



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 18.02.1998
COM(1998) 71 def.

98/0064 (SYN)

**VOORSTEL VOOR EEN RICHTLIJN VAN DE RAAD
BETREFFENDE VOORWAARDEN VOOR HET ONDERHOUDEN
VAN GEREDELDE DIENSTEN MET RO-RO-VEERBOTEN EN
HOGESNELHEIDSPASSAGIERSVAARTUIGEN IN DE
GEMEENSCHAP**

(door de Commissie ingediend)

INHOUD

TOELICHTING

ALGEMENE INLEIDING	3
DOEL EN WERKINGSSFEER VAN DEZE WETGEVING	13
RECHTVAARDIGING VOOR EEN RICHTLIJN VAN DE RAAD	17
INHOUD VAN DE RICHTLIJN VAN DE RAAD	22
SPECIALE OVERWEGINGEN	24

WETGEVING 32

<u>BESLUIT VAN HET GEZAMENLIJK COMIT VAN DE EUROPESE ECONOMISCHE RUIMTE</u>	68
--	----

<u>FINANCIEELMEMORANDUM</u>	71
------------------------------------	----

<u>NOTITIE OVER DE VERWACHTE EFFECTEN</u>	77
--	----

TOELICHTING

ALGEMENE INLEIDING

1. Toen na de rampen met de "Herald of Free Enterprise", de "Scandinavian Star" en de "Estonia" de veiligheid van veerdiensten in de Raad ter discussie werd gesteld, hebben de lidstaten geen gelegenheid voorbij laten gaan om te benadrukken dat dit soort vervoer door hun burgers voor het merendeel wordt gezien als openbaar vervoer over zee. Om die reden gaf de Raad na de laatste tragedie uitdrukking aan zijn vaste voornemen om aan passagiers naar en vanuit communautaire havens de best mogelijke veiligheidsgaranties te bieden. Omdat de Raad zich ervan bewust was dat op internationale trajecten de voor ro-ro-veerbotsen geldende veiligheidseisen van lidstaat tot lidstaat verschillen, en dat harmonisatie van deze regels voor de gehele Gemeenschap op korte termijn niet mogelijk is (zie paragraaf 6), vond hij de invoering op EG-niveau van een uitgebreid systeem van verplichte controles de beste weg om tot een samenhangende doorvoering in de praktijk van internationaal overeengekomen veiligheidsnormen op specifieke ro-ro-veerbootroutes te komen.

De Raad was verder van oordeel dat het van belang is zowel voor de bescherming van het publiek als voor de veiligheid op zee dat ongelukken prompt en grondig worden onderzocht. Een aantal lidstaten ondervond negatieve ervaringen met het onderzoek van ongelukken, omdat hen niet de gelegenheid wordt geboden om in de door hen verlangde mate deel te nemen aan het onderzoeken van ongelukken op veerbotsen die regelmatig hun havens aandoen en waarbij de veiligheid van hun burgers in het geding is. Dit vloeit voort uit het feit dat wanneer een ongeluk buiten de territoriale wateren plaatsvindt op dit moment de verantwoordelijkheid voor een dergelijk onderzoek uitsluitend ligt bij de vlaggenstaat van het schip in kwestie. Om deze redenen was de Raad van mening dat een oplossing voor dit probleem op communautair niveau moest worden gezocht.

2. Om het hoofd te bieden aan de hierboven geschetste problemen verzocht de Raad¹ aan de Commissie voorstellen in te dienen voor besluiten van de Raad betreffende:
- de vervroegde verplichte toepassing van de ISM-code op alle ro-ro-passagiersschepen die geregelde diensten naar of van Europese havens onderhouden;
 - een verplichte registratie van de passagiers op alle ro-ro-passagiersschepen die geregelde diensten naar of van Europese havens onderhouden;
 - een uitgebreid systeem van verplichte controles, waaronder inspecties tijdens de vaart enz. voor alle ro-ro-passagiersveerboten die naar of van havens van de Europese Unie varen, voorafgaande aan de start van een nieuwe dienst en vervolgens met regelmatige tussenpozen;
 - een systeem van controle door de lidstaten op de veiligheid van alle ro-ro-passagiersveerboten die op Europese havens varen, met inbegrip van het recht van het onderzoeken van ongevallen op zee zoals vermeld in de desbetreffende resoluties van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO). Dit controlesysteem dient in overeenstemming te zijn met het internationale recht en willekeurige verstoring van de handelsvrijheid te vermijden.

Deze gezichtspunten van de Raad werden door het Europees Parlement gedeeld².

Met betrekking tot het eerste verzoek heeft de Commissie in 1995 aan de Raad en het Europees Parlement een voorstel voor een Verordening van de Raad doen toekomen die de ISM-code in anticipatie verplicht stelt voor ro-ro-veerboten die naar en van communautaire havens varen. Dit voorstel is door de Raad aangenomen als Verordening van de Raad (EG) nr. 3051/95³.

¹ Resolutie van de Raad van 22 december 1994 over de veiligheid van roll-on/roll-off-passagiersveerboten, (94/C 379/05), PB C 379 van 31.12.1994, blz. 8.

²

³ PB L 320 van 30.12.1995, blz. 14.

Met betrekking tot het tweede verzoek heeft de Commissie in 1996 bij de Raad en het Europees Parlement een voorstel ingediend voor een Richtlijn van de Raad betreffende de registratie van personen aan boord van passagiersschepen waarover de Raad een gemeenschappelijk standpunt vaststelde op 10 december 1997⁴.

