, zodat de kernelementen van dit verdrag kunnen worden omgezet in communautaire wetgeving;
17. doet een beroep op de lidstaten om het gebruik van EU-zeevaarders in hun eigen vloten aan te moedigen en voldoende voorzieningen in het leven te roepen om de emigratie van zeevaarders uit de Unie te voorkomen;
18. is ingenomen met de suggestie van de Commissie aan de lidstaten om de samenwerking tussen Europese maritieme instellingen te bevorderen en moedigt de lidstaten ertoe aan hun respectieve curricula en opleidingstelsels te harmoniseren met als doel hoge kwalificatieniveaus en geavanceerde vaardigheden onder EU-zeevaarders te bevorderen en tot ontwikkeling te brengen;

19. onderstreept dat de sociale situatie en de arbeidsomstandigheden van EU-zeevaarders nauw verbonden zijn met het concurrentievermogen van de Europese vloot, en dat het noodzakelijk is de arbeidsmobiliteit in de maritieme industrie overal in Europa te bevorderen en een optimale werking van de interne markt zonder belemmeringen en ongerechtvaardigde beperkingen voor de verlening van diensten te garanderen;
20. moedigt de uitwisseling aan van goede praktijken inzake arbeidsomstandigheden en sociale standaarden, en spoort aan tot de verbetering van de levensomstandigheden aan boord van schepen, met name door de ontwikkeling van informatie- en communicatietechnologie, betere toegang tot medische zorg, betere veiligheidsnormen en opleidingen ter bestrijding van de risico's die eigen zijn aan maritieme beroepen;
21. benadrukt dat controles concreet en risicogebaseerd moeten zijn en geen overbodige regeldruk voor de sector mogen genereren;
22. hoopt dat zal worden onderzocht in hoeverre technologische ontwikkelingen de afnemende beschikbaarheid van maritiem personeel kunnen compenseren, maar waarschuwt voor het overhaast invoeren van onbeproeft technologie;
23. roept de autoriteiten van zeehavens ertoe op om de voorzieningen voor zeevaarders op schepen die op de rede voor anker liggen, te verbeteren, met inbegrip van voorzieningen voor eenvoudiger vervoer van het schip naar de wal en omgekeerd;

Milieu

24. erkent dat er nog grote vooruitgang moet worden gerealiseerd voor wat betreft de vermindering van de uitstoot van zwavel- en stikstofoxiden, fijn stof (PM10) en CO₂, en dat dit moet gebeuren binnen het kader van de klimaatdoelstellingen van de EU; benadrukt dat de sector een rol kan spelen in de strijd tegen schadelijke emissies en tegen de klimaatverandering en dat publieke en private investeringen op het vlak van onderzoek en ontwikkeling in dit verband van bijzonder belang zullen zijn;
25. benadrukt dat er snel afspraken moeten worden bereikt betreffende de vermindering van de uitstoot en dat deze afspraken verplicht moeten worden uitgevoerd binnen de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) teneinde concurrentievervalsingen te beperken, maar dat dit de Unie niet mag beletten initiatieven te nemen om de emissies van de vloten van de EU-lidstaten nog meer te verminderen en op deze wijze andere continenten aan te zetten tot competitiviteit op dit vlak; vestigt in dit verband de aandacht op de grote verschillen tussen de lange en korte vaart, waarmee bij onderhandelingen binnen de IMO rekening moet worden gehouden;
26. roept de lidstaten ertoe op meer gebruik te maken – indien mogelijk samen met omliggende landen - van de mogelijkheid om maritieme emissiebeheersgebieden aan te duiden, met name voor stikstofoxiden; benadrukt dat het aanwijzen van meer maritieme emissiebeheersgebieden niet tot een vervalsing van de mededinging binnen Europa mag leiden;
27. steunt de maatregelen die gericht zijn op een modale verschuiving richting zeetransport met als doel de belangrijkste verkeersroutes te ontlasten; verzoekt de Europese Unie en de lidstaten platformen voor havenlogistiek op te richten, die onmisbaar zijn voor de uitbreiding van de uitwisseling tussen de verschillende vormen van transport en voor het versterken van

de territoriale cohesie; dringt erop aan dat de internationale regelgeving en de EU-voorschriften de inspanningen van nationale instanties op dit vlak niet mogen hinderen; hoopt op een snelle en uitgebreide realisatie, in het kader van de Unie voor het Middellandse Zeegebied, van zeesnelwegen, waarmee zowel de vervuiling als de congestie in het transport over land verminderd kunnen worden;

