

# Public consultation on a review of EU passenger ship safety legislation

I. Information about the participant	
In what capacity are you completing this questionnaire? -single choice reply-( <b>compulsory</b> )	A private organisation, professional association or a public authority
Please provide your first name, surname, and email address. <i>This question will help us identify contributions.</i> -open reply-( <b>optional</b> )	
Fokko Snoek fokko.snoek@qualitysailing.nl (N.B. Quality Sailing is geen werkelijke "Ship Owner Association", maar adviseert en ondersteunt een groot aantal eigenaren van Nederlandse zeilschepen op het gebied van regelgeving en exploitatie)	
<i>Contributions received will be published on the Internet, together with the identity of the contributor, unless the contributor objects to publication of the personal data on the grounds that such publication would harm his or her legitimate interests. In this case the contribution may be published in anonymous form.</i> Do you consent to the publication of your response by the European Commission? -single choice reply-( <b>compulsory</b> )	Yes
Is your organisation registered in the Transparency Register of the European Commission? <a href="http://europa.eu/transparency-register/index_en.htm">http://europa.eu/transparency-register/index_en.htm</a> -single choice reply-( <b>compulsory</b> )	No
What is the name of your organisation or authority? -open reply-( <b>compulsory</b> )	Quality Sailing
What is your function within this organisation or authority? -open reply-( <b>compulsory</b> )	Owner / Traditional shipping consultant
The type of your organisation -single choice reply-( <b>compulsory</b> )	Ship owner association
What is the country where your organisation or authority is established? -single choice reply-( <b>compulsory</b> )	Netherlands
SOLAS 74 Convention -single choice reply-( <b>compulsory</b> )	None
Directive 2009/45/EC (and not including SOLAS ships operating in international waters) -single choice reply-( <b>compulsory</b> )	None
IMO High Speed Craft Code -single choice reply-( <b>compulsory</b> )	None
National legislation -single choice reply-( <b>compulsory</b> )	More than 20
For ship owners and operators: Which of the following ship types do you own/operate?	Historical ships - Sailing ships

**Historical ships:** covers a variety of different ship types and ranges from historical sailing ships to power-driven vessels. Historical ships include former fishing boats, cargo vessels, coastal passenger traditional ships, tugs, icebreakers, light vessels and others falling within the framework of the European Maritime Heritage. -multiple choices reply-(optional)

## II. Section II

### II.1 Problems

The need for safety measures above and beyond what is required in the EU Directives -single choice reply-(compulsory)	Rarely
Trade barriers due to differences in regulations on safety between the Member States/EEA countries -single choice reply-(compulsory)	Often
Complexity of different regulations making it difficult to comply -single choice reply-(compulsory)	Often
Unnecessary administrative costs (e.g due to differing passenger ship safety requirements between Member States/EEA countries) -single choice reply-(compulsory)	Often
2. Please specify other problems you have experienced and how often you experienced these -open reply-(optional)	
<p>Vaak: de verschillen in interpretatie van definities en voorschriften in internationale en Europese regelgeving door lidstaten, bijvoorbeeld de termen "ships, not propelled by mechanical means", "traditional ships" en "historical ships" in relatie tot bedrijfsmatig geëxploiteerder zeilschepen. Vaak: het door lidstaten handelen in strijd met het principe van het vrije verkeer van diensten door onbekendheid van scheepvaartautoriteiten met de uitgangspunten van het Europees Verdrag Vaak: bij het vaststellen van voorschriften gericht op reguliere handelspassagiervaart wordt te weinig rekening gehouden met het feit dat deze voorschriften, bedoeld of onbedoeld, ook van toepassing zullen zijn op andere types schepen en de effecten daarvan. Vaak: de onbekendheid van andere lidstaten (in het bijzonder Port State Control autoriteiten) met de nationale regelgeving van een lidstaat.</p>	
Some ships are not covered by Directive 2009/45/EC -single choice reply-(compulsory)	Not at all
Passenger ships (covered by the Directive 2009/45/EC) which are not in compliance -single choice reply-(compulsory)	Low
The limitation of coverage to steel ships has led to stakeholders preferring ships made of other materials -single choice reply-(compulsory)	Low
The limitations of coverage to domestic trade only -single choice reply-(compulsory)	Not at all
Sailing ships -single choice reply-(compulsory)	High
Tenders -single choice reply-(compulsory)	Do not know
Ships carrying offshore workers -single choice reply-	Do not know

