



Zittingsdocument

A8-0167/2017

21.4.2017

*****I**

VERSLAG

over het voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 2009/45/EG inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen (COM(2016)0369 – C8-0208/2016 – 2016/0170(COD))

Commissie vervoer en toerisme

Rapporteur: Daniela Aiuto

Verklaring van de gebruikte tekens

- * Raadplegingsprocedure
- *** Goedkeuringsprocedure
- ***I Gewone wetgevingsprocedure (eerste lezing)
- ***II Gewone wetgevingsprocedure (tweede lezing)
- ***III Gewone wetgevingsprocedure (derde lezing)

(De aangeduide procedure is gebaseerd op de in de ontwerphandeling voorgestelde rechtsgrond.)

Amendementen op een ontwerphandeling

Amendementen van het Parlement in twee kolommen

Geschrapte tekstdelen worden in de linkerkolom in *vet cursief* aangegeven. Vervangen tekstdelen worden in beide kolommen in *vet cursief* aangegeven. Nieuwe tekst wordt in de rechterkolom in *vet cursief* aangegeven.

In de eerste en tweede regel van de koptekst boven elk amendement wordt verwezen naar het tekstdeel in kwestie van de ontwerphandeling. Indien een amendement betrekking heeft op een bestaande handeling, waarop in de ontwerphandeling wijzigingen worden voorgesteld, bevat de koptekst bovendien een derde en vierde regel, die verwijzen naar de bestaande handeling respectievelijk naar de bepaling in kwestie.

Amendementen van het Parlement in de vorm van een geconsolideerde tekst

Nieuwe tekstdelen worden in *vet cursief* aangegeven. Geschrapte tekstdelen worden aangegeven met het symbool **■** of worden doorgestreept. Waar tekstdelen vervangen worden, wordt de nieuwe tekst in *vet cursief* aangegeven, terwijl de vervangen tekst wordt geschrapt of doorgestreept. Bij wijze van uitzondering worden zuiver technische wijzigingen die de diensten aanbrengen met het oog op de opstelling van de definitieve tekst, niet gemarkeerd.

INHOUD

	Blz.
ONTWERPWETGEVINGSRESOLUTIE VAN HET EUROPEES PARLEMENT	5
TOELICHTING	20
ADVIES VAN DE COMMISSIE JURIDISCHE ZAKEN.....	23
PROCEDURE VAN DE TEN PRINCIPALE BEVOEGDE COMMISSIE	27
HOOFDELIJKE EINDSTEMMING IN DE TEN PRINCIPALE BEVOEGDE COMMISSIE	28

ONTWERPWETGEVINGSRESOLUTIE VAN HET EUROPEES PARLEMENT

**over het voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 2009/45/EG inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen
(COM(2016)0369 – C8-0208/2016 – 2016/0170(COD))**

(Gewone wetgevingsprocedure: eerste lezing)

Het Europees Parlement,

- gezien het voorstel van de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad (COM(2016)0369),
 - gezien artikel 294, lid 2, en artikel 100, lid 2, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, op grond waarvan het voorstel door de Commissie bij het Parlement is ingediend (C8-0208/2016),
 - gezien artikel 294, lid 3, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,
 - gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité van 19 oktober 2016¹,
 - gezien artikel 59 van zijn Reglement,
 - gezien het verslag van de Commissie vervoer en toerisme en het advies van de Commissie juridische zaken (A8-0167/2017),
1. stelt onderstaand standpunt in eerste lezing vast;
 2. verzoekt om hernieuwde voorlegging indien de Commissie haar voorstel door een nieuwe tekst vervangt, ingrijpende wijzigingen in haar voorstel aanbrengt of voornemens is ingrijpende wijzigingen in haar voorstel aan te brengen;
 3. verzoekt zijn Voorzitter het standpunt van het Parlement te doen toekomen aan de Raad en aan de Commissie alsmede aan de nationale parlementen.

¹ Nog niet in het Publicatieblad verschenen.

Amendement 1

Voorstel voor een richtlijn Overweging 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

(1) Een betere toepassing van Richtlijn 2009/45/EG van het Europees Parlement en de Raad¹⁶ is nodig om een hoog **veiligheidsniveau** te handhaven door middel van de gemeenschappelijke veiligheidseisen waarin de richtlijn voorziet en om gelijke mededingingsvoorwaarden in stand te houden. Richtlijn 2009/45/EG moet uitsluitend van toepassing zijn op de passagiersschepen en -vaartuigen waarvoor die veiligheidsnormen zijn ontwikkeld. Een aantal specifieke types schepen, zoals tenders, zeilschepen of schepen voor het vervoer van geschoold personeel voor de exploitatie van een schip of offshore-installaties, moeten derhalve van haar toepassingsgebied worden uitgesloten.

¹⁶ Richtlijn 2009/45/EG van het Europees Parlement en de Raad van 6 mei 2009 inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen (PB L 163 van 25.6.2009, blz. 1).

Amendement 2

Voorstel voor een richtlijn Overweging 1 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(1) Een betere toepassing van Richtlijn 2009/45/EG van het Europees Parlement en de Raad¹⁶ is nodig om een hoog **niveau van veiligheid en consumentenvertrouwen** te handhaven door middel van de gemeenschappelijke veiligheidseisen waarin de richtlijn voorziet en om gelijke mededingingsvoorwaarden in stand te houden. Richtlijn 2009/45/EG moet uitsluitend van toepassing zijn op de passagiersschepen en -vaartuigen waarvoor die veiligheidsnormen zijn ontwikkeld. Een aantal specifieke types schepen, zoals tenders, zeilschepen of schepen voor het vervoer van geschoold personeel voor de exploitatie van een schip of offshore-installaties, moeten derhalve van haar toepassingsgebied worden uitgesloten.

¹⁶ Richtlijn 2009/45/EG van het Europees Parlement en de Raad van 6 mei 2009 inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen (PB L 163 van 25.6.2009, blz. 1).