28. steunt in principe de in oktober 2008 door de IMO aangenomen wijzigingen van bijlage VI van de MARPOL-overeenkomst voor de vermindering van de zwavel- en stikstofoxidenuitstoot van schepen; is evenwel bezorgd over de mogelijke verplaatsing van het vervoer van de korte vaart terug naar de weg als gevolg van de voor 2015 geplande zwavellimiet van 0,1% in de zwavelemissiebeheersgebieden in de Noord- en Oostzee; roept de Commissie daarom op om zo snel mogelijk en uiterlijk tegen eind 2010 een effectbeoordeling hieromtrent in te dienen bij het Europees Parlement;
29. is van mening dat alle vervoerswijzen, inclusief transport over zee, hun externe kosten in steeds grotere mate moeten internaliseren; is van mening dat de invoering van dit principe financiële middelen zal genereren die vervolgens hoofdzakelijk kunnen worden ingezet voor innovatie-inspanningen;
30. roept de Commissie en de lidstaten er eveneens toe op aan alternatieve instrumenten te werken, zoals de invoering van een heffing op bunkerbrandstof, bij voorkeur afhankelijk van de kwaliteit en milieuprestatie van de brandstof, of het concept van "groene havens", waarbij schone schepen sneller afgehandeld worden en/of minder havengeld betalen;
31. roept de lidstaten ertoe op om binnen de IMO te werken aan het instellen en implementeren van gepaste en wereldwijd toepasbare milieunormen;
32. wijst in dit kader op de doorbraak in de techniek van binnenvaartschepen waarmee de emissies door bestaande scheepsmotoren aanzienlijk kunnen worden verminderd en op de mogelijkheid van het gebruik van vloeibaar aardgas als brandstof; vraagt de Commissie te onderzoeken of deze technieken ook gebruikt kunnen worden bij zeeschepen en hoe de invoering ervan zou kunnen worden versneld;
33. betreurt het feit dat op de klimaattop in Kopenhagen geen conclusies zijn bereikt betreffende emissiereductie op zeeschepen, maar benadrukt dat zowel in het kader van het post-Kyoto-proces als binnen de IMO intensief verder gezocht moet worden naar mondiale maatregelen om zulke reducties te verwezenlijken; vraagt de lidstaten al het mogelijke te doen om ervoor te zorgen dat de IMO een mandaat krijgt voor de volgende internationale klimaatonderhandelingen, met meetbare reductiedoelstellingen voor maritiem transport;
34. roept de Europese Unie ertoe op om hierbij op internationaal vlak, en met name binnen de IMO, het initiatief te nemen, met als doel de uitstoot van de maritieme sector te verminderen;
35. benadrukt het belang van interoperabele technische voorzieningen in de Europese havens voor de aanvoer van elektriciteit vanaf het vasteland naar schepen, waarmee de milieubelasting aanzienlijk kan worden gereduceerd; roept de Commissie ertoe op te onderzoeken in welke zeehavens dergelijke voorzieningen doeltreffend kunnen worden gebruikt;
36. beklemtoont dat de Commissie, in het kader van haar onderzoeks- en ontwikkelingsbeleid, prioriteit moet geven aan innovatie op het vlak van hernieuwbare energiebronnen, zoals zon-

en windenergie, die op schepen kunnen worden gebruikt;

