



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 18.10.2007
COM(2007) 616 definitief

MEDEDELING VAN DE COMMISSIE

Mededeling inzake een Europees havenbeleid

{SEC(2007)1339}
{SEC(2007)1340}

I. INLEIDING

Langsheen de Europese kusten, die ongeveer 100 000 km lang zijn, bevinden zich meer dan 1 200 commerciële havens; ook langsheen het 36 000 km lange netwerk van binnenwateren bevinden zich honderden havens. Deze havens zijn van cruciaal belang omdat het belangrijke koppelingen met andere vervoerswijzen zijn en omdat 90% van Europa's internationale handel via deze havens verloopt. Bovendien verloopt ook 40% van de intracommunautaire handel (uitgedrukt in tonkilometers) via deze havens, wat een belangrijke steun betekent voor het algemene vervoersbeleid van de EU¹. Via passagiers- en ferrydiensten dragen de havens ook in grote mate bij tot de cohesie in Europa. Door de ontwikkeling van de cruisesector zijn sommige havens uitgegroeid tot toeristische draaischijven voor bepaalde steden en gebieden. Ze zijn van essentieel belang voor de ontwikkeling van de korte vaart en, in veel gevallen, voor de binnenvaart in zijn geheel. Deze twee vervoerswijzen zijn goedkoop en over lange afstanden vormen ze een alternatief voor minder duurzame en minder rendabele vervoerswijzen. De havens zorgen direct en indirect voor meer dan een half miljoen arbeidsplaatsen en vormen de motor achter de ontwikkeling van volledige gebieden, waaronder de meest perifere. Dit ligt volledig in de lijn van de Lissabonstrategie.

Het doel van deze mededeling is een sterk presterend Europees havensysteem tot stand te brengen, dat in staat is een oplossing te bieden de toekomstige behoeften van de EU op vervoersgebied; deze mededeling, die een actieplan voor de Europese Commissie bevat, is het resultaat van uitgebreide raadplegingen met de belanghebbenden in de loop van 2006-2007. Deze raadplegingen vonden plaats in de vorm van zes workshops, twee grote conferenties en vergaderingen met deskundigen van de lidstaten.

Deze mededeling inzake een Europees havenbeleid vormt het vervolg op recentelijk vastgestelde mededeling inzake een geïntegreerde maritiem beleid², waarin alle met de zee verband houdende beleidsmaatregelen en activiteiten gezamenlijk worden behandeld, teneinde de economische groei en de werkgelegenheid op duurzame wijze te bevorderen.

1.1. De economische context

In 2005 zijn meer dan 3 miljard ton goederen via de Europese havens vervoerd, waarvan ongeveer de helft bulkproducten. Het vervoer van deze producten neemt toe naarmate onze afhankelijkheid van fossiele brandstoffen en met name van vloeibaar aardgas toeneemt. Het Ro-Ro-verkeer nam 14% van het totale verkeer voor zijn rekening. Minder dan 10% kwam voor rekening van het algemene vervoer. Het sterk groeiende containervervoer was goed voor ongeveer een derde van het totale vervoer.

Belangrijker is dat in 2005 wereldwijd in totaal 250 miljoen containerbewegingen (leeg en vol) hebben plaatsgevonden, waarvan meer dan een kwart in Europa. Deskundigen voorspellen dat dit aantal tegen 2010 met 50% zal stijgen; de helft daarvan heeft betrekking op direct vervoer van volledige containers, ongeveer 20% op het vervoer van lege containers in het kader van asymmetrische vervoersstromen en de resterende 30% op vervoer met een of meer tussenliggende transfers in havens. De schepen die op directe verbindingen worden ingezet, worden steeds groter en kunnen worden gelost in transithavens met een grotere

¹ COM(2006) 314.

² COM(2007) 575.

waterdiepte; van daar worden de goederen met kleinere schepen naar kleinere havens, dichterbij de eindbestemming, vervoerd. Deze ontwikkeling moet worden aangemoedigd omdat ze betere benutting van de maritieme vervoerswijzen, betere diversificatie van de lospunten en kortere vervoersafstanden over land tot gevolg heeft.

Het is echter van fundamenteel belang vast te stellen dat in 2005 30% van alle bewegingen in Europa hebben plaatsgevonden in de havens van Rotterdam, Antwerpen en Hamburg. De negen grootste mediterrane havens waren samen goed voor slechts 20% van het totaal. De cijfers voor 2006 en 2007 zullen deze verdeling van handels- en hinterlandverkeer waarschijnlijk bevestigen. Het actuele patroon van de handels- en vervoersstromen in Europa wordt grotendeels verklaard door de kosten en heffingen van de verschillende vervoerswijzen, samen met het beschikbare aanbod aan geschikte vervoersinfrastructuur.

1.2. Uitdagingen voor het Europees havensysteem

De havens worden met de volgende uitdagingen geconfronteerd:

- De groei van het internationale vervoer, dat door de lage kosten van dit vervoer sneller groeit dan de economie in haar geheel; het is interessant vast te stellen dat investeerders van zeer diverse herkomst nu worden aangetrokken door de aantrekkelijke toekomst van de havensector.
- Grote technologische wijzigingen ten gevolge van de ontwikkeling van het containervervoer en door het doeltreffender, sneller, veiliger en schoner exploiteren van de havens. Deze wijzigingen vergen van de havens en van de steden waarin ze zich bevinden echter grote aanpassingen inzake de aankoop en het beheer van gronden en inzake technologische en sociale kwesties. Tegelijk vraagt het noodzakelijke gebruik van IT, navigatie- en telecommunicatietechnologieën aanpassingen en opleiding teneinde kansen op productiviteitsgroei en nieuwe jobs te bieden.
- De verbintenis om de broeikasgasemissies te verlagen en de huidige problemen met de luchtkwaliteit vereisen een beperking van de schadelijke uitstoot en van de gevolgen van elke vervoerde tonkilometer in termen van wegcongestie, en maken een modal shift naar het spoorwegvervoer, de binnenvaart en het maritiem vervoer wenselijk. Dit zal leiden tot een betere geografische spreiding van het landvervoer en tot betere benutting van de havencapaciteit.
- De noodzaak om een periodiek overleg over de prestaties en de ontwikkeling van havens tot stand te brengen tussen belanghebbenden en in de stad en de regio waar de haven is gevestigd en eventueel zelfs op ruimere schaal. Dit overleg is cruciaal omdat het kan bijdragen tot de maatschappelijke aanvaarding en efficiëntie van havens en tot een betere ruimtelijke organisatie van de stedelijke functies, zoals recreatie en toerisme; een benadering die gebaseerd is op overleg met de belanghebbenden kan helpen om de activiteiten van havens duurzamer te maken, om meer werkgelegenheid te scheppen en om betere arbeidsomstandigheden tot stand te brengen.
- En ten slotte de noodzaak om de ontwikkeling en het beheer van de havens te verzoenen met transparantie en mededinging en in het algemeen met de communautaire regels.