Met betrekking tot de twee andere verzoeken heeft de Commissie een onderzoek ingesteld naar de beste manier om de hoofddoelstelling van de Commissie te bereiken, namelijk hoe zo goed mogelijk kan worden voldaan aan de gerechtvaardigde verwachtingen van de burgers ten aanzien van de veiligheid van het reizen over Europese wateren en aan het gerechtvaardigde gevoel van de lidstaten van verantwoordelijkheid voor het waarborgen van de bescherming van het publiek voor veerdiensten naar en van hun havens.

De Commissie had de keuze uit twee mogelijke oplossingen om aan de wensen van de Raad tegemoet te komen. Zij zou ofwel het recht van exploitatie van dit soort openbaar vervoer over zee kunnen voorbehouden aan communautaire exploitanten, die onder het communautaire recht verplicht zouden worden zo hoog mogelijke veiligheidseisen toe te passen, ofwel een bestel kunnen opzetten dat geldt voor alle schepen die geregeld communautaire havens aandoen, ongeacht hun vlag.

In de geest van de interne markt en met inachtneming van haar beleid van open markten heeft de Commissie voor de tweede mogelijkheid gekozen.

De Commissie is van oordeel dat het meest passende antwoord op het verzoek van de Raad dient te vermijden dat verschil wordt gemaakt tussen veerdiensten op internationale en op binnenlandse vaarroutes, en dat dezelfde regels dienen te gelden voor alle veerboten en exploitanten die onder dezelfde omstandigheden opereren, ongeacht de vlag van het schip en de nationaliteit van de exploitant. De

⁴ PB L xxx van .12.1997, blz. .

Commissie heeft daarom gekozen voor een richtlijn⁵ voor het opzetten van een bestel dat een passende controle verzekert van alle ro-ro-veerboten die een geregelde dienst naar en van Europese havens onderhouden en dat zoveel mogelijk berust op internationaal overeengekomen regels en beginselen. Deze eisen zullen worden toegepast als noodzakelijke voorwaarde vooraf voor het onderhouden van geregelde diensten naar of van een haven van een lidstaat. Deze aanpak is ook gevolgd voor Verordening (EG) nr. 3051/95 bij het verplicht stellen van de ISM-code voor ro-ro-veerboten.

3. Alhoewel de Commissie nadrukkelijk de zorg voor de veiligheid als hoofddoel van de richtlijn ziet, kan zij de mededingingsaspecten niet negeren. Eerlijke en onverstoorde concurrentieverhoudingen in een zo veilig mogelijke omgeving zijn niet alleen noodzakelijk voor vaarroutes tussen havens van lidstaten, maar ook op elke specifieke vaarroute binnen een lidstaat waarop veerboten onder de vlag van lidstaten rechtstreeks concurreren met elkaar en met schepen onder de vlag van derde landen. Omdat hogesnelheidspassagiersvaartuigen die een geregelde dienst onderhouden naar of van communautaire havens rechtstreeks concurreren met de ro-ro-veerboten dan wel daarmee samenwerken, is de Commissie van mening dat deze richtlijn ook van toepassing dient te zijn op dit soort schepen. De Raad volgde ook deze aanpak van het hanteren van dezelfde grondslag voor hogesnelheidspassagiersvaartuigen als voor de ro-ro-veerboten bij zijn vaststelling van de Richtlijn van de Raad betreffende regels en normen voor de veiligheid van passagiersschepen⁶.
4. Voor de tenuitvoerlegging van internationaal overeengekomen normen en beginselen op alle veerboten, ongeacht hun vlag, richt de Commissie zich in de eerste plaats tot de lidstaten in hun hoedanigheid van "staten van ontvangst". Voor de toepassing van deze richtlijn zal een lidstaat worden beschouwd als een "staat

⁵ Een dergelijk voorstel voor een Richtlijn is opgenomen in het wetgevend programma van de Commissie voor 1997.

⁶ Gemeenschappelijk standpunt (EG) nr. 33/97 van 17 juni 1997, PB Commissie 293 van 26.09.97

van ontvangst” als een ro-ro-veerboot of een hogesnelheidspassagiersvaartuig een geregelde dienst naar of van zijn havens onderhoudt.

Het begrip “staat van ontvangst” berust op een aantal specifieke verantwoordelijkheden van havenstaten die enkele lidstaten reeds krachtens hun nationale wetgeving uitoefenen. De in deze richtlijn vermelde verantwoordelijkheden van staten van ontvangst zullen ten uitvoer worden gelegd door middel van relevante verplichtingen van havenstaten die ongeacht hun vlag aan alle ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen worden opgelegd als voorwaarde voor het onderhouden van geregelde diensten naar en van een haven van een lidstaat van de Gemeenschap. Lidstaten die optreden als staat van ontvangst zijn op deze manier in staat er voor te zorgen dat de bij deze diensten betrokken schepen en vaartuigen daadwerkelijk voldoen aan internationale verplichte eisen en communautaire eisen die uit deze richtlijn voortvloeien.