(1 bis) Door schepen vervoerde tenders worden gebruikt om passagiers rechtstreeks over te brengen van passagiersschepen naar de wal en omgekeerd, waarbij de kortste zeeroute wordt gevolgd. Ze zijn niet geschikt voor en mogen niet worden gebruikt voor

andere soorten diensten zoals toeristische rondvaarten langs de kust. Dergelijke rondvaarten moeten worden uitgevoerd door schepen die voldoen aan de eisen voor passagiersschepen van de kuststaat, zoals onder meer bepaald in de IMO-richtsnoeren (MSC.1/Circ. 1417 betreffende richtsnoeren voor tenders van passagiersschepen). De Commissie moet onderzoeken of er voor door schepen vervoerde tenders gemeenschappelijke Europese eisen nodig zijn, inclusief verplichte voorschriften, en moet vóór 2020 specifieke richtsnoeren uitbrengen, onder meer om de harmonisatie van voorschriften en normen tussen de lidstaten te vergemakkelijken.

Amendement 3

Voorstel voor een richtlijn Overweging 1 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(1 ter) Passagiersschepen die niet mechanisch worden voortgestuwd zijn uitgesloten van het toepassingsgebied van Richtlijn 2009/45/EG van het Europees Parlement en de Raad. Zeilschepen moeten niet volgens die richtlijn worden gecertificeerd, aangezien hun mechanische voortstuwing uitsluitend bedoeld is als hulpmiddel en voor noodgevallen. De Commissie moet daarom onderzoeken of er voor deze categorie passagiersschepen gemeenschappelijke Europese eisen nodig zijn en moet hoe dan ook vóór 2020 specifieke richtsnoeren publiceren. Die richtsnoeren moeten ook de harmonisering van de in de lidstaten gehanteerde voorschriften en normen bevorderen zonder dat er extra eisen worden toegevoegd aan de eisen die reeds in de IMO-regelgeving zijn opgenomen.

Amendement 4

Voorstel voor een richtlijn Overweging 1 quater (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(1 quater) Offshore-installaties worden bediend door vaartuigen die werknemers vervoeren. Die werknemers moeten slagen voor een aantal verplichte veiligheidstrainingen en moeten voldoen aan verplichte medische geschiktheidscriteria. Zij moeten daarom worden beschouwd als "bijzondere" passagiers voor wie andere en specifieke veiligheidsvoorschriften gelden die buiten het toepassingsgebied van deze richtlijn vallen. De lidstaten moeten actieve ondersteuning verlenen aan de activiteiten van de IMO op het gebied van veiligheidsnormen voor offshore-vaartuigen naar aanleiding van haar resolutie MSC.418(97).

Amendement 5

Voorstel voor een richtlijn Overweging 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(2) Uit het programma voor gezonde regelgeving (REFIT)¹⁷ is gebleken dat op dit moment niet alle lidstaten aluminiumschepen op grond van Richtlijn 2009/45/EG certificeren. Hierdoor ontstaan verschillen die strijdig zijn met de doelstelling om een gelijk en hoog veiligheidsniveau te waarborgen voor alle binnenlandse scheepvaartpassagiers in de Unie. Om te vermijden dat de richtlijn op uiteenlopende wijze wordt toegepast door verschillende interpretaties van het toepassingsgebied in verband met de definitie van aluminium als gelijkwaardig materiaal en de toepasbaarheid van de overeenkomstige veiligheidsnormen, moet

(2) Uit het programma voor gezonde regelgeving (REFIT)¹⁷ is gebleken dat op dit moment niet alle lidstaten aluminiumschepen op grond van Richtlijn 2009/45/EG certificeren. Hierdoor ontstaan verschillen die strijdig zijn met de doelstelling om een gelijk en hoog veiligheidsniveau te waarborgen voor alle binnenlandse scheepvaartpassagiers in de Unie. Om te vermijden dat de richtlijn op uiteenlopende wijze wordt toegepast door verschillende interpretaties van het toepassingsgebied in verband met de definitie van aluminium als gelijkwaardig materiaal en de toepasbaarheid van de overeenkomstige veiligheidsnormen, moet

de definitie van het begrip "gelijkwaardig materiaal" worden verduidelijkt.

de definitie van het begrip "gelijkwaardig materiaal" worden verduidelijkt. ***Bijgevolg moet aluminium in alle lidstaten als een gelijkwaardig materiaal voor staal worden beschouwd. Er is evenwel geconstateerd dat de nationale voorschriften voor aluminiumschepen een hoog veiligheidsniveau voor binnenlandse scheepvaartpassagiers waarborgen. Bijgevolg moeten de lidstaten hun bestaande strengere brandpreventiemethoden kunnen behouden.***

¹⁷ COM(2015)508.

¹⁷ COM(2015)0508.

Amendement 6

Voorstel voor een richtlijn Overweging 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

(3) Om de juridische samenhang en duidelijkheid te verbeteren, moeten een aantal definities en verwijzingen worden bijgewerkt en in overeenstemming worden gebracht met de internationale of EU-regelgeving. Daarbij is het essentieel dat niet wordt geraakt aan het huidige toepassingsgebied ***en veiligheidsniveau*** van Richtlijn 2009/45/EG. Met name de definitie van traditionele schepen moet beter worden afgestemd op Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad¹⁸, zonder afbreuk te doen aan de huidige criteria inzake bouwjaar en materiaaltipe. De definitie van de begrippen "plezierjacht" en "pleziervaartuig" moet beter worden afgestemd op het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee (SOLAS-verdrag).

¹⁸ Richtlijn 2002/59/EG van het Europees

Amendement

(3) Om de juridische samenhang en duidelijkheid te verbeteren, moeten een aantal definities en verwijzingen worden bijgewerkt en in overeenstemming worden gebracht met de internationale of EU-regelgeving. Daarbij is het essentieel dat niet wordt geraakt aan het huidige toepassingsgebied van Richtlijn 2009/45/EG ***en dat het veiligheidsniveau ervan wordt verhoogd***. Met name de definitie van traditionele schepen moet beter worden afgestemd op Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad¹⁸, zonder afbreuk te doen aan de huidige criteria inzake bouwjaar en materiaaltipe. De definitie van de begrippen "plezierjacht" en "pleziervaartuig" moet beter worden afgestemd op het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee (SOLAS-verdrag).

¹⁸ 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).

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).