(compulsory)	
5. Are there any other ship types concerned? And if so, how much are they then concerned? -open reply-(optional)	
Historische schepen die tot passagiersschip omgebouwd zijn	
6. Please specify any other concerns regarding passenger safety levels -open reply-(optional)	
Het op zeilschepen toepassen van veiligheidsvoorschriften (SOLAS, 2009/45/EC) die gericht zijn op de reguliere handelspassagiersvaart kan negatieve gevolgen hebben voor de veiligheid van die zeilschepen, omdat geen rekening gehouden wordt met hun specifieke eigenschappen (bijvoorbeeld: stabiliteit onder zeil, eisen voor het functioneren van machines en installaties onder hellingshoeken etc.)	
The shipbuilding market is adversely affected by incoherent regulations -single choice reply-(compulsory)	Medium
Access of other EU operators to the market of a specific Member State is adversely affected by incoherent regulations -single choice reply-(compulsory)	Medium
The limitation of the scope of Directive 2009/45/EC to domestic trade only adversely affects cabotage services -single choice reply-(compulsory)	Low
For SOLAS ships, the different ways Flag States deal with exemptions creates a barrier -single choice reply-(compulsory)	Low
8. Please specify any other concerns regarding barriers to trade -open reply-(optional)	
Hoog: de verschillen in interpretatie van definities en voorschriften in internationale en Europese regelgeving door lidstaten, bijvoorbeeld de term "ships, not propelled by mechanical means", "traditional ships" en "historical ships" in relatie tot bedrijfsmatig geëxploiteerder zeilschepen en de daarmee samenhangende meningsverschillen over welke voorschriften van toepassing zijn. Hoog: de onbekendheid van andere lidstaten (in het bijzonder Port State Control autoriteiten) met de nationale regelgeving van een lidstaat.	
Need to comply with different rules (international, EU and national) -single choice reply-(compulsory)	Medium
Different rules applying to different types of ships -single choice reply-(compulsory)	Low
The complexity of the rules in Directive 2009/45/EC -single choice reply-(compulsory)	Medium
Unclear, imprecise definitions in Directive 2009/45/EC -single choice reply-(compulsory)	High
Lack of flexibility in Directive 2009/45/EC to take new technical innovations into consideration -single choice reply-(compulsory)	High
The fact that the scopes of the EU legislative instruments (see introduction) differ -single choice reply-(compulsory)	High
The fact that 2003/25/EC refers to international legislation which is no longer in place for new ships -single choice reply-(compulsory)	Do not know
10. Please specify any other concerns regarding complexity of regulative framework -open reply-(optional)	
Het framework is gericht op reguliere scheepstypes in de handelsvaart en bevat nauwelijks voorzieningen voor scheepstypes met afwijkende technische, operationele en economische eigenschappen. Bijvoorbeeld: de meldingsverplichtingen in 2009/16/EC, 2009/17/EC en andere richtlijnen gaan er vanuit, dat route, snelheid, haven van bestemming en verwachte aankomsttijd (ETA) vooraf	

bekend zijn. Voor zeilschepen is dat vaak niet het geval, waardoor het moeilijk en soms zelfs onmogelijk is om aan dergelijke verplichtingen te voldoen, wat vervolgens kan resulteren in boetes en aanhoudingen. Bovendien houden de voorschriften er geen rekening mee, dat schepen verschillende functies kunnen hebben. Zo worden zeilschepen op langere tochten vaak als Sail Training Ship op internationale reizen geëxploiteerd, terwijl ze bij evenementen ook als passagiersschip voor kortere (dag)tochten in nationale vaart geëxploiteerd worden.

a) Excessive requirements of regulation: Directive 2009/45/EC – main directive -single choice reply- (compulsory)	Medium
b) Excessive requirements of regulation: Directive 99/35/EC – on surveys -single choice reply-(compulsory)	Do not know
c) Excessive requirements of regulation: Directive 98/41/EC – on registration -single choice reply-(compulsory)	Do not know
d) Excessive requirements of regulation: Directive 2003/25/EC applies an inter-governmental agreement, the 1996 Stockholm Agreement -single choice reply- (compulsory)	Do not know
e) Excessive requirements of regulation: National legislation <i>Please specify below which Member State(s) -single choice reply-</i> (compulsory)	Low
f) SOLAS -single choice reply-(compulsory)	Low
g) Different layers of regulatory framework (e.g. SOLAS, Directive 2009/45/EC, national legislation). <i>Please specify below which legislation -single choice reply-</i> (compulsory)	Medium
h) Differences in regulations between Member States. <i>Please specify below which legislation -single choice reply-</i> (compulsory)	High
i) Differences in exemptions regimes within the Member States. <i>Please specify below which legislation -single choice reply-</i> (compulsory)	Low
j) Overlapping inspection regimes (e.g. SOLAS vs Directive 2009/45/EC; 99/35/EC; 98/41/EC). <i>Please specify below which legislation -single choice reply-</i> (compulsory)	Medium

Please specify the Member State(s) from question 11e. -open reply-(optional)

Please specify the legislation from question 11g. -open reply-(optional)

Please specify the legislation from question 11h. -open reply-(optional)

Niet zozeer de verschillen in nationale voorschriften, als wel de verschillen bij de (nationale) interpretatie van definities en voorschriften uit internationale en Europese regelgeving

Please specify the legislation from question 11i. -open reply-(optional)

Please specify the legislation from question 11j. -open reply-(optional)

12. Please specify any other concerns regarding administrative costs -open reply-(optional)

Als 2009/45/EC van toepassing zou worden op zeilschepen: de eis, dat certificering dient te gebeuren door een Europees erkend klassebureau (RO's) of door de administratie van de vlaggenstaat zal resulteren in exorbitant hoge kosten voor de exploitanten. RO's nemen dergelijke (vaak oude) schepen niet graag onder klasse -sommige RO's weigeren dit zelfs helemaal-, terwijl vlaggenstaten deze taak zoveel mogelijk afstoten.

Transposing legislative requirements to national law -single choice reply-(compulsory)	Do not know
Updating safety requirements to meet technical advancements -single choice reply-(compulsory)	A lot
Notification to the Commission of the main provisions of national law adopted in the field covered by Directive 2009/45/EC, regarding the updates of the Directive -single choice reply-(compulsory)	Do not know
Procedure for approving national exceptions -single choice reply-(compulsory)	A lot
Application for equivalents and exemptions from EU legislation -single choice reply-(compulsory)	A lot
Surveys required by EU legislation vs. international legislation -single choice reply-(compulsory)	To some extent
Surveys required by the different EU legislative instruments (see introduction) -single choice reply-(compulsory)	To some extent
Requirements for registration of passengers/persons on board -single choice reply-(compulsory)	A lot
Procedures for attaining the passenger Ship Safety Certificate -single choice reply-(compulsory)	Do not know
High Speed Craft Safety Certificate -single choice reply-(compulsory)	Do not know
Permit to Operate High Speed Craft -single choice reply-(compulsory)	Do not know
Dynamically Supported Craft Construction and Equipment Certificate -single choice reply-(compulsory)	Do not know
Dynamically Supported Craft Permit to Operate -single choice reply-(compulsory)	Do not know
Establishment of rules on penalties applicable to infringements of the national provisions adopted pursuant to Directive 2009/45/EC -single choice reply-(compulsory)	Do not know
Inspections -single choice reply-(compulsory)	Do not know
Other measures	