5. De zekerheid dat wordt voldaan aan de internationale normen en aan bepaalde communautaire eisen met betrekking tot ro-ro-passagiersschepen en hogesnelheidspassagiersvaartuigen, hun bemanning en hun beheer dient tot voldoening van de staat van ontvangst te worden aangetoond voordat het schip op geregelde basis naar of van zijn havens vaart. De waarmerking dat het schip hieraan voldoet kan niet uitsluitend aan de vlaggenstaat worden overgelaten, aangezien het de staat van ontvangst is op wie de verplichting rust om de veiligheid te waarborgen van zijn burgers die deze geregelde diensten naar en van zijn havens gebruiken als een uitbreiding op zijn systeem van openbaar vervoer. Ook kan dit niet alleen worden overgelaten aan procedures van havenstaatcontrole, die immers functioneren op basis van steekproeven en geen grondige controle van alle statutaire voorwaarden kunnen vormen (zie paragraaf 8).
6. De voorgestelde richtlijn vormt geen inbreuk op de rechten en verplichtingen van de vlaggenstaat krachtens internationaal recht voor schepen onder hun vlag die

veerdiensten onderhouden. De richtlijn beoogt slechts te waarborgen dat wanneer die diensten geregeld naar en van communautaire havens worden onderhouden gelijke normen op het gebied van de veiligheid worden aangehouden door alle exploitanten, ongeacht hun nationaliteit en de vlag van hun vloot. Met het oog hierop zal indirect aan alle veerboten en vaartuigen die geregeld naar en van een communautaire varen een aantal aanvullende voorwaarden worden opgelegd naast de in het SOLAS-Verdrag opgenomen eisen. Hierdoor zullen veerboten en vaartuigen die geen communautaire vlaggen voeren en deelnemen aan het internationale scheepvaartverkeer met dezelfde exploitatievoorwaarden te maken krijgen als die onder communautaire vlaggen, en zal worden voorkomen dat afhankelijk van het soort reis een verschillend controlestelsel van toepassing is. Op dit moment wordt onder communautaire wetgeving een onderscheid gemaakt tussen schepen en vaartuigen onder communautaire vlag en die onder de vlag van een derde land met betrekking tot de verplichting om zich alleen op een erkende organisatie te verlaten voor het delegeren van statutaire taken en voor de toepassing van normen voor ontwerp, bouw en onderhoud van deze schepen en vaartuigen. Deze richtlijn zal dit onderscheid voor ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen afschaffen.

Door het opleggen van een geharmoniseerd inspectiescenario op basis van de HSSC-richtsnoeren beoogt de Commissie ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen op internationale trajecten op gelijke voet te behandelen als die op binnenlandse trajecten.

De Commissie wil benadrukken dat zij bij het voorstel voor een aantal aanvullende voorwaarden (die internationaal binnen de IMO zijn overeengekomen en sterk door deze organisatie worden aanbevolen) in deze richtlijn er naar streeft iets te doen aan een specifiek Europees marktsegment door alle exploitanten op gelijke voet te behandelen en door binnen dat segment een zo hoog mogelijk veiligheidsniveau te waarborgen. Het ligt niet in haar bedoeling om het gebied van verplichte bepalingen uit te breiden tot passagiersschepen die geen geregelde diensten op internationale vaarroutes onderhouden. Uiteraard is de Commissie zich er van bewust dat de Raad bij de aanneming van de richtlijn betreffende regels en normen

voor de veiligheid van passagiersschepen de Gemeenschap verzocht om de geharmoniseerde interpretatie van de SOLAS-eisen binnen het IMO-kader te waarborgen. De IMO zal deze ambitieuze doelstelling vermoedelijk niet verwezenlijken vóór 2005 vanwege de aan de wijziging van het Verdrag verbonden procedures.

7. De Commissie wijst er op dat volgens internationale wetgeving het gerechtvaardigd kan worden geacht dat de havenstaat bepaalde verplichtingen oplegt aan schepen die de vlag van een andere Staat voeren. In dit verband wordt verwezen naar de door het IMO-Comité voor de veiligheid op zee uitgegeven circulaire 606 betreffende Instemming van havenstaten met SOLAS-vrijstellingen. Deze circulaire geeft de aanbeveling dat vlaggenstaten voordat een van hun schepen naar of van een haven van een andere Staat dan de vlaggenstaat vaart samenwerken met de havenstaat om geschillen betreffende de gerechtvaardigheid van een dergelijke vrijstelling uit de weg te ruimen. Om veiligheidsredenen zal het beginsel van deze aanbeveling van de IMO toegepast moeten worden op alle ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen die een geregelde dienst naar en van een communautaire haven onderhouden.

8. Met deze richtlijn zal een belangrijk doel van de Raad worden gerealiseerd, namelijk dat de lidstaten de zekerheid krijgen dat een schip of vaartuig waarmee een geregelde dienst naar en vanuit een haven moet worden onderhouden aan alle veiligheidsvoorwaarden voldoet voordat het in de vaart wordt gebracht en dat periodiek wordt gecontroleerd of nog steeds naar genoegen aan deze voorwaarden wordt voldaan. Dit doel kan niet worden bereikt door een wijziging van de havenstaatcontrolerichtlijn⁷⁻⁸. Er zij met nadruk op gewezen dat het havenstaatcontrolesysteem van deze richtlijn de tenuitvoerlegging in de Gemeenschap betekent van de havenstaatcontrolebepalingen van de verdragen

⁷⁻⁸ Richtlijn 95/21/EG van de Raad van 19 juni 1995 betreffende de naleving, met betrekking tot de schepen die gebruik maken van havens in de Gemeenschap en varen in de onder de jurisdictie van de Lid-Staten vallende wateren, van internationale normen op het gebied van de veiligheid van schepen, voorkoming van verontreiniging en leef- en werkomstandigheden aan boord (havenstaatcontrole, PB L 157, van 7.7.1995, blz. 1)),