II. PROBLEMEN EN ANTWOORDEN

1. PRESTATIES VAN DE HAVENS EN VERBINDINGEN MET HET HINTERLAND

In het algemeen kunnen de grootste Europese havens op economisch vlak als efficiënt worden omschreven; hun maritieme locatie, openheid, organisatie van aanvragen om te mogen binnenvaren en vastmeren van schepen (de belangrijkste bron van inkomsten) zijn meestal aanbevelenswaardig; in vele havens bestaan echter nog steeds knelpunten, zoals opslagfaciliteiten die niet in verhouding staan tot de laad-/loscapaciteit, slecht ontworpen terminals en onvoldoende output per eenheid geïnstalleerde capaciteit, inefficiënte routebepaling en toegang vanop de zee of het land, lange wachttijden, inefficiënte beveiliging van vrachtwagens, treinen en schepen, ontoereikende arbeidsomstandigheden en output en, last but not least, buitensporige administratieve vereisten die erg duur zijn en veel tijd kosten.

Een goede locatie aan de zee of de binnenwateren en het aanbieden van betrouwbare diensten tegen redelijke prijzen is dan ook niet genoeg. Aan de landzijde zijn betrouwbare en duurzame verbindingen met het hinterland van essentieel belang voor de capaciteit en toekomst van een haven. Aanzienlijke verbeteringen op dit gebied zijn noodzakelijk en mogelijk.

Om te kunnen voldoen aan de stijgende vraag naar havencapaciteit moeten in de eerste plaats de volgende opties worden overwogen:

- De efficiëntie en de productiviteit van een haven verbeteren, in termen van output of bewegingen per hectare beschikbare terminaloppervlakte, en op de volledige toegangsroutes. Nieuwe havenuitrusting, stipte afspraken aan de terminals voor vrachtwagens, treinen en schepen en geïntegreerd beheer van de vervoersketen, ten minste van de zee via de havens naar het vervoer over land, zouden zeker een aantal problemen oplossen. Systemen en software voor het beheer van activiteiten en goederen zouden ongetwijfeld bijdragen tot vlottere koppelingen tussen vervoerswijzen en exploitanten en tot een verhoging van de output.
- Alternatieve vervoersroutes bestuderen teneinde intensiever gebruik te maken van alle bestaande havens – waarvan sommige met overcapaciteit te kampen hebben – en de afstand tussen de havens en de gebruikers te verkleinen. De marktwerking toont aan dat dagelijkse en snelle intra-EU-verbindingen, via de binnenvaart of feederdiensten, een duurzame optie zijn voor vele havens.

Deze mogelijkheden tot havenuitbreiding moeten worden onderzocht alvorens nieuwe infrastructuurontwikkelingen te plannen. Dergelijke ontwikkelingen moeten met allen belanghebbenden worden besproken en vervolgens gepland en uitgevoerd op basis van een ruime consensus. Het zou gemakkelijker zijn een consensus hierover te bereiken als de algemene plannen voor de havens regelmatig werden bijgewerkt na een uitgebreide raadpleging op alle niveaus. De aanleg van grote nieuwe havenfaciliteiten of de substantiële uitbreiding van bestaande faciliteiten moet in de eerste plaats worden gebaseerd op een economische beoordeling van het effect dat deze ontwikkeling zal hebben op de vervoersstromen. Dit zou ook een meer rationele verdeling van het verkeer over Europa tot gevolg hebben. Een betere verdeling van het verkeer kan natuurlijk niet worden "opgelegd" met regelgevende instrumenten, maar ze zou zeker tegemoet komen aan de actuele bezorgdheid over de duurzaamheid van het vervoer.

De Commissie is in deze fase voornemens om deze kwestie aan de nationale en regionale instanties en aan de marktwerking over te laten.

De Commissie is voornemens om, ter gelegenheid van de halftijdse beoordeling van het trans-Europees vervoersnetwerk in 2010³, de hinterlandverbindingen van havens en hun behoeften en gevolgen voor een evenwichtig netwerk van verkeersstromen te beoordelen.

2. DE CAPACITEIT UITBREIDEN ZONDER HET MILIEU TE SCHADEN

2.1. Ontwikkeling van nieuwe of verbetering van bestaande faciliteiten

De bovenvermelde beoordelingen kunnen mogelijk tot de conclusie leiden dat er behoefte is aan een vergroting van de capaciteit via verbetering, uitbreiding of aanleg van nieuwe faciliteiten voor maritiem vervoer en vervoer over de binnenwateren. Dit is met name het geval wanneer:

- Havens behoefte hebben aan geschikte faciliteiten en passende verbindingen met het hinterland. Om historische redenen zijn havens en havenapparatuur gewoon niet ontworpen of gebouwd om moderne schepen van alle types, en met name containerschepen, te ontvangen en zijn ze niet afgestemd op het huidige verkeersvolume.
- Een nieuwe, duurzame modal shift van het wegvervoer naar vervoer over de binnenwateren of maritiem vervoer (bv. snelwegen op zee) wordt vastgesteld.
- Adequate haveninfrastructuur moet zorgen voor een grotere zekerheid van de energievoorziening en een toename van de concurrentiekracht van die sectoren⁴. Ze kunnen ook een alternatief vormen voor de traditionele toeleveringsinfrastructuur.
- Wanneer het nodig is het havengebied of de stad te ontwikkelen en/of de havensector en het daarmee gepaard gaande hinterlandverkeer om milieu- of veiligheidsredenen weg te halen uit het stadscentrum. De stad kan deze gebieden beter gebruiken voor voorzieningen voor haar burgers, cruistoerisme, culturele, residentiële of andere economische activiteiten.