Amendement 7

Voorstel voor een richtlijn Overweging 4

Door de Commissie voorgestelde tekst

(4) In het licht van het evenredigheidsbeginsel is gebleken dat de huidige bindende eisen op basis van het SOLAS-verdrag moeilijk aanpasbaar zijn voor schepen met een lengte van minder dan 24 meter. Bovendien worden kleine schepen meestal niet uit staal vervaardigd en is slechts een zeer klein aantal van die schepen gecertificeerd op grond van Richtlijn 2009/45/EG. Bij gebrek aan specifieke veiligheidsproblemen en passende normen in de richtlijn moeten schepen met een lengte van minder dan 24 meter derhalve worden uitgesloten van het toepassingsgebied van de richtlijn en worden onderworpen aan specifieke veiligheidsnormen die worden vastgesteld door de lidstaten, die het best geplaatst zijn om te oordelen of voor die schepen vaarbeperingen in termen van afstand tot de kust of havens en weersomstandigheden moeten worden opgelegd.

Amendement

(4) In het licht van het evenredigheidsbeginsel is gebleken dat de huidige bindende eisen op basis van het SOLAS-verdrag moeilijk aanpasbaar zijn voor schepen met een lengte van minder dan 24 meter. Bovendien worden kleine schepen meestal niet uit staal vervaardigd en is slechts een zeer klein aantal van die schepen gecertificeerd op grond van Richtlijn 2009/45/EG. Bij gebrek aan specifieke veiligheidsproblemen en passende normen in de richtlijn moeten schepen met een lengte van minder dan 24 meter derhalve worden uitgesloten van het toepassingsgebied van de richtlijn en worden onderworpen aan specifieke veiligheidsnormen die worden vastgesteld door de lidstaten, die het best geplaatst zijn om te oordelen of voor die schepen vaarbeperingen in termen van afstand tot de kust of havens en weersomstandigheden moeten worden opgelegd. ***Bij het vaststellen van die normen moeten de lidstaten handelen overeenkomstig de door de Commissie te publiceren richtsnoeren. Hierbij moeten zij rekening houden met andere internationale overeenkomsten en verdragen van de IMO, en moet worden vermeden dat er bijkomende eisen worden opgelegd die verder gaan dan de huidige internationale regels. De Commissie moet de ontwikkeling van richtsnoeren voor deze***

vaartuigen bespoedigen, zoals voorzien in haar werkprogramma voor 2017.

Amendement 8

Voorstel voor een richtlijn Overweging 5 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(5 bis) Aangezien Griekenland specifieke geografische en meteorologische kenmerken heeft en een groot aantal eilanden telt dat regelmatig en frequent moet worden bediend, zowel vanaf het vasteland als vanaf andere Griekse eilanden, en er daardoor veel maritieme verbindingen mogelijk zijn, moet Griekenland kunnen afwijken van de verplichting om zeegebieden vast te stellen. Met name moet Griekenland passagiersschepen kunnen indelen volgens de specifieke zeeroute die zij volgen, terwijl voor de klassen passagiersschepen dezelfde criteria en dezelfde veiligheidsnormen blijven gelden.

Amendement 9

Voorstel voor een richtlijn Overweging 7

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(7) *De Commissie dient een databank op te richten en te onderhouden* om de transparantie te verhogen en de aanmelding van vrijstellingen, gelijkwaardigheden en aanvullende veiligheidsmaatregelen door de lidstaten te faciliteren. In die databank moeten zowel het ontwerp als de aangenomen versie van de aangemelde maatregelen worden opgenomen.

(7) *Hiertoe moet de Commissie, in samenwerking met de lidstaten, een databank oprichten* om de transparantie te verhogen en de aanmelding van vrijstellingen, gelijkwaardigheden en aanvullende veiligheidsmaatregelen door de lidstaten te faciliteren, *en moet zij deze databank onderhouden en op een voor het publiek toegankelijke website beschikbaar stellen.* In die databank moeten zowel het ontwerp als de aangenomen versie van de aangemelde maatregelen worden

opgenomen.

Amendement 10

Voorstel voor een richtlijn Overweging 9

Door de Commissie voorgestelde tekst

(9) Om rekening te houden met de ontwikkelingen en ervaringen op internationaal niveau en de transparantie te bevorderen, moet aan de Commissie overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie de bevoegdheid worden verleend om, indien nodig, wijzigingen van internationale instrumenten uit te sluiten van het toepassingsgebied van deze richtlijn, de technische eisen bij te werken en **de voorwaarden** vast te stellen voor het gebruik van de door de Commissie bijgehouden databank van vrijstellingen en overeenkomstig deze richtlijn ingediende afwijkingsverzoeken. Het is van bijzonder belang dat de Commissie bij haar voorbereidende werkzaamheden tot passende raadpleging overgaat, onder meer op deskundigenniveau, in overeenstemming met de beginselen die zijn vastgelegd in het Interinstitutioneel akkoord over beter wetgeven van 13 april 2016. Om een gelijke betrokkenheid bij de voorbereiding van gedelegeerde handelingen te waarborgen, ontvangen het Europees Parlement en de Raad alle documenten op hetzelfde tijdstip als de deskundigen van de lidstaten, en hebben hun deskundigen systematisch toegang tot de vergaderingen van de deskundigengroepen van de Commissie die de gedelegeerde handelingen voorbereiden.

Amendement

(9) Om rekening te houden met de ontwikkelingen en ervaringen op internationaal niveau en de transparantie te bevorderen, moet aan de Commissie overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie de bevoegdheid worden verleend om, indien nodig, wijzigingen van internationale instrumenten uit te sluiten van het toepassingsgebied van deze richtlijn, de technische eisen bij te werken en **een gedetailleerde regeling** vast te stellen voor **de toegang tot en** het gebruik van de door de Commissie bijgehouden databank van vrijstellingen en overeenkomstig deze richtlijn ingediende afwijkingsverzoeken. Het is van bijzonder belang dat de Commissie bij haar voorbereidende werkzaamheden tot passende raadpleging overgaat, onder meer op deskundigenniveau, in overeenstemming met de beginselen die zijn vastgelegd in het Interinstitutioneel akkoord over beter wetgeven van 13 april 2016. Om een gelijke betrokkenheid bij de voorbereiding van gedelegeerde handelingen te waarborgen, ontvangen het Europees Parlement en de Raad alle documenten op hetzelfde tijdstip als de deskundigen van de lidstaten, en hebben hun deskundigen systematisch toegang tot de vergaderingen van de deskundigengroepen van de Commissie die de gedelegeerde handelingen voorbereiden.