SOLAS, MARPOL en ILO ⁹Dit internationale wettelijk kader berust op het begrip “gegronde redenen” voor inspecties en biedt geen volledige wetsgrond voor een systematische beoordeling van de staat van een schip of vaartuig, en evenmin voor aan scheepvaartactiviteiten voorafgaande inspecties of periodieke inspecties. Bovendien zijn de onder dit systeem vallende inspecties beperkt tot schepen onder buitenlandse vlaggen. Hoewel havenstaatcontrole wordt gezien als een doeltreffend en waardevol hulpmiddel, heeft dit systeem zijn beperkingen, die de voorgestelde richtlijn tracht op te lossen door naast het recht om een schip krachtens de havenstaatcontrolerichtlijn aan te houden ook het recht toe te kennen om een schip of vaartuig te verhinderen bepaalde scheepvaartactiviteiten uit te voeren zolang niet is voldaan aan de voorwaarden voor het onderhouden van een geregelde dienst. Havenstaatcontrole vindt achteraf plaats en kan alleen worden gebruikt om een schip in een haven aan te houden wanneer een tekortkoming wordt aangetroffen die een grond vormt voor het aanhouden van het schip. Inspecties die aan scheepvaartactiviteiten voorafgaan zullen daarentegen een preventief effect hebben en een zekerder en positiever aanpak vooraf vormen; zij zullen waarborgen dat enigerlei tekortkoming aan het licht wordt gebracht en in orde wordt gemaakt voordat het schip of vaartuig met zijn dienst begint.

De richtlijn doet geen afbreuk aan en brengt geen wijziging aan in de rechten en plichten, die de lidstaten hebben in hun hoedanigheid van havenstaten of staten van ontvangst, om een ro-ro-veerboot te inspecteren overeenkomstig de bepalingen van Richtlijn 95/21/EG van de Raad. Er dient echter naar behoren rekening te worden gehouden met het uitgebreide inspectiesysteem waarin die richtlijn voorziet. Het uitgebreide inspectiesysteem, een een verdergaande jaarlijkse inspectie op basis van niet bindende richtsnoeren voor passagiersschepen die volgens een dienstregeling varen is reeds opgenomen in het EG-havenstaatcontrolesysteem¹⁰. Deze richtsnoeren staan echter geen grondige inspectie van het passagiersschip toe, aangezien de HSC-inspecties de werking van het schip niet mogen belemmeren.

⁹ De HSC-richtlijn implementeert in feite het havenstaatcontrolesysteem, zoals vervat in IMO-Resolutie A 787(19), in de Gemeenschap.

¹⁰ Artikel 7 van Richtlijn van de raad 95/21/EG en Bijlage V

Deze richtsnoeren gelden vooral voor het beproeven van alarminstallaties, brandweeroefeningen en operationele eisen.

Verder mag niet uit het oog worden verloren dat krachtens het EG-havanstaatcontrolesysteem de bevoegde autoriteit van een lidstaat slechts verplicht is bij minstens 25% van het aantal onder ongeacht welke vlag varende individuele buitenlandse schepen jaarlijkse inspecties uit te voeren. Dit betekent dat eendaadwerkelijke uitvoering van een uitgebreide HSC-inspectie niet gewaarborgd kan worden voor alle ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen die naar en vanuit een haven van een lidstaat een geregelde dienst onderhouden. Verder dient te worden opgemerkt dat het toepassingsgebied van deze richtlijn verschilt van het in artikel 7 van de HSC-richtlijn bedoelde werkingssfeer.

Terwijl laatstgenoemde richtlijn betrekking heeft op passagiersschepen die internationale reizen maken (die geregelde diensten onderhouden als bedoeld in artikel 7, lid 4 of vanwege de categorie waartoe het schip behoort door artikel 7, lid 1), is eerstgenoemde richtlijn van toepassing op ro-ro-veerboten (een subgroep van de categorie van de passagiersschepen) en hogesnelheidspassagiersvaartuigen (niet gedefinieerd in de HSC-richtlijn) die volgens een dienstregeling zowel internationale als binnenlandse reizen maken.

Om bovengenoemde redenen en om wille van de volledigheid legt deze richtlijn, conform het verzoek van de Raad, een specifiek controlesysteem op, waarin ook naar behoren rekening is gehouden met de voor deze schepen opgestelde HSC-richtsnoeren.

Om onnodige dubbele inspecties te vermijden en rekening houdend met het feit dat een uitgebreide HSC-inspectie minder vergaand en uitgebreid is dan de in dit voorstel vervatte inspecties, is de Commissie van mening dat de lidstaten dat de lidstaten zouden kunnen afzien van de toepassing van het uitgebreide HSC-inspectiesysteem op de schepen en vaartuigen die onder deze richtlijn vallen en daaraan voldoen.

Wanneer zij ervan afzien om deze uitgebreide inspecties jaarlijks te verrichten,

zullen de inspecteurs zich beter kunnen concentreren op schepen die niet aan de normen voldoen, hetgeen de voornaamste doelstelling van de HSC-richtlijn is. Anderzijds erkent de Commissie dat bepaalde lidstaten hun bestand aan gekwalificeerde inspecteurs zullen moeten uitbreiden, om de daadwerkelijke uitvoering van de nieuwe controle-eisen te kunnen waarborgen. Wanneer het erom gaat een adequate bescherming te verkrijgen van de vele mensen die van die zeevervoermiddel gebruik maken, kan dit geen onoverkomelijke inspanning voor de lidstaten betekenen.