In dergelijke gevallen moeten overheidsinstanties dan nagaan welke opties voor toekomstige ontwikkeling het best tegemoet komen aan de publieke belangen, rekening houdend met de communautaire regels inzake milieubescherming, zoals de habitatrichtlijn⁵, de vogelrichtlijn⁶, de richtlijn betreffende het waterbeleid⁷ en de richtlijn betreffende het storten van afvalstoffen⁸.

Havens zijn zowel strategische toegangspoorten voor de levering van goederen en energie (bv. vloeibaar aardgas⁹) als essentiële economische clusters. Zij hebben behoefte aan

³ Artikel 19 van Verordening (EG) 680/2007.

⁴ COM(2007) 1.

⁵ Richtlijn 92/43/EEG.

⁶ Richtlijn 79/409/EEG.

⁷ Richtlijn 2000/60/EG.

⁸ Richtlijn 99/31/EG.

⁹ COM(2006) 846 en SEC(2007) 1283.

investeringen uit de publieke en private sector. Dergelijke investeringen zijn alleen mogelijk als er een grote mate van rechtszekerheid heerst.

Belanghebbenden hebben erop gewezen dat de vogel- en habitatrichtlijnen deze rechtszekerheid in het gedrang kunnen brengen. De Commissie is op de hoogte van de problemen die kunnen ontstaan door de toepassing van deze richtlijnen met betrekking tot haveninfrastructuur.

De Commissie heeft al verscheidene richtsnoeren gepubliceerd om de lidstaten te steunen bij de toepassing van de milieurichtlijnen en om de burgers en belanghebbenden te helpen deze richtlijnen te begrijpen. De Commissie zal richtsnoeren opstellen betreffende de toepassing van de communautaire milieuwetgeving bij havenontwikkeling¹⁰.

2.2. Voldoende afvalvoorzieningen

Richtlijn 2000/59/EG betreffende havenontvangstvoorzieningen heeft tot doel het lozen van scheepsafval en ladingresiduen in de zee te beperken. De lidstaten moeten verder werk maken van de effectieve tenuitvoerlegging van deze richtlijn.

Op basis van de evaluatie van de tenuitvoerleggingsverslagen van de lidstaten, van beoordelingen die sinds de inwerkingtreding van de richtlijn zijn uitgevoerd en van resultaten van de monitoringbezoeken van het Europees agentschap voor maritieme veiligheid (EMSA) zal de Commissie de belanghebbende partijen raadplegen over de wijze waarop het mechanisme van de richtlijn en de geharmoniseerde tenuitvoerlegging kan worden verbeterd. De Commissie zal vervolgens een passend voorstel doen.

2.3. Goed beheer van watermassa's en sedimenten

Havens langs rivieren of estuaria moeten, samen met andere belanghebbenden, actief worden betrokken bij het overleg over het beheer van het rivierbekken, onder meer in het kader van de opstelling van de krachtens de waterbeleidsrichtlijn (2000/60/EG) vereiste stroomgebiedbeheerplannen. Dit geldt ook voor zeehavens langs de kust, met betrekking tot de kwaliteit van het kustwater, de sedimentendrift langs de kust en het gebruik van de waterzijde, bv. in het kader van geïntegreerd kustbeheer. Bovendien moet voortdurend aandacht worden besteed aan het voorkomen van bodemverontreiniging, met name wanneer stroomopwaarts en in havens nieuwe faciliteiten worden gebouwd of bestaande faciliteiten worden verbeterd.

2.4. Verbetering van de luchtkwaliteit

De luchtkwaliteit is een belangrijk agendapunt in de meeste grotere havens. Een aanzienlijke daling van de luchtvervuiling door schepen en door het hinterlandvervoer van en naar havens is van essentieel belang voor duurzame groei. De Raad heeft overeenstemming bereikt over een verlaging van de broeikasgassen met minstens 20% tegen 2020. Dit betekent dat ook de CO₂-emissies van de scheepvaart moeten worden teruggedrongen. Maatregelen om deze doelstellingen te verwezenlijken moeten rekening houden met de ontwikkelingen op internationaal niveau. De IMO heeft zich ertoe verbonden strengere emissienormen vast te stellen in 2008. De Commissie zal de internationale inspanningen om de broeikasgasemissies

¹⁰ Zie COM(2007) 575 en SEC(2007) 1278.

van schepen te doen dalen, actief ondersteunen. Als dergelijke inspanningen geen resultaten opleveren, zal zij de mogelijke opties voor EU-maatregelen op dit gebied bestuderen.

De Commissie bestudeert momenteel een oplossing voor het probleem van de energielevering door havens aan schepen die voor anker liggen¹¹. Dit probleem moet eerst worden opgelost voor schepen op regelmatige trajecten, zoals ferry's, schepen in de korte vaart of schepen op snelwegen van de zee. De Commissie is voornemens voorstellen te doen om de niveaus van scheepsgerelateerde verontreiniging in de havens te verlagen, met name via de afschaffing van belastingvoordelen voor walstroom.

De Commissie verbindt zich ertoe de luchtverontreiniging en de broeikasgasemissies van schepen terug te dringen en zal nieuwe maatregelen helpen opstellen die tot doel hebben deze emissies in havens te beperken, onder meer via passende stimulansen.

3. MODERNISERING

Nieuwe systemen die ontworpen zijn om de veiligheid of beveiliging van de scheepvaart te garanderen, zoals SafeSeaNet, AIS (automatische identificatie), en LRIT (identificatie en volgen van schepen over lange afstanden), gekoppeld aan moderne telecommunicatietechnologieën, zullen snel verplicht worden of zijn dit al; zij zullen de verbindingen tussen wal en schip aanzienlijk verbeteren. Hetzelfde geldt voor de verbindingen tussen havens en overheidsinstanties. Het traject van een schip kan nu worden gevolgd. De havens en de maritieme clusters in het algemeen moeten deze vooruitgang trachten te benutten¹².

3.1. Vereenvoudiging van de procedures voor de korte vaart

Volgens de EU-regelgeving is maritiem vervoer tussen lidstaten internationaal vervoer, zelfs als de havens van vertrek en aankomst op het grondgebied van de EU zijn gevestigd en het schip in de Gemeenschap ingeklaarde goederen vervoert; dit was gerechtvaardigd omdat de instanties het traject van de schepen vroeger niet konden volgen. Zodra echter onomstotelijk kan worden aangetoond dat van buitenaf niemand met het schip in aanraking is gekomen, moeten de regels van de interne markt worden toegepast op de communautaire goederen die aan boord van gevolgde schepen worden vervoerd.