37. vraagt dat de Commissie onderzoekt welke mogelijkheden er zijn om verontreiniging door middel van intelligente technologieën in de transportsector, zoals met name Galileo, te verminderen en in de hand te houden;
38. benadrukt de noodzaak van het bevorderen van papiervrije haven- en douanehandelingen, en van het vereenvoudigen van de samenwerking in havens tussen verschillende dienstverleners en klanten, met behulp van verschillende intelligente transportsystemen en -netwerken zoals SafeSeaNet en e-Custom, teneinde de havenwerkzaamheden te versnellen en vervuiling te verminderen;

Veiligheid

39. is ingenomen met de goedkeuring van het derde wetgevingspakket voor maritieme veiligheid en roept de lidstaten op dit pakket snel te implementeren;
40. pleit voor een strenge controle op de bouw, inclusief op de kwaliteit van het gebruikte staal, en op het ontwerp en onderhoud van schepen, zoals onder andere voorzien in de gewijzigde wetgeving voor classificatiebureaus;
41. ondersteunt de koerswijziging in het memorandum van overeenstemming van Parijs betreffende havencontroles door de overheid, waarbij het reguliere toezicht wordt vervangen door op risico gebaseerde controles, opdat juist de schepen die meerdere gebreken hebben, effectief worden aangepakt;
42. roept de lidstaten en reders ertoe op zich in te spannen om op de "witte lijst" van het memorandum van overeenstemming van Parijs geplaatst te worden; maant met name Slowakije aan tot een extra inspanning in deze richting;
43. vraagt de nationale inspecties en andere nationale instanties nauwer met elkaar samen te werken bij het uitwisselen van scheeps- en ladinggegevens, zodat de regeldruk afneemt maar de effectiviteit van de controles toeneemt; vraagt om de snelle invoering van een geïntegreerd systeem voor informatiebeheer via het gebruik en de verbetering van reeds beschikbare instrumenten, in het bijzonder SafeSeaNet; verzoekt de Commissie om snel een grens- en sectoroverschrijdend controlesysteem te ontplooiën over het hele EU-grondgebied;
44. is zich bewust van het gevaar van piraterij op de wereldzeeën, met name in het gebied rond de Hoorn van Afrika en de wateren voor de kust van Somalië, en roept alle reders op tot medewerking aan overheidsinitiatieven die hen tegen piraterij kunnen beschermen, zoals de geslaagde eerste marineoperatie van de EU, Atalanta; vraagt dat de Commissie en de lidstaten hun onderlinge samenwerking en de samenwerking met de Verenigde Naties intensiveren met als doel zeevarenden, vissers en reizigers, en meer algemeen de vloten, te beschermen;
45. merkt op dat de wereldwijde aanpak van de strijd tegen piraterij zich niet mag beperken tot een internationale marine maar deel moet uitmaken van een veelomvattende strategie ter bevordering van de vrede en de ontwikkeling in de betrokken gebieden; onderkent eveneens dat het noodzakelijk is dat schepen de door maritieme organisaties vastgestelde zelfbeschermingsmaatregelen op correcte en volledige wijze uitvoeren, met behulp van de door de IMO aangenomen goede beheerspraktijken;