9. De voorgestelde richtlijn tracht ook voort te bouwen op de aanpak van de Verordening inzake de ISM-code. Alhoewel de ISM-code elke vlaggenstaat een instrument biedt om er voor te zorgen dat schepen onder hun vlag aan de internationale normen inzake veiligheidsbeheer beantwoorden, is het niet onwaarschijnlijk dat de toepassing daarvan minder doeltreffend zal zijn als de vlaggenstaat niet de Staat is waarin de rederij is gevestigd.

De Verordening inzake de ISM-code is gericht op de verantwoordelijkheden van de rederij, terwijl de voorgestelde richtlijn daarentegen de nadruk legt op een doeltreffende controle door de staat van ontvangst, en indirect door de betrokken vlaggenstaat, dat ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen, alsook de bemanning daarvan, voldoen aan internationale statutaire voorwaarden. De bewijslast dat het vaartuig voldoet aan de voorwaarden voor exploitatie zal echter gelegd worden bij de exploitant van het vaartuig en niet bij de staat van ontvangst. Binnen de door de Commissie in november 1997 gelanceerde en door de Europese reders volledig gesteunde campagne van Kwaliteitsscheepvaart¹¹ zou dit conformiteitsbewijs geen probleem mogen vormen voor kwalitatief goede exploitanten.

¹¹ Bekendmaking van commissaris Neil Kinnock op de twingste algemene vergadering van de IMO, Londen 17 november 1997.

DOEL EN WERKINGSSFEER VAN DEZE WETGEVING

10. De belangrijkste doelstellingen van de voorgestelde richtlijn bestaan uit het in de praktijk bereiken, door middel van gemeenschappelijk overeengekomen beginselen, van een grotere harmonisatie van de interpretatie van internationale veiligheidseisen om te waarborgen dat deze eisen en de desbetreffende communautaire wetgeving doeltreffend worden toegepast, alsook dat de voorwaarden voor het onderhouden van geregelde diensten van ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen naar en van havens van een lidstaat transparant zijn voor alle partijen: voor de administraties van staten van ontvangst en vlaggenstaten, en ook voor de rederijen.

De voorgestelde richtlijn beoogt:

- een opsomming te geven van alle voorwaarden in verband met maritieme veiligheidskwesties die door een rederij moeten worden vervuld om met haar ro-ro-veerboot of hogesnelheidspassagiersvaartuig een geregelde dienst te onderhouden naar en van Europese havens, alsook (zij het indirect) door een vlaggenstaat onder wiens vlag deze schepen of vaartuigen varen;
- een bestel op te zetten voor het verifiëren en inspecteren van de conformiteit met alle voorwaarden, waaronder de voorwaarden voor exploitatie van ro-ro-passagiersschepen en hogesnelheidspassagiersvaartuigen die diensten onderhouden naar en van communautaire havens, voordat met deze diensten wordt begonnen en op gezette tijden daarna;
- de deelname van staten van ontvangst te waarborgen aan elk onderzoek van ongelukken of ongevallen op zee waarbij een ro-ro-veerboot of hogesnelheidspassagiersvaartuig is betrokken die een geregelde dienst naar en van een communautaire haven onderhoudt;
- onnodige procedures te voorkomen van uitgebreide PSC-inspecties van veerboten en vaartuigen die hebben aangetoond aan de voorwaarden van deze richtlijn te voldoen;
- binnen de Gemeenschap voor bepaalde diensten het inzetten van schepen en vaartuigen te vergemakkelijken waarvan is aangetoond dat zij voldoen aan de

voorwaarden van de richtlijn, alsook de overgang te vergemakkelijken van dergelijke schepen en vaartuigen naar andere geregelde diensten met overeenkomstige vaaromstandigheden.

11. De werkingssfeer van deze richtlijn is beperkt tot ro-ro-passagiersschepen en hogesnelheidspassagiersvaartuigen die varen op internationale en binnenlandse routes naar en van communautaire havens, ongeacht hun vlag en voor zover zij een geregelde dienst verzorgen. De richtlijn beoogt ook aandacht te besteden aan de verantwoordelijkheden van rederijen en bemanningen en van vlaggenstaatadministraties die bij de exploitatie van deze veerboten en vaartuigen betrokken zijn.

In de richtlijn wordt voorgesteld een aantal beginselen en eisen van enkele IMO-resoluties verplicht te stellen teneinde er voor te zorgen dat belangrijke veiligheidspunten worden verwezenlijkt op ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen die een geregelde dienst naar en van communautaire havens onderhouden. De Commissie staat op het standpunt dat voor dit aparte gebied een verplichte tenuitvoerlegging van de in IMO-resoluties vervatte toepasselijke bepalingen gerechtvaardigd wordt door de noodzaak van adequate normen op het gebied van de veiligheid en voor het onderzoeken van ongelukken.

Er is voldoende bewijs dat verschillende interpretaties van de internationale normen op het gebied van de veiligheid door vlaggenstaatadministraties leiden tot onzekerheid en onsamenhangendheid, waardoor de waarde van een automatische wederzijdse erkenning van door die administraties afgegeven SOLAS-certificaten wordt verkleind.