In dergelijke gevallen moeten de administratieve procedures voor die vervoerswijze worden vereenvoudigd, gestroomlijnd en op het niveau van de voor het vervoer over land vereiste procedures worden gebracht. Dit zal niet alleen leiden tot minder vertragingen en onzekerheid omtrent de reisschema's, tot lagere kosten en meer vertrouwen in de korte vaart, maar zal ook nieuwe kansen scheppen voor havens en bijdragen tot de verwezenlijking van de snelwegen op zee.

De Commissie heeft voorgesteld de douane- en handelsformaliteiten niet langer op papier te vervullen en één loket op te richten voor het indienen van gegevens. Moderne technologieën voor het volgen van schepen zijn van cruciaal belang om dit mogelijk te maken¹³.

¹¹ Zie COM(2007) 575.

¹² Zie <http://www.marnis.org>

¹³ COM(2005) 608.

De scheepvaart heeft nog steeds een nadeel in vergelijking met andere vervoerswijzen. De procedures die van toepassing zijn op een schip dat tussen twee EU-havens vaart zijn complexer en nemen meer tijd in beslag dan die welke gelden voor vrachtwagens. Er bestaat immers nog geen echte interne markt voor maritiem vervoer in Europa. De Europese scheepvaartsector zal haar volledig potentieel pas kunnen benutten als dit nadeel in vergelijking met andere vervoerswijzen is verdwenen, m.a.w. als de administratieve en douaneformaliteiten voor maritieme diensten in de EU zijn vereenvoudigd.

Zoals aangekondigd in haar geïntegreerd maritiem beleid voor de Unie¹⁴ en in de Tussentijdse evaluatie van het Witboek Vervoer¹⁵ zal de Commissie in 2008 een wetgevend voorstel doen voor de oprichting van een Europese maritieme vervoersruimte zonder grenzen.

De Commissie heeft voorgesteld de douane- en handelsformaliteiten niet langer op papier te vervullen en één loket op te richten voor het indienen van gegevens.

Zoals aangekondigd in haar geïntegreerd maritiem beleid voor de Unie en in de Tussentijdse evaluatie van het Witboek Vervoer zal de Commissie in 2008 een wetgevend voorstel doen voor de oprichting van een Europese maritieme vervoersruimte zonder grenzen.

3.2. De ontwikkeling van het "e-maritime"-programma

Ook buiten de korte vaart moeten de administratieve procedures voor schepen worden verbeterd. Er moeten "enige loketten" worden opgericht van waaruit de relevante instanties de inklaringsdocumenten en de controles kunnen coördineren. De verbetering van de schip-walcommunicatie, de contacten met de vorige havens die het schip heeft aangedaan en de software voor havenlogistiek, waarbij zowel publieke als private belanghebbenden zijn betrokken, zullen de ontwikkeling van geïntegreerde havensystemen mogelijk maken. Zij zullen de inklaring van goederen en de overstap naar het vervoer over land verbeteren, de druk op de havenruimte doen afnemen en uitgroeien tot een essentieel instrument voor zeevarenden, schepen, havendiensten en havenplanning.

De Commissie is voornemens om in 2009 een beleidsdocument te publiceren over de ontwikkeling van het "e-maritime"-programma. Dit programma houdt rechtstreeks verband met "e-Freight"-initiatief en het aan de gang zijnde "e-Customs"-initiatief, en zal volledig profijt trekken van de moderne informatie- en communicatietechnologieën (ICT).

3.3. Het verbeteren van de prestaties

Technologische innovaties op het gebied van havenuitrusting, zoals automatische laadkranen, portaalkranen op rails, geautomatiseerde containerterminals en twin- en tandemliften zullen een belangrijke rol spelen bij het verbeteren van de efficiëntie van de Europese havens.

De EU-kaderprogramma's voor onderzoek, met name het zevende kaderprogramma, verlenen steun voor relevant onderzoek naar innoverende haveninfrastructuur en -activiteiten.

Er is grote behoefte aan samenwerking tussen havens, met name tussen havens die dicht bij elkaar gelegen zijn, omdat dit onder meer kan leiden tot specialisatie in bepaalde types

¹⁴ COM(2007) 575.

¹⁵ COM(2006) 314.

goederen of schepen, en tot organisatie en pooling van faciliteiten voor vervoer naar het hinterland. Het zou in veel gevallen zeker een verbetering van de output tot gevolg hebben.

Ten slotte is de efficiëntie van vervoersketen en hun hubs, zoals havens, van cruciaal belang voor de prestaties van de logistieksector. Er bestaan reeds indicatoren voor gecombineerd vervoer over het spoor, door de lucht en via de korte vaart, maar nog geen gemeenschappelijk systeem van indicatoren dat op alle vervoerswijzen van toepassing is.

De Europese Commissie is voornemens om, samen met de belanghebbenden, tegen eind 2009 een reeks generische Europese indicatoren op te stellen die verdere specificatie op lokaal niveau mogelijk maken.

4. GELIJKE KANSEN – DUIDELIJKHEID VOOR INVESTEERDERS, EXPLOITANTEN EN GEBRUIKERS

4.1. De rol van de havenautoriteiten

Er zijn grote verschillen in het beheer van de havens in de Gemeenschap. In sommige lidstaten worden de havens beheerd door particuliere entiteiten die eigenaar zijn van de haventerreinen (of zich beroep op rechten die vergelijkbaar zijn met die van een eigenaar). Die havens zijn strikt private ondernemingen. De overgrote meerderheid van de havens in continentaal Europa worden echter beheerd door publieke entiteiten of ondernemingen. Deze entiteiten, "havenautoriteiten" genoemd (ongeacht de naam die ze in de nationale wetgeving hebben gekregen), genieten een steeds grotere autonomie bij het nemen van operationele beslissingen en worden ook financieel steeds minder afhankelijk van de overheid. Sommige havenautoriteiten doen aan vrachtafhandeling en/of verlenen technisch-nautische diensten, terwijl andere zich vooral bezighouden met beheer en ontwikkeling; de Commissie is niet voornemens deze heterogene groep te harmoniseren. Havenbeheer kan het beste worden geregeld op nationaal/lokaal niveau. De Commissie wijst er echter op dat havenautoriteiten hun belangrijke taken beter kunnen vervullen als ze voldoende autonoom zijn. De Commissie herinnert er met name aan dat financiële autonomie een vereiste is om investeringen efficiënt te gebruiken en de havens uiteindelijk in staat te stellen zich verder te ontwikkelen.