Amendement 11

Voorstel voor een richtlijn Overweging 10

Door de Commissie voorgestelde tekst

(10) Om gelijke mededingingsvoorwaarden te creëren voor passagiersschepen die reizen van en naar EU-havens uitvoeren, ongeacht de aard van de reis waarvoor ze worden gebruikt, moeten de acties van de Unie ter bespoediging van de *lopende* IMO-werkzaamheden tot herziening van het SOLAS-verdrag in overeenstemming worden gebracht met het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie.

Amendement

(10) Om gelijke mededingingsvoorwaarden te creëren voor passagiersschepen die reizen van en naar EU-havens uitvoeren, ongeacht de aard van de reis waarvoor ze worden gebruikt, moeten de acties van de Unie ter bespoediging van de IMO-werkzaamheden tot herziening *en verbetering* van het SOLAS-verdrag in overeenstemming worden gebracht met het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie.

Amendement 12

Voorstel voor een richtlijn Overweging 11 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(11 bis) De menselijke factor is een fundamenteel onderdeel van scheepvaartveiligheid en de ermee verband houdende procedures. Om een hoog veiligheidsniveau te handhaven, is het noodzakelijk rekening te houden met het verband tussen veiligheid, de leef- en arbeidsomstandigheden aan boord en de opleiding van het personeel, alsook met de behoefte aan passende opleiding voor grensoverschrijdende reddingsoperaties en noodgevallen. De Unie moet daarom een proactieve rol vervullen, ook in internationaal verband, om toezicht te houden op de sociale omstandigheden van werknemers op schepen en deze te verbeteren.

Amendement 13

Voorstel voor een richtlijn Overweging 11 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(11 ter) Om de uitvoering en omzetting te vergemakkelijken, moet de rol van de EMSA worden versterkt en moet meer gebruik worden gemaakt van de deskundigengroep inzake de veiligheid van passagiersschepen, die onder de deskundigengroep voor maritieme veiligheid valt.

Amendement 14

Voorstel voor een richtlijn Artikel 1 – alinea 1 – punt 1 – letter d bis (nieuw) Richtlijn 2009/45/EG Artikel 2 – alinea 1 – letter q – alinea 1

Bestaande tekst

Amendement

"zeegebied": een gebied als vastgesteld volgens artikel 4, lid 2;

(d bis) punt q), eerste alinea, wordt vervangen door:

"zeegebied of zeeroute": een gebied of, wanneer het om geografische redenen niet mogelijk is een zeegebied vast te stellen, een route als vastgesteld volgens artikel 4, lid 2;

Amendement 15

Voorstel voor een richtlijn Artikel 1 – alinea 1 – punt 1 – letter j Richtlijn 2009/45/EG Artikel 2 – alinea 1 – letter za

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

za) "gelijkwaardig materiaal": aluminiumlegering of elk ander niet-brandbaar materiaal waarvan de brandwerendheid, dankzij de aanwezige isolatie, tot aan het einde van de van

za) "gelijkwaardig materiaal": aluminiumlegering of elk ander niet-brandbaar materiaal waarvan de brandwerendheid – *hetzij uit zichzelf, hetzij* dankzij de aanwezige isolatie – tot

toepassing zijnde standaardbrandproef
gelijkwaardig is aan die van staal;

aan het einde van de van toepassing zijnde
standaardbrandproef gelijkwaardig is aan
die van staal;

Amendement 16

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 1 – letter j

Richtlijn 2009/45/EG

Artikel 2 – alinea 1 – letter zc

Door de Commissie voorgestelde tekst

zc) **"traditioneel schip": elk type historisch passagiersschip dat voor 1965 is ontworpen, alsmede replica's daarvan, die hoofdzakelijk uit de originele materialen zijn vervaardigd**, waaronder schepen die zijn ontworpen ter ondersteuning en promotie van traditionele ambachten en zeemanschap, die samen fungeren als levend cultureel erfgoed en worden geëxploiteerd overeenkomstig de traditionele zeemanstechnieken en -beginselen;

Amendement 17

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 1 – letter j

Richtlijn 2009/45/EG

Artikel 2 – alinea 1 – letter ze

Door de Commissie voorgestelde tekst

ze) "tender": een door een schip vervoerde boot die wordt gebruikt voor de overbrenging van meer dan 12 passagiers tussen een schip dat voor anker ligt en de kust;

Amendement

zc) **"traditionele schepen": alle soorten historische schepen en replica's** daarvan, waaronder schepen die zijn ontworpen ter ondersteuning en promotie van traditionele ambachten en zeemanschap, die samen fungeren als levend cultureel erfgoed en worden geëxploiteerd overeenkomstig de traditionele zeemanstechnieken en -beginselen;

Amendement

ze) "tender": een door een schip vervoerde boot die wordt gebruikt voor de **rechtstreeks** overbrenging van meer dan 12 passagiers tussen een schip dat voor anker ligt en de kust, **waarbij de kortste zeeroute wordt gevolgd, in de zin van de IMO-richtsnoeren MSC.1/Circ.1417**;

Amendement 18

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 3 – letter b bis (nieuw)

Richtlijn 2009/45/EG

Artikel 4 – lid 2 – alinea 1 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(b bis) de volgende alinea wordt toegevoegd:

In afwijking van de eerste alinea, onder a), kan Griekenland om geografische redenen een lijst van zeeroutes die alle routes in Griekenland omvat opstellen en indien nodig bijwerken, in plaats van een lijst van zeegebieden op te stellen of bij te werken. Daarbij maakt Griekenland gebruik van de overeenkomstige criteria voor klassen passagiersschepen als ingedeeld in lid 1.

Amendement 19

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 4 – letter b

Richtlijn 2009/45/EG

Artikel 5 – lid 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

3. Een havenstaat mag een passagiersschip, of een hogesnelheidspassagiersvaartuig dat een binnenlandse reis maakt, inspecteren en de scheepspapieren aan een onderzoek onderwerpen, overeenkomstig de bepalingen van Richtlijn 2009/16/EG van het Europees Parlement en de Raad*.

3. Een havenstaat mag een passagiersschip, ***een ro-ro-veerboot*** of een hogesnelheidspassagiersvaartuig dat een binnenlandse reis maakt, inspecteren en de scheepspapieren aan een onderzoek onderwerpen, overeenkomstig de bepalingen van Richtlijn 2009/16/EG van het Europees Parlement en de Raad*.