Please specify below -single choice reply-(optional)	Do not know
--	-------------

Please specify the other measures -open reply-(optional)

Port State Control meldingsprocedures zouden moeten worden vereenvoudigd en gestandariseerd. Op dit moment hebben alle lidstaten hun eigen, op de reguliere handelsvaart gerichte systemen geïmplementeerd. Voor afwijkende scheeps- en exploitatietypes zijn deze systemen vaak zeer lastig -in sommige gevallen zelfs onmogelijk- te gebruiken.

14. Please justify your choices and explain how relevant procedures can be simplified -open reply-(optional)

1) "Procedure for approving national exceptions" en "Application for equivalents and exemptions from EU legislation": Voor bepaalde schepen (bijvoorbeeld afhankelijk van grootte en/of 2009/45/EC categorie) zou het mogelijk moeten zijn om uitzonderingen/equivalenten/vrijstellingen toe te staan zonder voorafgaande goedkeuring of melding. In plaats daarvan zou een procedure vastgesteld moeten worden die havenstaten de mogelijkheid biedt bezwaar in te dienen tegen door andere lidstaten verstrekte uitzonderingen/equivalenten/vrijstellingen. Dit stelt vlaggenstaten in staat om rekening te houden met specifieke technische, operationele en economische eigenschappen van bijzondere types schepen (bijvoorbeeld zeilschepen en historische schepen), terwijl anderzijds een veiligheidsniveau gegarandeerd wordt dat ook acceptabel is voor de havenstaat. 2) "Requirements for registration of passengers/persons on board": Als een alternatief voor de nu van kracht zijnde voorschriften zou exploitanten van kleine schepen (bijvoorbeeld zeilschepen en historische schepen), de mogelijkheid geboden kunnen worden om de passagiersinformatie langs elektronische weg bij het Rescue Coordination Centre (zoals bedoeld in SOLAS IV Reg. 5-1.2) van hun vlaggenstaat te registreren. Dit reduceert de administratieve kosten van de exploitant aanzienlijk terwijl anderzijds de 24-uurs beschikbaarheid van deze gegevens aanzienlijk verbeterd wordt.

## II.2 Objectives

a) Ensure maritime passenger transport safety -single choice reply-(compulsory)	4
b) Establish harmonised safety standards so that shipyards can construct ships in Europe applying the same standards -single choice reply-(compulsory)	3
c) Establish harmonised safety standards so that ships can be transferred within Europe without any problems related to differences in the safety standards -single choice reply-(compulsory)	2
d) Establish harmonised safety standards so that ships can trade between Member States / EEA countries -single choice reply-(compulsory)	1
e) Establish harmonised safety standards so that ships flagged Member State A can trade within Member State B -single choice reply-(compulsory)	1
f) Simplify legislative framework by including more references to international accepted regulations like SOLAS -single choice reply-(compulsory)	2
g) Simplify legislative framework by establishing requirements on a more global level instead of inclusion of many detailed requirements -single choice reply-(compulsory)	1
h) Simplify legislative framework by targeted technical requirements for specific types of ships -single choice reply-(compulsory)	2
i) Simplify legislative framework by combining EU	2

legislative instruments <i>Please specify below which legislative instruments -single choice reply- (compulsory)</i>	
j) Improve consistency in the legislative framework, as regards e.g. coverage of different safety related Directives and definitions in EU and international regulations -single choice reply-(compulsory)	1
k) Ensure flexibility in order to facilitate technical updates of legislation in the light of international standards -single choice reply-(compulsory)	3
l) Reduce administrative burdens -single choice reply-(compulsory)	1

Please specify the EU legislative instruments from question 1i. -open reply-(optional)

De meldingsvoorschriften, voortvloeiende uit diverse richtlijnen, die op dit moment van kracht zijn, vormen een zware administratieve en operationele belasting voor exploitanten van kleine schepen op korte (dag)reizen. Deze voorschriften zouden daarom kritisch geëvalueerd moeten worden, waarbij rekening gehouden moet worden met de specifieke operationele en economische eigenschappen van dergelijke schepen.

2. Do you see any other objectives when revising EU legislation in this area? -open reply-(optional)

Er moet meer aandacht besteed worden aan de gevolgen van EU regelgeving voor kleine schepen en bijzondere types schepen (bijv. zeilschepen en historische schepen). Tot nu toe is regelgeving, gericht op reguliere scheepstypes (ferries, cruiseschepen, ro-ro ships), bedoeld of onbedoeld grotendeels ook van toepassing op schepen met volledig afwijkende technische, operationele en economische eigenschappen en risico's. Een deel van deze voorschriften is technisch of economisch nauwelijks uitvoerbaar op deze bijzondere types schepen, hetgeen een bevredigende exploitatie van deze schepen ernstig bemoeilijkt. Dit kan bereikt worden door dergelijke schepen expliciet uit te sluiten van excessieve of onnodige Europese regelgeving en de verantwoordelijkheid voor de veiligheid van deze schepen in eerste instantie bij de vlaggenstaat te leggen, of door zorgvuldige evaluatie van de technische, operationele en economische consequenties van Europese regelgeving voor dergelijke schepen.