4.2. Publieke financiering – Transparantie

Hoewel het niet correct is te stellen dat er in alle gevallen concurrentie bestaat tussen alle havens, kan de concurrentie tussen bepaalde havens en de concurrentie binnen havens toch aanzienlijk zijn. Het is dan ook noodzakelijk alle havens dezelfde kansen te bieden. Een van de problemen in dit verband is de overheidsfinanciering van havens. De Commissie zal een algemeen rechtskader vaststellen, zoals gevraagd wordt door de belanghebbenden. Duidelijkheid omtrent de financiering van de havens zal ook de investeringen in de havens aanmoedigen.

De Commissie zal in 2008 richtsnoeren betreffende overheidssteun aan havens vaststellen.

Bovendien moet transparante informatie worden verstrekt over de financiële middelen die overheidsinstanties ter beschikking stellen van havens. Deze verplichting is al opgenomen in Richtlijn 2006/111, maar alleen voor havens met een jaarlijkse omzet van meer dan 40 miljoen euro. Aangezien een groot aantal havens – waarvan sommige zeer belangrijk zijn

voor hun lidstaat en voor het vervoer in Europa in het algemeen – onder dit bedrag blijven, moet deze inkomstendrempel voor de havensector worden afgeschaft.

De Commissie is voornemens maatregelen te nemen om de in Richtlijn 2006/111/EG vastgestelde bepalingen inzake transparantie uit te breiden tot alle commerciële havens, ongeacht hun jaarlijkse omzet. Dit zal volledige duidelijkheid scheppen in de financiële stromen van nationale overheidsinstanties naar de havens.

4.3. Havenconcessies

In de meeste gevallen is toegang tot de haventerreinen een noodzakelijke voorwaarden om goederenafhandelingsdiensten te kunnen verlenen. Dergelijke diensten kunnen op diverse juridische regelingen zijn gebaseerd. Ze kunnen worden verleend door de havenautoriteiten zelf of door derde partijen, zoals concessiehouders. Er bestaat op dit ogenblik geen secundaire communautaire regelgeving betreffende concessies voor het verlenen van diensten in havens of andere terminalfaciliteiten¹⁶. In haar mededeling over concessieovereenkomsten uit 2000¹⁷ heeft de Commissie het volgende benadrukt: "Dit betekent echter niet dat de regels en beginselen van het Verdrag niet op concessieovereenkomsten van toepassing zijn".

Uit de relevante jurisprudentie van het Hof van Justitie is met name gebleken dat, wanneer lidstaten concessies voor diensten verlenen die niet onder de richtlijn inzake overheidsopdrachten vallen, de overheidsinstanties verplicht zijn transparantie aan de dag te leggen. Dit betekent dat de nodige bekendheid moet worden gegeven aan het initiatief, dat de procedure eerlijk en niet-discriminerend moet zijn en in aanmerking moet komen voor herziening. Deze op de aanbestedende dienst rustende verplichting tot transparantie houdt in, dat aan elke potentiële inschrijver een passende mate van openbaarheid wordt gegarandeerd, zodat de dienstenmarkt voor mededinging wordt geopend en de aanbestedingsprocedures op onpartijdigheid kunnen worden getoetst¹⁸.

De Commissie is van mening dat de bovenvermelde verplichting van toepassing is wanneer de autoriteiten van de lidstaten beslissen een gedeelte van de haventerreinen aan een derde partij toe te vertrouwen voor het verlenen van goederenafhandelingsdiensten. De transparantieverplichting verbiedt de havenautoriteiten echter niet om voor het toekennen van de concessie selectiecriteria vast te stellen die de commerciële strategie en het ontwikkelingsbeleid van de haven weerspiegelen. Bovendien heeft de Commissie in een interpretatieve mededeling aangegeven dat de direct aan het EG-Verdrag ontleende verplichting tot transparantie alleen geldt voor opdrachten die voldoende verband houden met de werking van de interne markt, en dat het Hof in dit opzicht heeft bepaald dat er in specifieke gevallen van mag worden uitgegaan dat wegens bijzondere omstandigheden zoals de zeer geringe economische betekenis van de betrokken concessie ondernemingen uit andere lidstaten niet geïnteresseerd zullen zijn¹⁹.

¹⁶ Artikel 18 van Richtlijn 2004/17/EG en artikel 17 van Richtlijn 2004/18/EG.

¹⁷ Interpretatieve mededeling van de Commissie over concessieovereenkomsten in het communautaire recht (PB C 121 van 29.4.2000, blz. 2).

¹⁸ Arrest van het Hof van Justitie van 7 december 2000, Telaustria, zaak C-324/98, punten 60 en 62, en Arrest van het Hof van Justitie van 13 oktober 2005, Parking Brixen, zaak C-458/03, punt 49.

¹⁹ Interpretatieve mededeling van de Commissie over de Gemeenschapswetgeving die van toepassing is op het plaatsen van opdrachten die niet of slechts gedeeltelijk onder de richtlijnen inzake overheidsopdrachten vallen, PB C 179 van 1.8.2006, blz. 2-7.

Zoals uiteengezet in de bovenvermelde mededeling over concessieovereenkomsten dat de duur van de concessieovereenkomst zodanig moet worden gekozen dat de vrije mededinging niet verder wordt beperkt dan nodig is voor de afschrijving op investeringen en een redelijke vergoeding voor het geïnvesteerde kapitaal, waarbij de concessiehouder nog steeds het risico draagt dat is verbonden aan de exploitatie²⁰. Opgemerkt zij dat wanneer een concessieovereenkomst afloopt, de verlenging ervan moet worden beschouwd als een nieuwe concessieovereenkomst, waardoor deze binnen het toepassingsgebied van deze mededeling valt²¹.

De Commissie is van mening dat bepalingen in concessieovereenkomsten die tot doel hebben te garanderen dat de voorwaarden van de concessie worden nageleefd en de legitieme belangen van de havens en lokale gemeenschappen worden gerespecteerd, met name wat de algemene kwaliteit en prestaties van de havendiensten betreft, aanvaardbaar zijn voor zover ze niet in strijd zijn met de regels van het Verdrag of met de communautaire regelgeving.

Met betrekking tot de rechten van werknemers bij overgang van ondernemingen ten gevolge van een selectieprocedure, is verdere verduidelijking nodig.