Dit geldt zowel voor verschillen in interpretatie tussen de EG-lidstaten onderling, als voor die tussen de EG-lidstaten en derde vlaggenstaten. De voorgestelde richtlijn voorziet in een gezamenlijke beoordeling van relevante veiligheidsregels door alle rechtstreeks betrokken partijen met de bedoeling om te komen tot wederzijds aanvaarde normen op het gebied van de veiligheid.

De voorgestelde richtlijn is bedoeld om discriminatie tussen schepen en vaartuigen onder de vlag van een EG-lidstaat en die onder de vlag van andere landen te voorkomen. De Commissie is zich bewust van de noodzaak een hoog niveau van bescherming van het publiek te waarborgen op alle ro-ro-passagiersschepen en hogesnelheidspassagiersvaartuigen die geregelde diensten naar en van communautaire havens onderhouden, ongeacht hun vlag. Het ligt derhalve niet in de bedoeling schepen onder niet-communautaire vlag te weren, mits zij voldoen aan de noodzakelijke veiligheidseisen. Vlaggenstaten en niet-lidstaten in hun hoedanigheid van havenstaat of kuststaat zullen uitdrukkelijk worden aangemoedigd om aan het controlebestel deel te nemen en daaraan mee te werken.

De voorgestelde richtlijn zal positieve gevolgen hebben voor rederijen die betrokken zijn bij geregelde diensten, omdat zij van te voren zullen weten aan welke voorwaarden zij en hun schepen en vaartuigen moeten voldoen om geregelde diensten te onderhouden naar en van communautaire havens. Zij zullen ook op gelijke voet behandeld worden als hun concurrenten die op dezelfde vaarroute opereren, ongeacht hun nationaliteit en vlag.

De richtlijn stelt niet in het vooruitzicht dat een veerboot of vaartuig waarvan een staat van ontvangst heeft bevestigd dat het voldoet aan de voorwaarden om een geregelde dienst te onderhouden automatisch kan worden ingezet op een andere geregelde dienst naar en van communautaire havens, maar verwacht dat een eerder afgegeven bevestiging van conformiteit met de voorwaarden in aanmerking zal worden genomen wanneer hetzelfde schip of vaartuig op overeenkomstige vaarroutes zal worden ingezet om een overbodige herhaling van alle procedures te vermijden.

12. Ten volle steunend op een internationaal aanvaarde "IMO-Code voor het onderzoeken van ongevallen op zee" wil de voorgestelde richtlijn een mechanisme creëren dat leidt tot het wegnemen van de hinderpalen die vandaag de dag nog de betrokkenheid van de staat van ontvangst bij een prompt en grondig onderzoek van een ongeval op zee in de weg staan. Buiten zijn territoriale wateren is de

mogelijkheid dat een staat van ontvangst deelneemt aan het onderzoek van een ongeval waarbij zijn burgers betrokken zijn op dit moment volledig afhankelijk van de goede wil van de vlaggenstaat of kuststaat. De voorgestelde richtlijn zal in deze toestand enige verandering brengen. Ten aanzien van derde landen die vlaggestaten zijn doet de voorgestelde richtlijn geen afbreuk aan hun recht om onderzoek in te stellen volgens hun eigen regels. Zij stelt echter als voorwaarde aan de rederij die een geregelde veerdienst wil onderhouden dat de vlaggestaat in juridische zin het recht van de staat van ontvangst aanvaardt om volledig deel te nemen aan het onderzoek van een ongeval, zelfs wanneer dat ongeval plaatsvond buiten de binnenlandse of territoriale wateren van de staat van ontvangst. De Commissie erkent dat bij ongevallen die zich binnen de territoriale wateren van een derde land voordoen de deelname door een staat van ontvangst aan het onderzoek van een ongeval met een schip dat onder de vlag van een derde land vaart, niet volledig door deze richtlijn gewaarborgd kan worden. Dit is zo, omdat als in zo'n geval zowel de kuststaat als de vlaggestaat geen EU-landen zijn, de deelname wel eens zou kunnen afhangen van de mate waarin de kuststaat zich aan de samenwerkingsbeginselen van de Gedragscode voor het onderzoeken van ongevallen op zee houdt.

Verder is de Commissie het er volledig mee eens dat een gerechtvaardigde en gewettigde betrokkenheid van de staat van ontvangst bij het onderzoeken van ongevallen op zee die in communautaire en naburige wateren plaatsvinden niet slechts beperkt zou moeten worden tot ro-ro-veerboten en hogesnelheidsvaartuigen.

Gezien het formele verzoek van de Raad om het belang van de lidstaten voor alle geregelde veerdiensten naar en vanuit hun havens te waarborgen en de recente aanvaarding door de IMO van de Code voor het onderzoeken van ongevallen op zee beschouwt de Commissie deze richtlijn als een eerste stap op weg naar een meer algemene toepassing van de Code. In het licht van de met de toepassing van deze richtlijn verkregen ervaring zal zij op een geschikt tijdstip in nauwe samenwerking met de lidstaten bekijken of en zo ja welke verdere maatregelen op communautair niveau noodzakelijk zijn om te zorgen voor een doeltreffende tenuitvoerlegging van de Code bij alle ongelukken en incidenten met schepen -

ongeacht het type of hun vlag - die plaatsvinden in wateren die onder de zorg van de Gemeenschap vallen.