3. Do you have any further observations on the objectives of the legislative review? -open reply-(optional)

Voor wat betreft zeilschepen kan gesteld worden dat het één-op-één op deze schepen toepassen van voorschriften die vooral bedoeld zijn voor de reguliere handelspassagiersvaart een negatieve invloed op de veiligheid kan hebben. Het vaststellen van een verzameling veiligheidsvoorschriften voor schepen met zulke verschillende technische, operationele en economische eigenschappen en risico-profielen in één richtlijn zal resulteren in een bijzonder complex geheel aan voorschriften. Naar onze mening zou het beter zijn, om voorschriften voor de reguliere handelspassagiersvaart (waarbij het doel van de exploitatie het maken van winst is) duidelijk gescheiden te houden van eventuele voorschriften (voorzover die nodig zijn) voor bijzondere types passagiersschepen (waarbij het doel van de exploitatie veelal is: voldoende inkomsten te genereren om de kosten van instandhouding, onderhoud, professionele bemanningen en veiligheidsvoorzieningen te kunnen bekostigen). Dit zou niet alleen de huidige herziening van het framework van veiligheidsvoorschriften aanzienlijk vereenvoudigen en verkorten, maar ook eventuele toekomstige herzieningen. De ideale oplossing zou een aparte richtlijn (of verordening) zijn voor zeilschepen en historische schepen. Daarbij zou gekozen kunnen worden voor gedetailleerde veiligheidsvoorschriften, maar een beter alternatief zou naar onze mening een raamwerk (bijvoorbeeld met minimale veiligheidseisen en/of -doelstellingen) voor nationale regelgeving zijn, waardoor lidstaten de mogelijkheid krijgen om bij het vaststellen van de nationale voorschriften rekening te houden met de specifieke eigenschappen van schepen die onder hun vlag varen. In het recente verleden heeft Quality Sailing een mogelijk raamwerk voor een dergelijke richtlijn opgesteld, dat wij op verzoek met genoeg ter beschikking van de Commissie stellen.

## II.3 Options

Option 1: No policy change -single choice reply-(compulsory)	6
Option 2: Soft law Explanatory guidelines on interpretation of provisions in	2

the Directives. Promoting establishment of sufficient national requirements to vessels made of materials other than steel. -single choice reply-( <b>compulsory</b> )	
Option 3: Elimination of Directive 2009/45/EC and reliance on national law -single choice reply-( <b>compulsory</b> )	7
Option 4: International safety legislation Passenger ship safety legislation will comply with IMO legislation for all or for the main selected market segments/ship types <i>Please specify below which ship types you consider to be the main ones</i> -single choice reply-( <b>compulsory</b> )	5
Option 5: Tailored common EU safety rules Tailoring the EU legislation to pursue high safety standards for the main market segments/ship types <i>Please specify below which ship types you consider to be the main ones</i> -single choice reply-( <b>compulsory</b> )	3
Option 6: National safety legislation Passenger ship safety will mainly rely on national legislation (if all = Option 3) - i.e. only tailored common EU safety rules for a few selected market segments/ship types <i>Please specify below which ship types you consider to be the main ones</i> -single choice reply-( <b>compulsory</b> )	1
Option 7: Extension of the scope of the Directive from domestic voyages to voyages between EU Member States (in combination with option 5) -single choice reply-( <b>compulsory</b> )	4
Please specify the ship types in option 4 -open reply-( <b>compulsory</b> )	
Reguliere koopvaardijpassagiersschepen vanaf een bepaalde grootte/capaciteit (bijvoorbeeld tonnage, lengte, aantal passagiers) en/of vaargebied	
Please specify the ship types in option 5 -open reply-( <b>compulsory</b> )	
Reguliere koopvaardijpassagiersschepen vanaf een bepaalde grootte/capaciteit (bijvoorbeeld tonnage, lengte, aantal passagiers) en/of vaargebied	
Please specify the ship types in option 6 -open reply-( <b>compulsory</b> )	
Reguliere koopvaardijpassagiersschepen vanaf een bepaalde grootte/capaciteit (bijvoorbeeld tonnage, lengte, aantal passagiers) en/of vaargebied	
2. Do you consider other policy options when revising the existing EU legislative framework? -open reply-( <b>optional</b> )	
Voor scheepstypes anders dan reguliere handelsvaartpassagiersschepen (bijvoorbeeld zeilschepen en historische schepen) zou een minimum niveau van veiligheidsvoorschriften vastgesteld kunnen worden (bijvoorbeeld: voldoen aan SOLAS hoofdstukken III, IV en V), in combinatie met een richtsnoeren op Europees niveau die in nationale voorschriften verwerkt kunnen worden (ter vergelijking: de voorschriften in 2009/45/EC voor bestaande schepen van categorie C en D). Dit garandeert een minimum niveau van veiligheid, maar geeft lidstaten anderzijds de gelegenheid om in de nationale voorschriften rekening te houden met de specifieke technische, operationele en economische eigenschappen en individuele risico-profielen van dergelijks schepen die onder hun vlag varen.	