Als een onderneming bepaalde activiteiten overneemt die voordien door een andere onderneming werden uitgevoerd, ingevolge de gunning van een concessie of een overheidsopdracht, kan Richtlijn 2001/23/EG²² van toepassing zijn²³. Om te kunnen spreken van "overgang" in de zin van de richtlijn moeten twee voorwaarden vervuld zijn: *a)* er moet een andere werkgever zijn; en *b)* de overgegangene eenheid moet haar identiteit behouden. Er is sprake van behoud van identiteit als de nieuwe werkgever dezelfde activiteiten voortzet met dezelfde werknemers, hetzelfde management en volgens dezelfde organisatiepatronen. Dit zijn echter slechts enkele factoren in de totaalbeoordeling die moet worden uitgevoerd, en mogen derhalve niet afzonderlijk in overweging worden genomen²⁴. Als deze voorwaarden zijn vervuld in het geval van een aanbestedingsprocedure of de privatisering van havendiensten, is Richtlijn 2001/23/EG van toepassing.

4.4. Technisch-nautische diensten

Onder technisch-nautische diensten wordt loodsen, slepen en vastmeren verstaan. Deze diensten houden vaak ook verband met de veiligheid in de haven. Dit verband is veel sterker voor loodsen en slepen dan voor vastmeren. Dergelijke activiteiten mogen door de overheidsinstantie worden verleend of vormen diensten van algemeen economisch belang.

Tegen deze achtergrond wordt eraan herinnerd dat, krachtens artikel 86, lid 2, van het Verdrag, ondernemingen die belast zijn met taken van algemeen economisch belang onderworpen zijn aan de Verdragsregels inzake mededinging en de interne markt, voor zover de toepassing daarvan de vervulling van de hun toevertrouwde taken niet verhindert. Overeenkomstig het proportionaliteitsbeginsel mag de beperking van de interne markt die

²⁰ Zie de Mededeling over concessieovereenkomsten (PB C 121 van 29.4.2000, blz. 2), punt 3.1.3.

²¹ Zie de Mededeling over concessieovereenkomsten (PB C 121 van 29.4.2000, blz. 2), punt 2.4.

²² Richtlijn 2001/23/EG. Van de Raad.

²³ Punt 3.2.1.2 van COM(2001) 566.

²⁴ Bovendien zij eraan herinnerd dat, in geval van verandering van opdrachtnemer, het Hof heeft geoordeeld dat de omstandigheid dat de door de nieuwe ondernemer overgenomen materiële activa geen eigendom van zijn voorganger waren, doch door de opdrachtgever ter beschikking waren gesteld, niet kan leiden tot de conclusie dat er geen sprake is van een overgang van onderneming in de zin van richtlijn (Arrest van het Hof. *Abler*, zaak C-340/01 Jurispr. I-14023).

voortvloeit uit de middelen die worden gebruikt voor het vervullen van de taak van algemeen belang, niet verder gaan dan wat voor een effectieve tenuitvoerlegging van de taak noodzakelijk is²⁵.

Volgens de actuele stand van de communautaire regelgeving en de jurisprudentie is het Verdragsbeginsel van vrijheid van vestiging van toepassing op technisch-nautische diensten. Juridische monopolies voor technisch-nautische diensten kunnen deze vrijheid beperken. Ze zijn alleen gerechtvaardigd als ze noodzakelijk zijn en in verhouding staan tot de verleende dienst. In dergelijke gevallen moet een transparante procedure voor het selecteren van de dienstverlener worden gevolgd. Aan deze vereist is voldaan indien in heel Europa voldoende bekendheid is gegeven aan de selectieprocedure en indien toezicht kan worden gehouden op de onpartijdigheid van de procedure. Exclusieve rechten mogen niet voor buitensporig lange periodes worden toegekend, rekening houdende met de noodzaak om een aanvaardbaar rendement op het geïnvesteerde kapitaal te garanderen, terwijl de verleende diensten toch een inherent risico inhouden. In het bijzonder wat loodsen betreft, is de Commissie van mening dat frequente gebruikers moeten worden vrijgesteld van de verplichting om een loods te gebruiken als de veiligheid gegarandeerd is. Dit zou de kosten van het maritieme vervoer doen dalen en deze vervoerswijze aantrekkelijker maken, met name de korte vaart. Bij de beoordeling hiervan moet ook rekening worden gehouden met technologische innovatie. In de toekomst wordt loodsen vanop afstand een realistische optie, die verder moet worden ontwikkeld in het kader van e-maritime.

Het Hof van Justitie heeft geoordeeld dat beperkingen op het vrij verlenen van vastmeerdiensten gerechtvaardigd kunnen zijn²⁶. Er zij echter op gewezen dat het, zelfs in dit geval, niet altijd noodzakelijk is beperkingen op het verlenen van deze diensten op te leggen. Als het vrij verlenen van vastmeerdiensten het patroon van de universele dienst niet kan ondermijnen - dit kan bijvoorbeeld het geval zijn in grote havens met verscheidene terminals - moet de vrije toegang tot deze activiteiten worden gewaarborgd²⁷.

4.5. Goederenafhandeling

Goederenafhandeling is de laatste jaren sterk geëvolueerd. Deze diensten zijn tegenwoordig gebaseerd op geavanceerde technologieën en zijn veel minder arbeidsintensief. Ook de rol van goederenafhandeling is veranderd, samen met de rol van de havens, die niet langer alleen het begin- of eindpunt van maritieme vervoersactiviteiten zijn, maar echte onderdelen van logistiekketens. De omstandigheden waarin goederenafhandeling plaatsvindt, verschillen in de Gemeenschap en zelfs binnen een zelfde lidstaat. Havenarbeiders zijn vaak direct in dienst bij terminalexploitanten, maar in sommige havens worden ze in dienst genomen via "pools", eenheden die belast zijn met de recrutering en opleiding van havenwerkers.

Zoals de goederenafhandeling zelf kunnen ook deze "pools" sterk verschillen van de ene lidstaat tot de andere. Bovendien kunnen ze gebaseerd zijn op nationale of lokale wetgeving of volledig worden geregeld op basis van lokale gebruiken. De Verdragsregels inzake vrijheid van vestiging en vrijheid van dienstverlening kunnen volledig van toepassing zijn op de activiteiten van de pools.

²⁵ Mededeling van de Commissie — Diensten van algemeen belang in Europa, PB C 17 van 19.1.2001, blz. 4. Punt 23.