Diversen

46. benadrukt dat de zeevaart een mondiale sector is en dat afspraken bij voorkeur op wereldschaal gemaakt moeten worden; stelt dat de IMO hiervoor het meest geëigende forum vormt; roept de lidstaten op tot grotere inspanningen om IMO-verdragen die zij ondertekend hebben, snel te ratificeren en te implementeren;
47. erkent daarnaast ten volle de rol van de Unie bij de omzetting van internationale regels in EU-wetgeving en bij de uitvoering en ondersteuning van het maritieme beleid, bijvoorbeeld door de EMSA;
48. benadrukt de noodzaak van een snellere modernisering en uitbreiding van de haveninfrastructuren in het vooruitzicht van de verwachte toename van het volume aan over zee vervoerde goederen; wijst erop dat hiervoor omvangrijke investeringen nodig zullen zijn, die zullen moeten voldoen aan de regels inzake transparante en eerlijke financiering om een eerlijke concurrentie tussen de Europese havens te kunnen garanderen; vraagt de Commissie om een coherent regelgevend kader op dit vlak;
49. roept de Commissie ertoe op haar mededeling over het zeevervoersbeleid van de EU tot 2018 en deze resolutie als uitgangspunt te nemen voor de aanstaande herziening van het witboek over het Europese vervoersbeleid;
50. vraagt om een beleid dat de verbinding promoot van de havens met het binnenland (inlandterminals en logistieke platformen) in gebieden met fileproblemen, en vraagt dat dit beleid wordt opgenomen in de herziening van de TEN-T;
51. onderstreept het economische en strategische belang van de scheepsbouw, die namelijk toelaat nieuwe technologieën voor schepen te ontwikkelen en toe te passen en essentiële Europese vaardigheden die nodig zijn voor het bouwen van nieuwe generaties schepen te behouden; vraagt om maatregelen ter ondersteuning van innovatie, onderzoek en ontwikkeling en opleidingen, met het oog op de ontwikkeling van een competitieve en innovatieve Europese scheepsbouwindustrie;
52. vraagt dat het bij de modernisering en uitbreiding van havens verplicht wordt de passagiersterminals en de nieuwe passagiersschepen te voorzien van faciliteiten voor personen met beperkte mobiliteit;
53. verheugt zich over het initiatief voor een campagne over de beste praktijken van passagiersvervoerbedrijven en cruisereederijen inzake passagiersrechten;
54. vraagt dat de Commissie bij de huidige herziening van de TEN-T rekening houdt met de aanbevelingen voor het maritiem vervoersbeleid van de EU tot 2018, met name de aanbevelingen betreffende een efficiënte integratie van de zeesnelwegen en het binnenwaterenvervoer en betreffende het netwerk van havens van Europees belang als knooppunten voor integratie;
55. vraagt de Commissie een vergelijkbare strategie voor de Europese binnenvaart uit te werken en deze af te stemmen op de onderhavige strategie, om zo de ontwikkeling van een optimale vervoersketen tussen zeevervoer en binnenvaart te bevorderen;
56. roept de Commissie op tot het onverwijld indienen van de aangekondigde routekaart met

essentiële details als aanvulling op haar mededeling;

-o0o-

57. verzoekt zijn Voorzitter deze resolutie te doen toekomen aan de Raad en de Commissie.

TOELICHTING

Achtergrond voorstel

De mededeling van de Commissie betreffende de strategische doelstellingen en aanbevelingen voor het zeevervoersbeleid van de EU tot 2018 is het vervolg op de mededelingen van de Commissie "Europa in beweging houden: een vervoerbeleid voor duurzame mobiliteit" en "Het geïntegreerd maritiem beleid" (Blauwboek), en is mede gebaseerd op onafhankelijk advies, studies en dialoog met de sector alsmede op de reactie van het Parlement op het Blauwboek.

Samenvatting Commissievoorstel

De mededeling van de Commissie bevat een breed scala aan onderwerpen die verband houden met het Europese zeevervoersbeleid. Tegelijkertijd is het karakter van het document weinig voorschrijvend en wordt de actoren in de zeevervoersector veel ruimte en initiatief geboden de strategische doelstellingen en aanbevelingen te verwezenlijken.

De mededeling is samen te vatten in zes thema's:

1. Waarde en concurrentiepositie van de Europese zeevervoersector in een mondiale markt: de Europese zeevervoersector opereert op een mondiale markt en speelt daarin een zeer belangrijke rol: 41% van de totale vloot wereldwijd is in Europese handen. De concurrentiepositie van de Europese vloot komt echter steeds meer onder druk door de toename en ontwikkeling van staatssteun in de zeevervoersector van derde landen. Om deze reden steunt de Commissie de ontwikkeling van eerlijke internationale maritieme handelsvoorwaarden in de WTO en het in stand houden en verbeteren van het huidige EU-kader voor tonnagebelasting, inkomstenbelasting en staatssteun.
2. Werkgelegenheid in de maritieme sector: de Europese maritieme industrie kampt met een groeiend tekort aan vaklui. Als gevolg hiervan gaat ook veel vakmanschap en relevante kennis verloren. Dit is niet bevorderlijk voor de concurrentiepositie van de Europese zeevervoersector. De Commissie stelt daarom voor de loopbaan op zee te bevorderen, met betere voorlichting op jonge leeftijd en betere carrièreperspectieven. Verder dienen de administratieve lasten te worden verminderd en de arbeidsomstandigheden en arbeidsvoorwaarden verbeterd.
3. Kwaliteit van de Europese scheepvaart: de Europese zeevervoersector en de toezichthoudende autoriteiten hebben de afgelopen jaren een stevige bijdrage geleverd aan een veiligere en schonere zeevervoersector. Toch is meer nodig: dus dient de sector een grotere bijdrage te leveren aan het verminderen van broeikasgasemissies. De Commissie zal proberen emissienormen te ontwikkelen binnen de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) om zo de Europese concurrentiepositie te bewaken. Van bijzonder belang is het verminderen van de uitstoot van zwavel- en stikstofoxiden, waarbij onderzocht dient te worden welke Europese zeegebieden in aanmerking moeten komen als emissiebeheersgebied. Verder zal door de verwachte toename van schepen, die daarnaast ook steeds groter worden, het belang van veiligheid sterk toenemen. Om deze reden zal de Commissie toezien op snelle en correcte uitvoering van het derde maritieme veiligheidspakket en stelt de Commissie zich onder meer ten doel eind 2012 alle lidstaten van de EU op de Witte Lijst te krijgen van het Memorandum van Overeenstemming van Parijs inzake havenstaatcontrole (Paris MOU). Daarnaast blijft, onder invloed van de

aanhoudende dreiging van terroristische activiteiten, de beveiliging van zeevervoer een prioriteit. De Commissie stelt voor een daadkrachtig antwoord te bieden op piraterij, en de bescherming van de bemanningsleden op te voeren, onder meer door het invoeren van snelle alarmsystemen.

4. Internationale samenwerking: aangezien de Europese zeevervoersector wordt geconfronteerd met een mondiale markt zet de Europese Unie zich al lang in voor ondersteuning van het werk van internationale organisaties als UNCLOS¹, WTO en de IMO. Vooral binnen de IMO wil de Commissie dat de lidstaten de erkenning en zichtbaarheid van de EU versterken door het coördinatiemechanisme van de EU te formaliseren en de EU het statuut van waarnemer toe te kennen. Daarnaast stelt de Commissie voor vooral toe te zien op snelle ratificatie van IMO-overeenkomsten op wereldschaal en op de totstandbrenging van een mechanisme voor de daadwerkelijke handhaving van internationaal goedgekeurde regels door alle vlaggen- en kuststaten ter wereld.
5. Het Europees zeevervoer als onderdeel van de Europese economie en als motor van de economische integratie: verwacht wordt dat het zeevervoer in de lidstaten zal toenemen van 3,8 miljard ton in 2006 tot 5,3 miljard ton in 2018. Dit betekent dat de Europese infrastructuur en havencapaciteit binnen 10 jaar moeten worden voorbereid op deze toename. In ieder geval zal de havenproductiviteit flink moeten stijgen. De EU dient hieraan een bijdrage te leveren door een “Europese zeevervoerruimte zonder grenzen” tot stand te brengen en de EU-strategie “Snelwegen op Zee” te versterken. Verder moeten de administratieve lasten verminderen en zijn goede voorwaarden nodig om investeringen in de havensector aan te trekken. Ook zal de Commissie richtsnoeren opstellen over de toepassing van de EU-milieuwetgeving op de havenontwikkeling. Daarnaast zullen de Trans-Europese vervoernetwerkprojecten en het Marco Polo project worden ingezet om de groei van het zeevervoer op te vangen en tegelijk te verduurzamen.
6. Europa als wereldleider inzake maritiem onderzoek en innovatie: Europa is momenteel wereldleider op het gebied van maritiem onderzoek en innovatie. Deze positie moet worden behouden omdat dit kansen biedt voor groei en efficiëntie van de Europese (zeevervoer) industrie. In het bijzonder op het gebied van de milieuprestaties liggen veel mogelijke kansen en voordelen omdat het vergroenen van de sector meer en meer een concurrentievoordeel wordt. De Europese Unie moet daarom blijven streven naar het verbeteren van de veiligheid- en milieuprestaties van schepen. Deze duurzame mobiliteit moet ertoe bijdragen dat de gehele vervoersketen efficiënter wordt.