3. Do you have any further observations regarding the options of the legislative review? -open reply-(optional)

Er zou meer aandacht besteed moeten worden aan bijzondere types schepen, waarbij rekening gehouden moet worden met hun specifieke technische, operationele en economische eigenschappen. Dit kan gebeuren door een combinatie van 1) Richtsnoeren (of verordeningen) voor een uniforme interpretatie van definities (bijvoorbeeld "ships, not propelled by mechanical means", "traditional ships", "historical ships", "regular service", enz.) 2) het expliciet vrijstellen van dergelijke schepen van voorschriften waaraan bijna onmogelijk kan worden voldaan of die niet zinvol zijn (meldingsplicht, voorschriften voor navigatiebruggen voor zeilschepen enz.) 3) een flexibeler mechanisme voor het toestaan van vrijstellingen en equivalenten, zolang de minimum doelstellingen van veiligheid gerespecteerd worden. In plaats van (vooraf) alle vrijstellingen en equivalenten aan de Commissie te melden (zoals voorgeschreven door 2009/45/EC) zou een mechanisme ingesteld kunnen worden waarbij havenstaten de Commissie informeren over door andere lidstaten toegestane vrijstellingen en equivalenten waar zij het niet mee eens zijn.

*Below a number of ship materials and types of ships are listed for different types of trade. Information on which types of trade/material and ships that should be regulated by the different regulations is important for optimising the output of the legislative review.*

4. By which rules should different types of ships be regulated?

In order to answer to this question, please fill out the table in the Microsoft Excel sheet: **Download the document here**, and upload it in the box below.

-single choice reply-(compulsory)

I filled out the table in the Microsoft Excel sheet

5. Do you have any further observations regarding the rules to be applied to different types of ships? -open reply-(optional)

Zeilschepen hebben technische, operationele en economische eigenschappen die in veel opzichten aanzienlijk afwijken van die van reguliere (koopvaardij) passagiersschepen. Voorschriften, gericht op de reguliere koopvaardij, die ongewijzigd toegepast worden op zeilschepen: a) zijn soms niet uitvoerbaar (voorbeeld: veel schepen hebben geen navigatiebrug, stuurhut, engineers accommodation), of b) hebben soms nauwelijks of geen zin (voorbeeld: engineer alarm en VDR waar de primaire voorstuwing de zeilen zijn en navigatie vaak in de open lucht plaatsvindt) c) kunnen zelfs een negatief effect op de veiligheid hebben (voorbeeld: stabiliteit onder zeil, fast rescue boat, waterdichte deuren) Zeilschepen bestaan er in vele soorten en maten, vaak het gevolg van de historische en regionale ontwikkeling in scheepsbouw en handelsgewoontes. Het reguleren van een zo'n grote verscheidenheid aan schepen in één verzameling van EU-voorschriften zou een enorme uitdaging zijn, zeilschepen opnemen in een herziene versie van 2009/45/EC lijkt haast onmogelijk. Het zou vergelijkbaar zijn met het toepassen van voorschriften voor moderne hogesnelheidstreinen op een historische stoomtrein. Hoewel beide soorten treinen hun passagiers veilig moeten kunnen vervoeren, begrijpt iedereen dat elk type trein daartoe eigen, specifieke veiligheidsvoorschriften vereist. Hetzelfde is van toepassing op reguliere koopvaardijpassagiersschepen in vergelijking met zeilschepen. Als er überhaupt behoefte zou zijn aan Europese veiligheidsregelgeving (hetgeen zeer de vraag is) voor zeilschepen, zou dit daarom moeten gebeuren in een aparte richtlijn, specifiek gericht op zeilschepen (en eventueel historische schepen). Omdat zeilschepen, in tegenstelling tot veel reguliere passagiersschepen als ferries en ro-ro-schepen, niet op reguliere, vaste routes varen, zouden exploitanten van zeilschepen gedwongen zijn om hun schepen niet alleen volgens Europese voorschriften te certificeren, maar ook te voldoen aan wellicht afwijkende nationale en internationale eisen voor internationale reizen buiten de EG/EER. Het level-playingfield met betrekking tot niet-EG zeilschepen die op internationale reizen Europese havens bezoeken kan ernstig verstoord worden. In het algemeen scoren zeilschepen, waar het veiligheid betreft, een ruime voldoende: er gebeuren met deze schepen nauwelijks ongelukken. Europese veiligheidsvoorschriften voor dergelijke schepen zullen daarom nauwelijks enig positief effect op de veiligheid hebben. Het reguleren van zeilschepen door nationale regelgeving van de lidstaten, in combinatie met een adequaat toezicht door Port State Control autoriteiten heeft vele jaren uitstekend gefunctioneerd en zou voortgezet moeten worden. Het probleem is niet de veiligheid van zeilschepen, maar de acceptatie van nationale wetgeving/certificaten door andere lidstaten van de EU/EER. In het algemeen worden zeilschepen wereldwijd gecertificeerd op basis van nationale wetgeving of op basis van de IMO Special Purpose Ship (SPS) code. Slechts enkele, grote, zeilschepen zijn gecertificeerd als SOLAS passagiersschip. Het toepassen van strengere Europese voorschriften op EU-zeilschepen kan wat dit betreft het level-playing field ernstig verstoren en zou er toe kunnen leiden dat EU-zeilschepen onder niet-Europese vlag gebracht worden. Een praktisch probleem is bovendien, dat veel internationaal erkende klassebureaus niet bereid zijn om zeilschepen en historische schepen onder klasse te nemen. Enerzijds omdat het hierbij vaak gaat om oude schepen, anderzijds omdat zij slechts zeer beperkte kennis van dergelijke scheepstypes hebben. Keuring en inspectie van dergelijke schepen wordt op dit moment veelal gedaan door particuliere, niet internationaal erkende, klassebureaus, onder toezicht van

de lidstaten. Wanneer voor zeilschepen en historische schepen vereist wordt dat zij door internationaal erkende klassebureaus gecertificeerd worden, levert dit het praktische probleem op dat deze schepen nergens terecht kunnen of dat zij, waar het wel lukt, met bijna onoverkomelijke financiële consequenties geconfronteerd worden. Daarnaast zouden veel particuliere, niet internationaal erkende, klassebureaus failliet gaan waarbij veel kennis van, en ervaring met, dit soort schepen verloren gaat.