²⁶ Arrest van het Hof - Corsica Ferries, zaak C-266/96.

²⁷ Zie het arrest van het Hof in de zaak Paul Corbeau, C-320/91. Punten 18 en 19.

De pools zorgen vaak voor een degelijke opleiding van de arbeiders en vormen een efficiënt instrument voor werkgevers. Dergelijke pools mogen echter niet worden gebruikt om voldoende gekwalificeerde personen of ondernemingen te verhinderen goederenafhandelingsdiensten te verrichten, noch om werkgevers te verplichten arbeiders in dienst te nemen die ze niet nodig hebben. Dit kan in bepaalde omstandigheden in strijd zijn met de Verdragsregels inzake de interne markt, en met name met artikel 43 inzake de vrijheid van vestiging en artikel 49 inzake de vrijheid van dienstverlening.

4.6. Havengelden

Scheepseigenaars moeten diverse vergoedingen betalen voor het gebruik van havens, sommige voor het gebruik van de haven zelf, andere voor diensten die worden verleend door terminalexploitanten, loodsen, exploitanten van sleepboten, vastmeeders enz. Als al deze vergoedingen aan één loket konden worden betaald, zou dat de activiteiten van de havengebruikers vereenvoudigen. Hierna worden alleen de vergoedingen voor het gebruik van de haveninfrastructuur kort besproken (de "havengelden").

Havengelden en aanvullende vergoedingen worden tegenwoordig meestal openbaar gemaakt, vooral via het internet. Dit is in het belang van de havens zelf. Desondanks blijven deze vergoedingen soms onduidelijk voor de klanten en is het moeilijk om ze in de praktijk te berekenen. De Commissie dringt aan op meer duidelijkheid omtrent de verschillende onderdelen van de havengelden en op een transparanter verband met de relevante kosten. Verouderde tarifieringscriteria, waarbij schepen die worden ingezet voor de korte vaart worden gediscrimineerd, moeten worden afgeschaft. Dit geldt ook voor alle diensten die aan deze schepen worden verleend.

De Commissie zal beste praktijken op het vlak van transparantie van havengelden helpen verspreiden.

Havengelden kunnen ook worden gebruikt als beleidsinstrument om het gebruik van minder vervuilende schepen aan te moedigen, zoals reeds vastgesteld in Richtlijn 2000/59/EG. De Commissie is voorstander van een dergelijke duurzame benadering.

4.7. Concurrentie met derde landen

Sommige Europese havens hebben hun bezorgdheid uitgedrukt over de concurrentie van havens uit derde landen. Dit is met name het geval voor EU-havens die dicht bij niet-EU-havens liggen, en met betrekking tot hubs. Minder strenge sociale en milieuvoorschriften, fiscale dumping en overheidsfinanciering van hinterlandverbindingen kunnen de eerlijke concurrentie verstoren en de continuïteit van de diepzeeactiviteiten in verscheidene delen van de EU in gevaar brengen. De permanente dialoog tussen de EU en Rusland over vervoer is een goed voorbeeld van een forum waarop dergelijke kwesties kunnen worden besproken. Een ander voorbeeld van een actieve oplossing voor dergelijke kwesties zijn de bilaterale overeenkomsten inzake maritieme handel met China en andere landen. De samenwerking met buurlanden moet worden aangemoedigd. Bij het totstandbrengen van dergelijke samenwerkingsvormen moet de EU zich laten leiden door de behoefte aan harmonieuze concurrentievoorwaarden.

De Commissie zal een inventaris opmaken van de vastgestelde problemen teneinde deze zo nodig te bespreken in het kader van de externe betrekkingen van de Gemeenschap.

5. EEN GESTRUCTUREERDE DIALOOG TUSSEN HAVENS EN STEDEN TOT STAND BRENGEN

De relatie tussen steden en hun havens is er nog steeds een van onderlinge afhankelijkheid, die gebaseerd moet zijn op een strategische visie en planning op lange termijn. Zowel voor de haven als voor de stad is het dan ook belangrijk hun banden te versterken. Het promoten van het imago van de Europese havens en het toegankelijk maken van deze havens voor het grote publiek zijn thema's die voornamelijk aan de havens zelf, de regio's en de lidstaten worden overgelaten. De Commissie zal echter nagaan hoe zij kan samenwerken met de nationale autoriteiten en de belanghebbenden en hoe zij de samenwerking tussen de nationale autoriteiten en de belanghebbenden kan aanmoedigen teneinde het imago van de havens en de integratie in "hun" steden kan verbeteren. Stadplanning kan hierin een rol spelen, bijvoorbeeld wat het aanbod aan openbaar vervoer betreft, maar ook de organisatie van havenfeesten, opendeurdagen of soortgelijke activiteiten. We moeten trachten de havenactiviteiten te verzoenen met cultuur, zeegerelateerd toerisme en stadontwikkeling in de ruime zin. De havens kunnen ook een belangrijke bijdrage leveren tot het behoud van Europa's maritieme identiteit, aangezien ze eeuwenlang de functie hebben vervuld van knooppunt, niet alleen voor vervoer maar ook voor ontmoetingen tussen verschillende culturen. Dit kan eveneens bijdragen tot een betere integratie van de havens in de steden en het stadsleven.

In haar mededeling over een geïntegreerd maritiem beleid heeft de Commissie een voorstel voor een Europese maritieme dag gedaan. Deze dag zou de start zijn van een week van activiteiten om de zichtbaarheid van de maritieme sector te vergroten en haar imago te verbeteren. Tijdens die week organiseren de Europese havens ook een opendeurdag, zodat het brede publiek een duidelijker beeld krijgt van de activiteiten van een haven.

De Commissie zal nagaan welke financieringsbronnen binnen de bestaande budgetten beschikbaar zijn om de integratie van de havens in hun steden te financieren.

Vanuit communautair standpunt zijn twee aspecten van de relatie tussen havens en steden bijzondere relevant: milieu en beveiliging.

Een van de redenen waarop havens vaak kritiek krijgen van de lokale gemeenschap is omdat ze congestie en milieuvervuiling in de hand werken. Eerder is reeds aangegeven dat de mogelijke toename van de congestie in de buurt van havens voldoende moet worden onderzocht bij de planning van havenuitbreidingen en dat de havens en de maritieme sector inspanningen moeten leveren om de scheepsgerelateerde verontreiniging in havens te doen afnemen.