Amendement 20

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 5 – letter e

Richtlijn 2009/45/EG

Artikel 6 – lid 6

6. Schepen die voor *de inwerkingtreding van deze richtlijn* uit een gelijkwaardig materiaal zijn vervaardigd, moeten uiterlijk [5 jaar na de datum als bedoeld in *de tweede alinea van* artikel 2, lid 1)] aan deze richtlijn voldoen.

6. Schepen die voor [*in artikel 2, lid 1, tweede alinea, genoemde termijn voor omzetting*] uit een gelijkwaardig materiaal zijn vervaardigd, moeten uiterlijk [*datum invullen – vijf jaar na de datum als bedoeld in artikel 2, lid 1, tweede alinea*] aan deze richtlijn voldoen.

Amendement 21

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 5 – letter e bis (nieuw)

Richtlijn 2009/45/EG

Artikel 6 – lid 6 bis (nieuw)

(e bis) het volgende lid 6 bis wordt toegevoegd:

6 bis. In afwijking van lid 6 kan een lidstaat onder de vlag waarvan op [datum van inwerkingtreding] meer dan 60 uit aluminiumlegering vervaardigde passagiersschepen varen, tot [datum invullen – acht jaar na de in artikel 2, lid 1, tweede alinea, genoemde termijn voor omzetting] uit aluminiumlegering vervaardigde passagiersschepen van de klassen B, C en D vrijstellen van de voorschriften van deze richtlijn, op voorwaarde dat het veiligheidsniveau niet lager is en elk vrijgesteld schip gebouwd werd vóór [de in artikel 2, lid 1, tweede alinea, genoemde termijn voor omzetting] en uitsluitend tussen havens van die lidstaat opereert.

Amendement 22

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 8 – letter b

Richtlijn 2009/45/EG

Artikel 9 – lid 4 – alinea 4 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Elke maatregel moet op alle passagiersschepen van dezelfde klasse of op vaartuigen wanneer die onder dezelfde nader omschreven omstandigheden varen, worden toegepast, zonder onderscheid naar vlag, nationaliteit of plaats van vestiging van de exploitant van deze schepen of vaartuigen.

Amendement 23

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 8 – letter b

Richtlijn 2009/45/EG

Artikel 9 – lid 4 – alinea 4 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

De in lid 3 bedoelde maatregelen gelden slechts zolang het schip of het vaartuig onder de aangegeven omstandigheden vaart.

Amendement 24

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 8 – letter b

Richtlijn 2009/45/EG

Artikel 9 – lid 4 – alinea 5

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

De in de tweede en vierde alinea bedoelde maatregelen worden aangemeld door middel van een databank die daartoe door de Commissie wordt opgezet en ***bijgehouden***. De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 10 bis gedelegeerde handelingen vast te stellen inzake de toegang tot deze databank.

De in de tweede en vierde alinea bedoelde maatregelen worden aangemeld door middel van een databank die daartoe door de Commissie wordt opgezet, ***bijgehouden en toegankelijk gemaakt op een openbare website***. De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 10 bis gedelegeerde handelingen vast te stellen inzake de ***gedetailleerde regeling voor*** toegang tot deze databank.

Amendement 25

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 14

Richtlijn 2009/45/EG

Artikel 14 – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

1. Met betrekking tot passagiersschepen die voor internationale reizen worden gebruikt, zal de Unie aan de IMO voorstellen doen om spoed te zetten achter de **lopende** werkzaamheden binnen de IMO met betrekking tot de herziening van de voorschriften van de meest recente versie van het SOLAS-verdrag van 1974, waarin bepaalde kwesties aan het oordeel van de administratie zijn overgelaten, de vaststelling van geharmoniseerde interpretaties voor deze voorschriften en de goedkeuring van de dienovereenkomstige wijzigingen daarop;

Amendement 26

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – alinea 1 – punt 14 bis (nieuw)

Richtlijn 2009/45/EG

Artikel 15 – alinea 1 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

1. Met betrekking tot passagiersschepen die voor internationale reizen worden gebruikt, zal de Unie aan de IMO voorstellen doen om spoed te zetten achter de werkzaamheden binnen de IMO met betrekking tot de herziening **en verbetering** van de voorschriften van de meest recente versie van het SOLAS-verdrag van 1974, waarin bepaalde kwesties aan het oordeel van de administratie zijn overgelaten, de vaststelling van geharmoniseerde interpretaties voor deze voorschriften en de goedkeuring van de dienovereenkomstige wijzigingen daarop.

Amendement

(14 bis) aan artikel 15 wordt de volgende alinea toegevoegd:

De sancties hebben meer bepaald betrekking op de ernst, de duur en het opzettelijk karakter van de inbreuk en worden verhoogd als er verzwarende factoren meespelen.

TOELICHTING

Het Commissievoorstel

Richtlijn 2009/45/EG stelt veiligheidsvoorschriften en -normen vast voor nieuwe en bestaande passagiersschepen van staal en gelijkwaardige materialen, alsook voor hogesnelheidsvaartuigen die voor binnenlandse reizen in de lidstaten van de EU worden gebruikt. Hij regelt de toepassing op EU-niveau van de bepalingen van het SOLAS-verdrag van de IMO, dat technische eisen vaststelt inzake de scheepsconstructie, stabiliteit, machines, elektrische voorzieningen, brandveiligheid en reddingsmiddelen voor passagiersschepen, dat wil zeggen, schepen die meer dan 12 passagiers vervoeren. De vloot voor binnenlands personenvervoer in de Unie bestaat uit ongeveer 3.175 vaartuigen die in de verschillende door de richtlijn onderscheiden zeegebieden varen, en uit ongeveer 900 schepen die uitsluitend actief zijn in aangewezen havengebieden.