## II.4 Impacts

Overall safety levels -single choice reply-(compulsory)	Do not know
Share of ships with insufficient safety levels -single choice reply-(compulsory)	Do not know
Level of compliance with Directive 2009/45/EC -single choice reply-(compulsory)	Do not know
Transfers of ships within EU -single choice reply-(compulsory)	Do not know
Access of EU operators to the cabotage services in another Member State -single choice reply-(compulsory)	Do not know
Administrative costs of public authorities -single choice reply-(compulsory)	Do not know
Administrative cost for shipbuilders -single choice reply-(compulsory)	Do not know
Compliance costs for shipbuilders -single choice reply-(compulsory)	Do not know
Other operating costs for shipbuilders -single choice reply-(compulsory)	Do not know
Profitability of shipbuilding industry -single choice reply-(compulsory)	Do not know
Administrative cost for ship operators -single choice reply-(compulsory)	Do not know
Compliance costs for ship operators -single choice reply-(compulsory)	Do not know
Other operating costs for ship operators -single choice reply-(compulsory)	Do not know
Profitability of ship operators -single choice reply-(compulsory)	Do not know
2. Anything else that could be impacted? -open reply-(optional)	
Overall safety levels -single choice reply-(compulsory)	Slight decrease
Share of ships with insufficient safety levels -single choice reply-(compulsory)	Slight decrease
Share of passenger ships - covered by Directive 2009/45/EC - sailing in incompliance -single choice reply-(compulsory)	Slight decrease
Transfers of ships within EU -single choice reply-	Slight increase

(compulsory)	
Access of EU operators into the market in another Member State -single choice reply-(compulsory)	Slight increase
Administrative costs of public authorities -single choice reply-(compulsory)	High increase
Administrative cost for shipbuilders -single choice reply-(compulsory)	Slight increase
Compliance costs for shipbuilders -single choice reply-(compulsory)	Slight increase
Other operating costs for shipbuilders -single choice reply-(compulsory)	Do not know
Profitability of shipbuilding industry -single choice reply-(compulsory)	Slight increase
Administrative cost for ship operators -single choice reply-(compulsory)	High increase
Compliance costs for ship operators -single choice reply-(compulsory)	High increase
Other operating costs for ship operators -single choice reply-(compulsory)	High increase
Profitability of ship operators -single choice reply-(compulsory)	Highly decrease
4. Anything else that could be impacted? -open reply-(optional)	
Vanwege de complexe en relatief zware regelgeving, die technisch, economisch en/of operationeel moeilijk uitvoerbaar is, zal het in stand en operationeel houden van traditionele en historische schepen, de maritieme erfenis van Europa, ernstig bemoedlijkt worden.	
Overall safety levels -single choice reply-(compulsory)	Do not know
Share of ships with insufficient safety levels -single choice reply-(compulsory)	Do not know
Share of passenger ships - covered by Directive 2009/45/EC - sailing in incompliance -single choice reply-(compulsory)	Do not know
Transfers of ships within EU -single choice reply-(compulsory)	Do not know
Access of EU operators into the market in another Member State -single choice reply-(compulsory)	Do not know
Administrative costs of public authorities -single choice reply-(compulsory)	Do not know
Administrative cost for shipbuilders -single choice reply-(compulsory)	Do not know
Compliance costs for shipbuilders -single choice reply-(compulsory)	Do not know
Other operating costs for shipbuilders -single choice reply-(compulsory)	Do not know

Profitability of shipbuilding industry -single choice reply-(compulsory)	Do not know
Administrative cost for ship operators -single choice reply-(compulsory)	Do not know
Compliance costs for ship operators -single choice reply-(compulsory)	Do not know
Other operating costs for ship operators -single choice reply-(compulsory)	Do not know
Profitability of ship operators -single choice reply-(compulsory)	Do not know
6. Anything else that could be impacted? -open reply-(optional)	
Overall safety levels -single choice reply-(compulsory)	Do not know
Share of ships with insufficient safety levels -single choice reply-(compulsory)	Do not know
Share of passenger ships - covered by Directive 2009/45/EC - sailing in incompliance -single choice reply-(compulsory)	Do not know
Transfers of ships within EU -single choice reply-(compulsory)	Do not know
Access of EU operators into the market in another Member State -single choice reply-(compulsory)	Do not know
Administrative costs of public authorities -single choice reply-(compulsory)	Do not know
Administrative cost for shipbuilders -single choice reply-(compulsory)	Do not know
Compliance costs for shipbuilders -single choice reply-(compulsory)	Do not know
Other operating costs for shipbuilders -single choice reply-(compulsory)	Do not know
Profitability of shipbuilding industry -single choice reply-(compulsory)	Do not know
Administrative cost for ship operators -single choice reply-(compulsory)	Do not know
Compliance costs for ship operators -single choice reply-(compulsory)	Do not know
Other operating costs for ship operators -single choice reply-(compulsory)	Do not know
Profitability of ship operators -single choice reply-(compulsory)	Do not know
8. Anything else that could be impacted? -open reply-(optional)	