Samenvatting standpunt rapporteur

De rapporteur is ingenomen met de mededeling van de Commissie. Aangezien het document een groot aantal onderwerpen behandelt, beperkt zijn verslag zich tot enkele prioritaire punten.

De rapporteur is allereerst van mening dat het belang van de maritieme sector niet voldoende benadrukt kan worden. De Europese maritieme sector levert een duidelijke en onmisbare bijdrage aan zowel de intracommunautaire economie als het Europese vervoersysteem. De belangen van de Europese zeevervoersector moeten daarom ook zwaar wegen bij de totstandkoming van het algehele Europese vervoerbeleid. Daarbij moet worden beseft dat de Europese maritieme sector bovenal opereert en concurreert in een mondiale markt.

¹ Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee (United Nations Convention on Law of the Sea).

Deze mondiale markt betekent ook dat voor het zeevervoer "beleid op maat" noodzakelijk is. Het risico van omvlaggen, met alle bijbehorende nadelige gevolgen voor milieu, kwaliteit van de zeevaart en het maritieme cluster, moet niet worden onderschat. De rapporteur is daarom van mening dat de lidstaten hun uiterste best moeten doen om het (huidige) gebruik van hun vlag te stimuleren, bij voorbeeld door het geven van fiscale faciliteiten voor tonnagebelasting en fiscale faciliteiten voor zeevarenden en reders. De rapporteur kijkt uit naar de door de Commissie aangekondigde nieuwe regels voor staatssteun. Hij vraagt Commissie die in 2010 te presenteren.

Aangaande de werkgelegenheid en arbeidsomstandigheden vindt de rapporteur dat maritieme beroepen aantrekkelijker moeten worden voor jonge EU-onderdanen. Zeker wanneer de zeevervoersector zal gaan groeien als verwacht, zal de vraag naar personeel alleen maar toenemen. Het is daarom belangrijk dat jongeren van alle leeftijden voorlichting over de sector krijgen. Verder is het noodzakelijk dat de zeevarenden ook aantrekkelijke carrièreperspectieven worden geboden, op zee en aan de wal. Tevens moet het rederijen niet onmogelijk worden gemaakt om onderdanen van derde landen in te huren voor hun zeevervoeractiviteiten, waarbij het uiteraard belangrijk is dat die werknemers aan de vereiste opleidingseisen en beroepskwalificaties voldoen. Ook is de rapporteur van mening dat de wetgeving die tot stand komt in de ILO, gedragen, geratificeerd en afdoende wordt gecontroleerd op mondiale schaal om zo de arbeidsomstandigheden van alle zeevarenden op peil te houden.