De herziening van de huidige voorschriften vindt plaats volgend op een geschiktheidscontrole van de bestaande veiligheidswetgeving voor passagiersschepen door de Commissie, inclusief raadpleging van de lidstaten en belanghebbenden. Uit deze controle bleek dat bepaalde onduidelijkheden in de wettelijke bepalingen hebben geleid tot uiteenlopende interpretaties door de nationale autoriteiten, met name wat betreft de vraag of kleinere schepen en bepaalde andere typen schepen onder de richtlijn vallen of niet. Het voorstel van de Commissie beoogt de betreffende eisen te vereenvoudigen en te verduidelijken. De herziene richtlijn zal met name:

- alle passagiersschepen van minder dan 24 meter, ongeacht of het bestaande of nieuwe schepen betreft, van het toepassingsgebied uitsluiten, zodat de desbetreffende veiligheidsnormen op lidstaatniveau zullen worden gereguleerd (art. 3);
- alle offshore-dienstvaartuigen die werknemers naar offshore-installaties zoals windmolenparken vervoeren van het toepassingsgebied uitsluiten, evenals tenders, i.e. door schepen vervoerde boten die gebruikt worden voor het overbrengen van passagiers van een passagierschip dat voor anker ligt (bijvoorbeeld een cruiseschip) naar de wal en omgekeerd (art. 2);
- zeilschepen van het toepassingsgebied uitsluiten indien deze zijn uitgerust met mechanische voortstuwingsmiddelen voor aanvullend gebruik, evenals plezierjachten en traditionele schepen, door deze nauwkeuriger te definiëren (art. 2);
- passagiersschepen van aluminium uitdrukkelijk in het toepassingsgebied opnemen door aluminium aan te merken als een materiaal dat gelijkwaardig is aan staal (art. 2).

Daarnaast is de classificatie van zeegebieden, afhankelijk van het risico voor schepen om in een bepaald deel van de zee actief te zijn, gestroomlijnd en worden de criteria betreffende toevluchtsoorden, waar schipbreukelingen aan land kunnen gaan, vervangen door een duidelijker criterium dat gebaseerd is op de afstand tot de kustlijn. Verder dient er een databank door de Commissie te worden opgezet, waarin de verplichte meldingen van lidstaten over vrijstellingen, gelijkwaardigheden en aanvullende veiligheidsmaatregelen worden opgenomen en beschikbaar gesteld, die zij kunnen nemen op grond van de eisen van de richtlijn (art. 14). Ten slotte wordt een groot aantal technische definitieën bijgewerkt.

Standpunt van de rapporteur

De rapporteur benadrukt dat het voornaamste doel van de veiligheidsvoorschriften voor passagiersschepen moet zijn te waarborgen dat passagiers en personeel veilig aan boord van passagiersschepen en boten in de EU kunnen reizen. De voorgestelde vereenvoudiging moet inderdaad helpen om de voorschriften volledig in de lidstaten toe te passen, te monitoren en te handhaven om zo bij te dragen aan het algemene veiligheidsniveau.

De rapporteur steunt het voorstel van de Commissie in algemene zin en kan zich vinden in de uitkomsten van de voorafgaande Refit-evaluatie, maar meent dat het voorstel op een aantal gebieden moet worden aangescherpt en gewijzigd. Zoals voorzien in het voorstel moet verder technisch advies ter verduidelijking van de definitie van gelijkwaardige materialen ook bijdragen aan de toepassing van de bijgewerkte voorschriften in lidstaten waar passagiersschepen van aluminium voor binnenlandse reizen worden gebruikt.

Richtsnoeren inzake veiligheidsnormen voor kleinere en vrijgestelde schepen

Kleine schepen van minder dan 24 meter worden veel gebruikt voor personenvervoer. Deze schepen hebben vaak een aanzienlijke capaciteit voor maximaal 250 passagiers, zoals ook werd geconstateerd door het EESC. Hoewel het wellicht te ver gaat om aan deze schepen dezelfde eisen te stellen als aan grotere passagiersschepen, is het belangrijk om strikte veiligheidsvoorschriften en -normen te blijven hanteren wanneer de lidstaten verantwoordelijk zijn voor het bepalen van de voorschriften voor dit soort schepen in hun wateren. De rapporteur stelt daarom voor dat de Commissie richtsnoeren opstelt voor de lidstaten, de scheepsbouwsector en reders. Een dergelijke "Code voor de veiligheid van kleine schepen" kan ertoe bijdragen om de veiligheidsvoorschriften en -controles die in de lidstaten worden toegepast meer op één lijn te krijgen.

Door schepen vervoerde tenders worden alleen gebruikt om passagiers over te zetten van passagiersschepen (hoofdzakelijk cruiseschepen) naar de wal en omgekeerd. De rapporteur is bezorgd dat deze schepen kunnen worden gebruikt voor andersoortige diensten, zoals rondvaarten langs de kust. Deze diensten dienen uitsluitend te worden verzorgd door schepen die voldoen aan de eisen die door de kuststaat aan passagiersschepen worden gesteld. De Commissie moet daarom de noodzaak van gemeenschappelijke Europese eisen voor deze categorie onderzoeken, inclusief verplichte voorschriften, alsook specifieke richtsnoeren uitbrengen, mede om de harmonisatie van voorschriften en normen tussen de lidstaten te vergemakkelijken.

Offshore-dienstvaartuigen worden van het toepassingsgebied uitgesloten vanwege het feit dat zij industrieel personeel naar offshore-installaties vervoeren, en niet passagiers. Momenteel bestaan er geen internationaal aanvaarde normen betreffende de definitie en het vervoer van industrieel personeel, iets wat op het niveau van de IMO moet worden opgelost. De rapporteur roept de lidstaten daarom op de IMO actief te ondersteunen bij het vaststellen van passende veiligheidsnormen voor offshore-vaartuigen.

Zeilschepen werden door de richtlijn al niet aangemerkt als passagiersschepen omdat zij niet beschikken over mechanische voortstuwingsmiddelen. Op grond van de nieuwe voorschriften wordt nu gespecificeerd dat ook schepen met mechanische voortstuwingsmiddelen die bestemd zijn voor aanvullend en spoedeisend gebruik van het toepassingsgebied moeten worden uitgesloten. Om een geharmoniseerd veiligheidsniveau voor zeilschepen in Europa te

handhaven, stelt de rapporteur voor dat de Commissie gemeenschappelijke eisen voor deze categorie onderzoekt en vaststelt, en vóór 2020 specifieke richtsnoeren publiceert.