Overall safety levels -single choice reply-(compulsory)	Do not know
Share of ships with insufficient safety levels -single choice reply-(compulsory)	Do not know
Share of passenger ships - covered by Directive 2009/45/EC - sailing in incompliance -single choice reply-(compulsory)	Do not know
Transfers of ships within EU -single choice reply-(compulsory)	Slight increase
Access of EU operators into the market in another Member State -single choice reply-(compulsory)	Slight increase
Administrative costs of public authorities -single choice reply-(compulsory)	Do not know
Administrative cost for shipbuilders -single choice reply-(compulsory)	Do not know
Compliance costs for shipbuilders -single choice reply-(compulsory)	Do not know
Other operating costs for shipbuilders -single choice reply-(compulsory)	Do not know
Profitability of shipbuilding industry -single choice reply-(compulsory)	Do not know
Administrative cost for ship operators -single choice reply-(compulsory)	Neutral
Compliance costs for ship operators -single choice reply-(compulsory)	Neutral
Other operating costs for ship operators -single choice reply-(compulsory)	Neutral
Profitability of ship operators -single choice reply-(compulsory)	Neutral
10. Anything else that could be impacted? -open reply-(optional)	
1) De complexiteit van regelgeving, bijvoorbeeld inconsequenties met betrekking tot intra-EU reizen versus internationale reizen buiten de EU. Welke voorschriften zijn in dat geval van toepassing? 2) Er ontstaat een grijs gebied, omdat lidstaten, voor wat betreft schepen die internationale reizen maken, óók gehouden zijn aan de internationale conventies 3) Het level playing field van EU-schepen op intra-EU-reizen versus niet-EU-schepen op intra-EU-reizen kan verstoord worden. 4) Het uitvlaggen van schepen naar niet-EU-landen vanwege de complexiteit/zwaarte van de regelgeving.	
Overall safety levels -single choice reply-(compulsory)	Neutral
Share of ships with insufficient safety levels -single choice reply-(compulsory)	Neutral
Share of passenger ships - covered by Directive 2009/45/EC - sailing in incompliance -single choice reply-(compulsory)	Neutral
Transfers of ships within EU -single choice reply-(compulsory)	Slight decrease

Access of EU operators into the market in another Member State -single choice reply-(compulsory)	Slight decrease
Administrative costs of public authorities -single choice reply-(compulsory)	Do not know
Administrative cost for shipbuilders -single choice reply-(compulsory)	Do not know
Compliance costs for shipbuilders -single choice reply-(compulsory)	Do not know
Other operating costs for shipbuilders -single choice reply-(compulsory)	Do not know
Profitability of shipbuilding industry -single choice reply-(compulsory)	Do not know
Administrative cost for ship operators -single choice reply-(compulsory)	Slight decrease
Compliance costs for ship operators -single choice reply-(compulsory)	Slight decrease
Other operating costs for ship operators -single choice reply-(compulsory)	Slight decrease
Profitability of ship operators -single choice reply-(compulsory)	Slight increase

#### 12. Anything else that could be impacted? -open reply-(optional)

1) Het level playing field van schepen die uitsluitend onder nationale regelgeving vallen en in andere lidstaten opereren. 2) Omdat lidstaten meer rekening kunnen houden met de specifieke eigenschappen van bijzondere types schepen, zal het in stand en operationeel houden van traditionele en historische schepen, de maritieme erfenis van Europa, aanzienlijk vergemakkelijkt worden.

#### 13. Do you have any further comments on the impacts of the planned review? -open reply-(optional)

Wij willen, mede namens onze cliënten (exploitanten van Nederlandse zeilschepen) het onderbrengen van zeilschepen in herziene voorschriften voor reguliere koopvaardij passagiersschepen (2009/45/EC) ten stelligste ontraden. De negatieve effecten zullen aanzienlijk zijn, terwijl het veiligheidsnivo nauwelijks zal verbeteren. Het probleem dat op dit moment in de EG speelt met zeilschepen en historische schepen wordt niet veroorzaakt door twijfel aan de veiligheid van deze schepen, maar door onduidelijkheid over welke voorschriften op deze schepen van toepassing zijn en de weigering van lidstaten om elkaars nationale voorschriften te respecteren/accepteren. Dit probleem kan eenvoudig opgelost worden, door een duidelijke definitie van deze schepen vast te stellen, hen vervolgens expliciet van bestaande regelgeving voor de reguliere handelspassagiersvaart uit te sluiten en de verantwoordelijkheid voor veiligheid van dergelijke schepen in hoofdzaak bij de lidstaten onder te brengen. In combinatie met de controlerende bevoegdheid (als havenstaat) van andere lidstaten, wordt een voldoende nivo van veiligheid gewaarborgd.

## II.5 Other

#### 1. Do you have any other further comment? -open reply-(optional)

Quality Sailing heeft uitgebreide studies gedaan naar nationale en internationale regelgeving voor zeilschepen, de specifieke veiligheidsrisico's van de zeilvaart vergeleken met de reguliere handelsvaart en basis-concepten ontwikkeld voor nationale en Europese regelgeving voor deze schepen. Op verzoek stellen wij deze informatie met genoegen ter beschikking van de Commissie.

## III. Additional questions

### III.1 Evacuation

1. The SOLAS Convention as well as Directive 2009/45/EC contain requirements for an orderly evacuation of ships in case of an accident.

What is your opinion on the evacuation procedures as implemented today, specifically taking into account the increased size of passenger ships? -open reply-(optional)

Voor wat betreft zeilschepen en historische schepen: de evacuatie-procedures zijn toereikend, aangenomen dat een minimum safe manning aan boord is die voldoet aan de STCW standaards

2. The requirements for evacuation prescribe that information on what to do in cases of emergencies for which evacuation is required shall be supplied to the passengers.

What is your view on the provision of information as regards evacuation and use of life saving appliances? -open reply-(optional)

Voor wat betreft zeilschepen en historische schepen: de aan de passagiers verstrekte informatie is voldoende. Van belang is, dat het hierbij meestal gaat om kleine schepen met een overzichtelijke (dek-)indeling.