13. De voorgestelde richtlijn legt rederijen op rechtstreeks mee te werken met de vlaggenstaatadministratie en vereist dat de lidstaten derde landen op de hoogte stellen van de communautaire voorwaarden die zijn opgelegd aan rederijen die op deze specifieke sector van de Europese vervoersmarkt activiteiten willen ontplooien of willen blijven ontplooien. De Commissie is van oordeel dat dit noodzakelijk is om zich van voldoende medewerking te verzekeren van niet-communautaire vlaggenstaten om er voor te zorgen dat schepen en vaartuigen onder hun vlag naar en van communautaire havens kunnen varen met volledige vervulling van essentiële veiligheidseisen. Als rederijen als gevolg van een gebrek aan medewerking van de vlaggenstaat niet kunnen aantonen dat zij aan deze eisen voldoen zouden zij in een dergelijk geval misschien hun toevlucht moeten nemen tot een andere vlag die de visie van het op communautair niveau opgestelde veiligheidsbestel deelt.

MOTIVERING VOOR EEN RICHTLIJN VAN DE RAAD

- 14.a) **Wat zijn de doelstellingen van het voorstel voor de voorgenomen actie met betrekking tot de verplichtingen van de Gemeenschap en wat is de communautaire dimensie van het probleem (bijvoorbeeld om hoeveel lidstaten gaat het en hoe wordt het tot nu toe opgelost) ?**

De verplichtingen van de Gemeenschap in dit verband bestaan uit de verbetering van de veiligheid in het zeevervoer, zoals voorzien in artikel 84, lid 2, van het Verdrag in samenhang met artikel 75, lid 1, sub c. De doelstelling van de voorgestelde actie is de opstelling en tenuitvoerlegging van geharmoniseerde voorwaarden voor de exploitatie van passagiersdiensten met ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen naar en van communautaire havens, de totstandbrenging van een uniforme veiligheidsnorm en het waarborgen van een

adequate deelname van de lidstaten aan het onderzoek van ongelukken en ongevallen op zee waarbij deze schepen en vaartuigen betrokken zijn.

Gezien de werkingssfeer van de richtlijn als omschreven in artikel 3, lid 1, zal deze richtlijn gelden voor meer dan 500 passagiersschepen en hogesnelheidspassagiersvaartuigen die volgens een dienstregeling naar en vanuit 275 Europese havens varen.¹²

Miljoenen Europese burgers en vele anderen¹³ die binnen Europa reizen maken gebruik van dit soort vervoer naar en van honderden havens in de Gemeenschap. Vrijwel iedere lidstaat is hierbij betrokken als vlaggenstaat en als staat van ontvangst, en heeft verschillende normen ingevoerd, met name voor internationale reizen, vanwege de grote marge bij de interpretatie en beoordeling en de vele mogelijkheden voor vrijstellingen die aan de administraties in de internationale verdragen zijn overgelaten. Dit leidt dan weer tot verschillende veiligheidsniveaus op dezelfde vaarroutes, zodat schepen dan onder verschillende voorwaarden zullen concurreren en derhalve te maken hebben met ongelijke kosten. Het is daarom belangrijk dat op de belangrijkste vaarroutes van veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen in Europa een gemeenschappelijke beoordelingsprocedure geldt voor de veiligheidstoestand. Dit zal worden bereikt door middel van een reeks duidelijk opgestelde voorwaarden waarbij exploitanten vooraf op de hoogte zullen zijn van de voorwaarden waaraan zij en hun schepen of vaartuigen moeten voldoen wanneer zij een dienst willen onderhouden naar en van communautaire havens, en door middel van een systeem van specifieke controles waarbij voortdurend de conformiteit met de regels wordt gecontroleerd.

Er zijn dus gemeenschappelijke veiligheids- en controle-eisen nodig, niet alleen om een gemeenschappelijk veiligheidsniveau te bereiken, maar ook om te waarborgen dat voor alle exploitanten mededinging in communautaire wateren op

¹² Volgens een analyse van de diensten van de Commissie op basis van statistieken voor veerboten en passagiersschepen voor 1996 waren het 549 vaartuigen varende vanuit 277 havens.

¹³ Uit bovengenoemde analyse blijkt dat deze vaartuigen 141,818,786 passagiers vervoerden.

gelijke voet plaatsvindt, ongeacht hun nationaliteit of de vlag van hun schepen en vaartuigen, en zonder onderscheid tussen internationale en binnenlandse vaarroutes. Zoals is aangegeven in paragraaf 8 van de algemene inleiding kunnen deze nagestreefde doelstellingen niet worden bereikt door middel van een wijziging van de PSC-Richtlijn.

15.b) Is de voorgenomen actie alleen de verantwoordelijkheid van de Gemeenschap of is deze een met de lidstaten gedeelde verantwoordelijkheid?

De voorgenomen actie houdt geen verband met een exclusieve bevoegdheid van de Gemeenschap.

16.c) Wat is, gezien de middelen van de Gemeenschap en van de lidstaten, de meest doelmatige oplossing?

Met het oog op de interne-marktdimensie van het passagiersvervoer over zee bestaat de meest doelmatige oplossing uit de opstelling van gemeenschappelijke veiligheids- en controle-eisen op communautair niveau.

17.d) Wat is de concrete meerwaarde van de door de Gemeenschap voorgenomen actie en welke prijs zou moeten worden betaald als maatregelen achterwege blijven?