Transparantie

De richtlijn biedt lidstaten de mogelijkheid maatregelen te nemen ter verbetering van de veiligheidsnormen met het oog op specifieke lokale omstandigheden, om nationale regels vast te stellen die gelijkwaardig zijn aan de eisen in de richtlijn of om schepen in bepaalde vaartomstandigheden (seizoen, overdag, staat van de zee enz.) vrijstelling te verlenen. Deze maatregelen moeten aan de Commissie worden gemeld en na vaststelling eveneens worden meegedeeld aan de andere lidstaten. Om volledige transparantie te waarborgen, ook naar burgers toe, moeten alle vrijstellingen, gelijkwaardigheden en aanvullende veiligheidsmaatregelen worden gepubliceerd op een openbaar toegankelijke website. De algemene regels voor de toegang tot en het gebruik van de desbetreffende databank moeten te zijner tijd door de Commissie worden vastgesteld door middel van een gepaste gedelegeerde handeling.

Veiligheidsnormen en bemanning

Om te waarborgen dat gedurende de hele reis van een passagiersschip een hoog veiligheidsniveau gehandhaafd blijft, is het belangrijk niet alleen aandacht te besteden aan de constructie en de uitrusting van het schip, maar ook rekening te houden met het verband tussen veiligheid, de leef- en werkomstandigheden aan boord en de opleiding van het personeel. De menselijke factor is immers een essentieel onderdeel van de veiligheid. De rapporteur is dan ook van mening dat de richtlijn duidelijk moet stellen dat de Unie een proactieve rol moet vervullen, ook in internationaal verband, om toezicht te houden op de sociale omstandigheden van werknemers op schepen en deze waar nodig te verbeteren.

18.1.2017

ADVIES VAN DE COMMISSIE JURIDISCHE ZAKEN

aan de Commissie vervoer en toerisme

inzake het voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 2009/45/EG inzake veiligheidsvoorschriften en –normen voor passagiersschepen
(COM(2016)0369 – C8-0208/2016 – 2016/0170(COD))

Rapporteur voor advies: Joëlle Bergeron

BEKNOPTE MOTIVERING

Inleiding

Het voorstel van de Commissie betreft wijziging van Richtlijn 2009/45/EG inzake veiligheidsvoorschriften en –normen voor passagiersschepen. Deze richtlijn is nog niet zo lang geleden in werking getreden maar dient niettemin op bepaalde onderdelen te worden geactualiseerd. De richtlijn beoogt de handhaving van strenge veiligheidsnormen voor passagiersschepen binnen de Unie. Aangezien het veiligheidsniveau geharmoniseerd is voorziet de richtlijn op een logische wijze in de wederzijdse erkenning van veiligheidscertificaten voor schepen. Hieronder wordt op de voorgestelde wijzigingen voor de verschillende gebieden ingegaan.

Vereenvoudiging van de voorschriften

Het voorstel van de Commissie hangt samen met het REFIT-programma dat tot doel heeft het Unierecht zoveel mogelijk te vereenvoudigen. Dit kan er soms toe leiden dat bepaalde activiteiten worden gedereguleerd. Het ligt weliswaar voor de hand dat passagiersschepen moeten voldoen aan strikte veiligheidsvoorschriften maar het is niet nodig om ook kleine schepen, dat wil zeggen schepen van minder dan 24 meter, aan de geharmoniseerde veiligheidsvoorschriften te onderwerpen, omdat deze te beperkend of niet relevant zijn. In het voorliggende voorstel zijn deze kleine schepen uitgesloten van het toepassingsgebied van de Europese regelgeving, met uitzondering van hogesnelheidsvaartuigen, en komt de regelgevingsbevoegdheid volledig bij de lidstaten te liggen. Pleziervaartuigen zijn eveneens uitgesloten van het toepassingsgebied van de richtlijn.

De rapporteur merkt op dat in het kader van het vereenvoudigingsproces veel in de richtlijn opgenomen definities aan de huidige omstandigheden zijn aangepast. Aanvankelijk was de richtlijn van toepassing op schepen van staal en gelijkwaardige materialen, waaronder lichte

materialen, maar werd deze niet in alle lidstaten op dezelfde wijze ten uitvoer gelegd. In het voorstel wordt het toepassingsgebied van de richtlijn verduidelijkt wat de definitie van aluminium betreft als gelijkwaardig en resistent materiaal anders dan staal, teneinde te komen tot gemeenschappelijke veiligheidsnormen voor deze schepen.

De onderhavige richtlijn verdeelt de zeegebieden in verschillende sectoren afhankelijk van de gevaren die de zee oplevert, en maakt het met name mogelijk voor lichtere schepen om te varen in de buurt van "toevluchtsoorden" aan de kust. Aangezien deze toevluchtsoorden niet altijd gemakkelijk zijn te lokaliseren en dit de berekening van de grenzen van de vaargebieden voor deze lichtere schepen moeilijk maakt, is het begrip "toevluchtsoord" geschrapt en wordt eenvoudig verwezen naar de afstand tot de kust.

In dezelfde geest van vereenvoudiging, voorziet de richtlijn in de aansluiting van de controleregels voor nieuwe schepen op de regels die op bestaande schepen van toepassing zijn. Ten slotte zijn talrijke achterhaalde overgangsregels geschrapt waardoor de leesbaarheid van de richtlijn verbeterd is.

Databank

Teneinde de toegang tot de nationale veiligheidsvoorschriften voor schepen – die in veel gevallen kunnen verschillen – voor controleautoriteiten en rederijen te verbeteren, voorziet het voorstel in het opzetten van een databank door de Commissie waarin de verschillende nationale voorschriften worden opgenomen. Deze databank wordt door de Commissie beheerd en is voor de betrokkenen toegankelijk. Dit is een zeer nuttig voorstel omdat de toegang tot de regelgeving gemakkelijker gemaakt wordt terwijl de lidstaten hun volledige bevoegdheid behouden ten aanzien van hun eigen nationale voorschriften.

Comitéprocedure

In de richtlijn zijn er wijzigingen voorgesteld om de bepalingen van de richtlijn aan te laten sluiten op het nieuwe kader voor de comitéprocedure van het Verdrag van Lissabon. De verwijzingen naar uitvoeringshandelingen zijn geactualiseerd en de regelgevingsprocedure met toetsing is geschrapt en vervangen door gedelegeerde handelingen.

Gedelegeerde handelingen zijn voortaan mogelijk om bepaalde technische eisen te wijzigen, de bovengenoemde databank te reguleren, maar ook om de Commissie de bevoegdheid te verlenen over de toepassing in Europa van toekomstige wijzigingen in bepaalde internationale overeenkomsten ten aanzien van de veiligheid van de scheepvaart te besluiten. De rapporteur laat weten, na nauwkeurig onderzoek van deze aspecten van het voorstel, geen bezwaar te hebben tegen de verlening van deze nieuwe gedelegeerde bevoegdheid.