Wat beveiliging betreft, hebben maatregelen tegen terrorisme en misdaad ertoe geleid dat havengebieden tegenwoordig veel minder gemakkelijk toegankelijk zijn dan enkele jaren geleden. Dit betekent echter ook dat mensen niet meer zo gemakkelijk voeling kunnen houden met de dagelijkse activiteiten van de havens.

In het kader van de lopende werkzaamheden op het gebied van maritieme en havenbeveiliging overweegt de Commissie om na te gaan welk effect beveiligingsmaatregelen hebben en om richtsnoeren op te stellen over hoe doeltreffende beveiligingsmaatregelen kunnen worden verzoend met een redelijke mate van openheid en toegankelijkheid van havengebieden. De evaluatie van de wetgeving inzake maritieme en havenbeveiliging is een geschikte gelegenheid om de vereisten inzake toegang tot havens te beoordelen en om na te gaan of een Europees model voor polyvalente toegangskarten kan worden opgesteld.

6. WERKZAAMHEDEN IN HAVENS

6.1. Dialoog

In de Europese havens bestaan uiteenlopende regelingen voor stuwadoordiensten. De Commissie is van mening dat overleg tussen de belanghebbenden in grote mate kan bijdragen tot een beter wederzijds begrip tussen de betrokken partijen en tot succesvol beheer van veranderingen. In deze context kan de dialoog tussen de sociale partners een belangrijke rol spelen bij het scheppen van meer en betere jobs in de havensector. De Commissie juicht alle initiatieven toe die tot doel hebben een dialoog tot stand te brengen tussen belanghebbenden op alle niveaus, zoals de lokale initiatieven die al door sommige havens zijn ondernomen om modellen voor goede praktijken op te stellen. De recente overeenkomsten tussen alle belanghebbenden in de havens van Duinkerken en Valletta zijn een mooi voorbeeld hiervan. De Commissie zal voorts ook een gestructureerde dialoog op Europees niveau aanmoedigen.

De Commissie zal de havens aanmoedigen om een Europees comité voor sectoriële dialoog op te richten, in de zin van Besluit 98/500/EG van de Commissie²⁸.

Als een dergelijk comité is opgericht, zal de Commissie de sociale partners ertoe aanzetten actief bij te dragen tot het beheer van veranderingen, modernisering en het scheppen van meer en betere jobs.

6.2. Opleiding

Er bestaan op dit ogenblik geen specifieke communautaire regels voor de opleiding van havenarbeiders. De Commissie erkent dat de opleiding van havenarbeiders van primair belang is voor de veilige en efficiënte exploitatie van havens. De havenapparatuur wordt technologisch steeds geavanceerder en complexer. Het werk in een haven is geëvolueerd en, zoals gebleken is uit de raadpleging, moet een reeks gemeenschappelijke opleidingseisen voor havenarbeiders worden opgesteld op communautair niveau. Door de wederzijdse erkenning van de kwalificaties van de Europese havenarbeiders, zal ook hun mobiliteit toenemen.

Op communautair niveau zijn in Richtlijn 89/391/EEG²⁹ (de "kaderrichtlijn") regels vastgesteld met betrekking tot de veiligheids- en gezondheidsopleiding van werknemers. Deze regels zijn ook volledig van toepassing op het werk in havens. In de richtlijn is bepaald dat de werkgever ervoor moet zorgen dat iedere werknemer een voldoende veiligheids- en gezondheidsopleiding krijgt.

De Commissie zal een voorstel doen voor een wederzijds erkend kader voor de opleiding van havenarbeiders op verschillende gebieden van de havenactiviteiten.

6.3. Veiligheid en gezondheid op de arbeidsplaats

Op EU-niveau zijn de algemene regels voor de bescherming van de veiligheid en gezondheid van werknemers op de arbeidsplaats vastgesteld in de bovenvermelde kaderrichtlijn, die is aangevuld door 10 afzonderlijke richtlijnen voor specifieke sectoren en risico's. De meeste van deze richtlijnen zijn ook relevant voor het werk in havens. De volledige naleving en

²⁸ Besluit 98/500/EG van de Commissie.

²⁹ Richtlijn 89/391/EEG van de Raad, artikel 12.

handhaving van deze regels is van cruciaal belang voor het verbeteren van de arbeidsomstandigheden.

Voorts heeft de Commissie in februari 2007 een mededeling³⁰ vastgesteld waarin onder meer de ontwikkeling van een cultuur van risicopreventie op het werk wordt aangemoedigd. De Raad heeft in een resolutie³¹ haar steun verleend aan dit initiatief. Havens vallen ook onder deze mededeling, zoals om het even welke andere werkomgeving.

Er zij op gewezen dat in de havens nog steeds een hoog aantal arbeidsongevallen plaatsvinden, waaronder dodelijke³².

De Commissie zal van nabij volgen of de communautaire regels inzake veiligheid en gezondheid van werknemers op de arbeidsplaats ook worden toegepast in havens.

De Commissie zal nagaan of de statistieken inzake ongevallen worden bijgehouden overeenkomstig de door Eurostat³³ vastgestelde EASO³⁴ - en EODS³⁵ -methodes.

III. CONCLUSIE

In deze mededeling, die deel uitmaakt van de Europese regelgeving inzake maritiem vervoer, worden een kader en een aantal bijbehorende acties voor de Europese havens vastgesteld, waaronder een uitgebreide dialoog en verduidelijking van de communautaire regels. Deze mededeling zal de inspanningen helpen bundelen, zodat de Europese havens het hoofd kunnen bieden aan de uitdagingen van de toekomst, nieuwe investeringen kunnen aantrekken en een grote bijdrage kunnen leveren tot de ontwikkeling van comodaal vervoer. De Commissie roept alle publieke en private belanghebbenden op om deze aanpak te steunen en kijkt uit naar een voortzetting van de dialoog, teneinde te garanderen dat de EU-havens zich zo harmonieus mogelijk ontwikkelen.

³⁰ COM(2007) 62.

³¹ Resolutie 2007/C 145/01 van de Raad.

³² Tijdens de raadplegingsprocedure, die zes maanden geduurd heeft, hebben zich drie dodelijke ongevallen voorgedaan.

³³ Cf. COM(2007) 46.

³⁴ Europese Statistiek inzake Arbeidsongevallen.

³⁵ Europese statistiekEN inzake beroepsziekten.