De zeevervoersector staat voor grote uitdagingen op het gebied van het milieu. Primair zullen de milieuprestaties van de zeeschepen aanzienlijk moeten verbeteren en zullen de emissies van SO_x, NO_x, fijn stof (PM₁₀) en CO₂ moeten worden gereduceerd. Hierbij is het van groot belang dat deze afspraken op mondiaal niveau worden gemaakt om het risico van omvlaggen naar niet deelnemende landen tegen te gaan. De rapporteur is voorstander van de ontwikkeling van emissiebeheersgebieden in de Europese wateren. Hij roept de lidstaten ertoe op, waar mogelijk met omringende landen, dergelijke gebieden vast te stellen, met name met het oog op NO_x-beperking. Verder moeten de Commissie en de lidstaten werken aan alternatieve maatregelen om de milieuprestatie te verbeteren. Hierbij is te denken aan een heffing op bunkerbrandstof afhankelijk van de kwaliteit en de milieuprestatie van de gebruikte brandstof, en het concept van Groene Havens. In dit bonus/malus-systeem worden schonere schepen sneller afgehandeld in de haven dan vervuilender schepen en/of ontvangen zij een korting op hun havengelden. Ook verwacht de rapporteur veel van de technologische ontwikkeling van zeeschepen. Binnenvaartschepen hebben de afgelopen jaren een grote stap voorwaarts gemaakt op het gebied hun milieuprestaties door nieuwe brandstofontwikkeling en betere motoren. De Commissie zou moeten onderzoeken of deze technologische ontwikkeling ook kan worden gebruikt door de zeeschepensector. Tenslotte is de rapporteur van mening dat ook in zeehavens walstroomvoorzieningen moeten worden opgebouwd ten behoeve van lagere emissies in de havens.

Op het gebied van veiligheid is de rapporteur zeer benieuwd naar de praktische uitwerking van het derde maritieme veiligheidspakket. De lidstaten worden daarom opgeroepen het pakket spoedig en correct te implementeren. Ook is de rapporteur ingenomen met het besluit van Paris MOU om in het toezicht over te gaan op toezicht gebaseerd op risico's. Dit voorkomt onnodig toezicht, vergroot de effectiviteit van het toezicht en verlicht de administratieve lastendruk voor toezichtgenietenden. Ten slotte wil de rapporteur op het nabijliggende onderwerp beveiliging zijn onvoorwaardelijke steun uitspreken aan de Atalanta-missie die rond de hoorn van Afrika zeeschepen beschermd tegen piraterij. Daarnaast zouden alle rederijen gebruik moeten maken van de beveiligingsmogelijkheden van Atalanta en andere internationale samenwerkinginstanties

tegen piraterij. Ook moet zo spoedig als mogelijk is een oplossing worden gevonden voor de adequate berechting van gevangengenomen piraten. Dat nu soms gevangen piraten worden losgelaten omdat zij nergens berecht kunnen worden is onverteerbaar.

Tenslotte, aangezien het zeevervoer een mondiale markt is, is de primaire wetgevende rol weggelegd voor de IMO. Binnen de IMO moet de Europese Unie een proactieve rol spelen om nieuwe regels opgesteld en geratificeerd te krijgen. Verder speelt de EU uiteraard een zeer belangrijke rol bij het overnemen van IMO-regels in het EU-acquis en bij de uitvoering hiervan. Zeker bij de uitvoering dient EMSA een haar toekomstige rol te spelen. De controle en het toezicht dienen plaats te vinden op het niveau van de lidstaten in nauw overleg met Paris MOU. Verder ziet de rapporteur met belangstelling uit naar de door de Commissie aangekondigde routekaart voor maritiem beleid tot 2018.

UITSLAG VAN DE EINDSTEMMING IN DE COMMISSIE

Datum goedkeuring	23.3.2010
Uitslag eindstemming	+ : 34 - : 1 0 : 3
Bij de eindstemming aanwezige leden	Magdalena Alvarez, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Michael Cramer, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Georgios Koumoutsakos, Werner Kuhn, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Hella Ranner, Vilja Savisaar, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Dirk Sterckx, Silvia-Adriana Țicău, Georgios Toussas, Giommara Uggias, Thomas Ulmer, Peter van Dalen, Dominique Vlasto, Artur Zasada, Roberts Zīle
Bij de eindstemming aanwezige vaste plaatsvervanger(s)	Zigmantas Balčytis, Philip Bradbourn, Isabelle Durant, Tanja Fajon, Ádám Kósa, Dominique Riquet, Laurence J.A.J. Stassen, Sabine Wils, Janusz Władysław Zemke