3. The requirements for evacuation further prescribe that specific instructions (e.g. on the use of life jackets) related to evacuation shall be given to the passengers. Would you consider that the present instructions given to passengers are sufficient to prepare them to evacuate the ship? -single choice reply-(compulsory)

Yes

4. According to the requirements the crew should perform a weekly abandon ship drill. Would you consider that such drills are effective in training the crew so that they are prepared for an evacuation? -single choice reply-(compulsory)

No

Please explain why not? -open reply-(compulsory)

Voor wat betreft zeilschepen en historische schepen: vanwege de kleine omvang, overzichtelijke lay-out, het geringe aantal passagiers en bemanningsleden en het type reddingsmiddelen (vrijwel uitsluitend reddingsvloten) zijn wekelijkse oefeningen niet erg zinvol. Oefeningen met een lagere frequentie zullen serieuzer genomen worden en, in combinatie met adequate instructies aan de passagiers, effectiever zijn.

5. According to the requirements the crew should perform a weekly abandon ship drill. From your experience, is the crew familiar with the assigned duties in cases of emergency? -single choice reply-(compulsory)

Yes

6. Passenger ships, in particular cruise liners, often have passengers on board of many different nationalities. In what ways, if any, would you consider that language could form a barrier in an evacuation process? -open reply-(optional)

Voor zeilschepen en historische schepen: nauwelijks. Deze schepen hebben vrijwel nooit passagiers van veel verschillende nationaliteiten aan boord.

7. While there have been developments and research into new evacuation systems as alternatives to the traditional life boats, the traditional systems are still widely used. Is there a need to (re)evaluate the traditional evacuation systems (lifeboats and life rafts)? -single choice reply-(compulsory)

No

8. Please explain? -open reply-(optional)

Dit is niet van toepassing op zeilschepen en historische schepen.

## III.2 Other issues

<p>1. The SOLAS Convention and Directive 98/41/EC require that information on the (number of) persons on board is collected and reported.</p> <p>From your experience, do you consider that there is a need to re-examine procedures for establishing passenger lists and the reporting of this information?</p> <p>-single choice reply-(<b>compulsory</b>)</p>	<p>Yes</p>
<p>2. Please explain? -open reply-(<b>optional</b>)</p>	
<p>Als alternatief voor de nu van kracht zijnde voorschriften zou exploitanten van kleine schepen (bijvoorbeeld zeilschepen en historische schepen) de mogelijkheid geboden kunnen worden om de passagiersinformatie langs elektronische weg bij het Rescue Coordination Centre (zoals bedoeld in SOLAS IV Reg. 5-1.2) van hun vlaggenstaat te registreren. Dit reduceert de administratieve kosten van de exploitant aanzienlijk terwijl anderzijds de 24-uurs beschikbaarheid van deze gegevens aanzienlijk verbeterd wordt.</p>	
<p>3. Recent accidents have shown that fire on the vehicle deck of a ro-ro (passenger) ship can have very severe consequences.</p> <p>Would you consider a review of the fire detection and extinguishing arrangements on the vehicle deck of ro-ro (passenger) ships appropriate? -single choice reply-(<b>compulsory</b>)</p>	<p>No</p>
<p>4. Please explain? -open reply-(<b>optional</b>)</p>	
<p>Dit is niet van toepassing op zeilschepen en historische schepen.</p>	
<p>5. Bridge Resource Management procedures are in place to ensure the most effective use of available resources, especially in critical situations.</p> <p>In your view is there a need to re-evaluate the bridge resource management procedures that are in place, specifically on the larger passenger ships, also in critical situations? -single choice reply-(<b>compulsory</b>)</p>	<p>No</p>
<p>6. Please explain? -open reply-(<b>optional</b>)</p>	
<p>Voor zeilschepen en historische schepen: vanwege de kleine omvang, de overzichtelijke lay-out en het geringe aantal passagiers en bemanningsleden (en vaak het ontbreken van een navigatiebrug) zijn uitgebreide Bridge Resource Management procedures weinig zinvol op dergelijke schepen.</p>	
<p>7. IMO has recently adopted guidelines on watertight doors (IMO Circular MSC.1/Circ.1380), which give guidance on when such doors have to be closed and when they may be open.</p> <p>If you are aware of these guidelines, do you consider that they provide for a proper balance between safety and operations on board the ship? -single choice reply-(<b>compulsory</b>)</p>	<p>No</p>
<p>8. Please explain? -open reply-(<b>optional</b>)</p>	
<p>Zeilschepen: vanwege de kleine omvang, de specifieke operationele eigenschappen en het risico-profiel van zeilschepen zouden de IMO-voorschriften en richtlijnen voor waterdichte deuren in het geheel niet op zeilschepen toegepast moeten worden. Los van van het feit dat sommige technische eisen zinloos zijn (bijvoorbeeld: dergelijke deuren moeten volgens MSC.1/Circ 1380 functioneren tot een hellingshoek van 15° terwijl op zeilschepen onder zeil ook onder normale omstandigheden de hellingshoek al aanzienlijk groter kan zijn), kunnen dergelijke deuren onder bepaalde omstandigheden een gevaarlijke obstructie van de ontsnappingswegen vormen. Ook hier is het van groot belang specifieke eigenschappen van zeilschepen te onderkennen.</p>	



9. Any other issues you may wish to raise? -open reply-(optional)

Wij zijn u graag van dienst met specifieke informatie over de technische, operationele en economische eigenschappen en risico-profielen van zeilschepen. Mocht u behoefte hebben aan dergelijke informatie, aarzelt u dan niet om contact met ons op te nemen. (Tel: +31 228 325 150, email: [fokko.snoek@qualitysailing.nl](mailto:fokko.snoek@qualitysailing.nl))