Conclusie

De rapporteur komt tot de conclusie dat onderzoek van het voorstel voor een richtlijn, dat van zeer technische aard is, geen aanleiding geeft voor een voorbehoud. De aanpassingen aan het huidige rechtskader, met name de comitéprocedure, zijn correct en de administratieve vereenvoudigingen worden op prijs gesteld.

AMENDEMENTEN

De Commissie juridische zaken verzoekt de ten principale bevoegde Commissie vervoer en toerisme het onderstaande amendement in aanmerking te nemen:

Amendement 1

Voorstel voor een richtlijn

Overweging 7

Door de Commissie voorgestelde tekst

(7) De Commissie dient een databank op te richten en te onderhouden om de transparantie te verhogen en de aanmelding van vrijstellingen, gelijkwaardigheden en aanvullende veiligheidsmaatregelen door de lidstaten te faciliteren. In die databank moeten zowel het ontwerp als de aangenomen versie van de aangemelde maatregelen worden opgenomen.

Amendement

(7) De Commissie dient een databank op te richten en te onderhouden om de transparantie te verhogen en de aanmelding van vrijstellingen, gelijkwaardigheden en aanvullende veiligheidsmaatregelen door de lidstaten te faciliteren. In die databank moeten zowel het ontwerp als de aangenomen versie van de aangemelde maatregelen worden opgenomen. ***Deze gegevens zouden openbaar toegankelijk moeten zijn.***

PROCEDURE VAN DE MEDEADVISERENDE COMMISSIE

Titel	Veiligheidsvoorschriften en –normen voor passagiersschepen
Document- en procedurenummers	COM(2016)0369 – C8-0208/2016 – 2016/0170(COD)
Commissie ten principale Datum bekendmaking	TRAN 9.6.2016
Advies uitgebracht door Datum bekendmaking	JURI 9.6.2016
Rapporteur voor advies Datum benoeming	Joëlle Bergeron 11.7.2016
Behandeling in de commissie	29.11.2016
Datum goedkeuring	12.1.2017
Uitslag eindstemming	+: 17 –: 0 0: 2
Bij de eindstemming aanwezige leden	Max Andersson, Joëlle Bergeron, Marie-Christine Boutonnet, Jean-Marie Cavada, Therese Comodini Cachia, Mady Delvaux, Lidia Joanna Geringer de Oedenberg, Mary Honeyball, Gilles Lebreton, Julia Reda, Evelyn Regner, József Szájer, Tadeusz Zwiefka
Bij de eindstemming aanwezige vaste plaatsvervangers	Daniel Buda, Sergio Gaetano Cofferati, Angel Dzhambazki, Heidi Hautala, Constance Le Grip, Victor Negrescu
Bij de eindstemming aanwezige plaatsvervangers (art. 200, lid 2)	Eleonora Evi, Andrey Novakov

PROCEDURE VAN DE TEN PRINCIPALE BEVOEGDE COMMISSIE

Titel	Veiligheidsvoorschriften en –normen voor passagiersschepen	
Document- en procedurenummers	COM(2016)0369 – C8-0208/2016 – 2016/0170(COD)	
Datum indiening bij EP	6.6.2016	
Commissie ten principale Datum bekendmaking	TRAN 9.6.2016	
Medeadviserende commissies Datum bekendmaking	ENVI 9.6.2016	JURI 9.6.2016
Geen advies Datum besluit	ENVI 15.6.2016	
Rapporteurs Datum benoeming	Daniela Aiuto 15.6.2016	
Behandeling in de commissie	27.2.2017	10.4.2017
Datum goedkeuring	11.4.2017	
Uitslag eindstemming	+: –: 0:	45 1 0
Bij de eindstemming aanwezige leden	Daniela Aiuto, Lucy Anderson, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Deirdre Clune, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Andor Deli, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Dieter-Lebrecht Koch, Merja Kyllönen, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Marian-Jean Marinescu, Cláudia Monteiro de Aguiar, Jens Nilsson, Markus Pieper, Salvatore Domenico Pogliese, Tomasz Piotr Poręba, Gabriele Preuß, Christine Revault D’Allonnes Bonnefoy, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, David-Maria Sassoli, Claudia Schmidt, Claudia Țapardel, Keith Taylor, Pavel Telička, István Ujhelyi, Peter van Dalen, Wim van de Camp, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Janusz Zemke, Roberts Zīle, Kosma Złotowski, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska	
Bij de eindstemming aanwezige vaste plaatsvervangers	Jakop Dalunde, Kateřina Konečná, Matthijs van Miltenburg, Henna Virkkunen	
Bij de eindstemming aanwezige plaatsvervangers (art. 200, lid 2)	John Stuart Agnew, Jiří Maštálka	
Datum indiening	21.4.2017	

HOOFDELIJKE EINDSTEMMING IN DE TEN PRINCIPALE BEVOEGDE COMMISSIE

45	+
ALDE	Izaskun Bilbao Barandica, Dominique Riquet, Pavel Telička, Matthijs van Miltenburg
ECR	Jacqueline Foster, Tomasz Piotr Poręba, Roberts Zile, Kosma Złotowski, Peter van Dalen
EFDD	Daniela Aiuto, Peter Lundgren
GUE/NGL	Kateřina Konečná, Merja Kyllönen, Jiří Maštálka
PPE	Georges Bach, Deirdre Clune, Andor Deli, Dieter-Lebrecht Koch, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Cláudia Monteiro de Aguiar, Markus Pieper, Salvatore Domenico Pogliese, Massimiliano Salini, Claudia Schmidt, Henna Virkkunen, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Luis de Grandes Pascual, Wim van de Camp
S&D	Lucy Anderson, Inés Ayala Sender, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Jens Nilsson, Gabriele Preuß, Christine Revault D'Allonnes Bonnefoy, David-Maria Sassoli, Claudia Țapardel, István Ujhelyi, Janusz Zemke
Verts/ALE	Michael Cramer, Jakop Dalunde, Keith Taylor

1	-
EFDD	John Stuart Agnew

0	0

Verklaring van de gebruikte tekens:

+ : voor

- : tegen

0 : onthouding