De Gemeenschap heeft groot belang bij de verwezenlijking en handhaving van zo hoog mogelijke veiligheidsnormen overeenkomstig de internationale wetgeving voor een specifiek Europees segment van de vervoersmarkt, nl. voor ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen die geregelde diensten naar en van communautaire havens onderhouden. Op communautair niveau zijn passende regels vastgesteld voor de bouw van passagiersschepen, waaronder ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen bestemd voor binnenlandse reizen. Dit is niet het geval voor internationale trajecten, waar internationale verdragen belangrijke afwijkingen en uiteenlopende interpretaties toestaan van de tenuitvoerlegging van normen op het gebied van de veiligheid. Europese burgers

en vele andere reizigers binnen de Gemeenschap zien dit soort vervoer als openbaar vervoer over zee. Zij hebben het recht om hetzelfde niveau van bescherming te verwachten, ongeacht het soort schepen of de dienst die zij gebruiken. Om deze reden stelt de onderhavige richtlijn voor een geharmoniseerd veiligheidsniveau op te leggen door middel van een reeks voorwaarden voor het onderhouden van geregelde diensten naar en van communautaire havens die volledig hun grond vinden in internationaal aanvaarde beginselen en door middel van een systeem van specifieke controles dat is bedoeld om na te gaan of aan de regels wordt voldaan, zowel voorafgaande aan de start van een dienst als daarna op gezette tijden.

De kosten van het achterwege laten van maatregelen zouden bestaan uit een onvoldoende bescherming van passagiers met het voortdurende risico van een groot verlies aan mensenlevens en uit het laten voortduren van een uitzonderlijk ingewikkeld en onzeker systeem voor exploitanten binnen de Gemeenschap, alsmede van een verstoring van de concurrentieverhoudingen. Recente tragedies in Europese wateren met een verlies van in totaal bijna 2000 mensenlevens vormen een nader bewijs van de noodzaak van maatregelen op communautair niveau.

18.e) Welke maatregelen staan de Gemeenschap ter beschikking? (aanbeveling, financiële ondersteuning, regelgeving, wederzijdse erkenning)

Internationale onderhandelingen om tot een volledig geharmoniseerde wetgeving voor de bouw en exploitatie van ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen te komen kunnen niet binnen een aanvaardbaar tijdsbestek worden verwezenlijkt. Daarnaast wordt de tenuitvoerlegging van een aantal instrumenten, zoals een Code voor een samenhangend onderzoek van ongelukken met deelname van alle belanghebbende partijen aan het onderzoek volledig overgelaten aan het oordeel van de afzonderlijke vlaggenstaten. Zelfs als er adequate bindende internationale regels bestaan blijft het belangrijkste probleem de samenhangende en doeltreffende tenuitvoerlegging van de overeengekomen regels. Tengevolge van beperkingen die inherent zijn aan het in overeenstemming met internationale Conventies gevestigde controlestelsel kan een systematische

controle en beoordeling van het veiligheidsniveau van deze schepen en vaartuigen niet adequaat worden gewaarborgd door middel van een wijziging van Richtlijn 95/21/EG. Teneinde in deze vervoerstaking te zorgen voor een gelijksoortige en doeltreffende bescherming van passagiers is het derhalve noodzakelijk dat bindende maatregelen worden ingevoerd, hetzij in de vorm van een richtlijn of van een verordening die een voortdurende beoordeling en controle van het vereiste veiligheidsniveau waarborgt, en die aan de lidstaten het recht verzekert om deel te nemen aan het onderzoek van ieder ongeval in wateren van communautair belang. Door een breed communautair systeem onder te brengen in een uitvoerbaar wettelijk kader zullen uiteenlopende nationale maatregelen worden voorkomen.

19.f) Is het noodzakelijk om uniforme wetgeving te hebben, of kan worden volstaan met een richtlijn die de algemene doelstellingen vaststelt en de uitvoering overlaat aan de lidstaten?

In overeenstemming met het evenredigheidsbeginsel zal een richtlijn toereikend zijn omdat deze gemeenschappelijke eisen op communautair niveau zal vaststellen voor het waarborgen van een geharmoniseerde tenuitvoerlegging en naleving van internationaal overeengekomen regels en beginselen voor ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen die geregelde diensten naar en van communautaire havens onderhouden; de keuze van praktische en technische procedures voor de tenuitvoerlegging wordt aan elke lidstaat afzonderlijk overgelaten. Op deze manier legt de richtlijn bij elke lidstaat de verantwoordelijkheid voor de beslissing over de uitvoeringsmiddelen die het best passen bij zijn binnenlands systeem.

INHOUD VAN DE RICHTLIJN

20. De voorgestelde richtlijn vereist dat de lidstaten verifiëren dat ro-ro-passagiersschepen en hogesnelheidspassagiersvaartuigen die een geregelde dienst willen onderhouden naar en van hun havens voldoen aan alle voorwaarden voor die dienst. Deze verificatie omvat een controle op de geldigheid van alle toepasselijke door vlaggenstaten afgegeven certificaten, alsook een inspectie van het schip of vaartuig voordat dit met de dienst begint. De staat van ontvangst zal een uitnodiging richten tot de andere staat van ontvangst c.q. staten van ontvangst en mogelijk de vlaggenstaat, als dit niet een van de betrokken vlaggenstaten is, om bij de inspectie aanwezig te zijn.

21. Rederijen zijn verplicht het bewijs te overleggen dat zij aan de voorwaarden voldoen en zij zullen hun schepen en vaartuigen voldoende op tijd vóór de voorgestelde startdatum van de dienst voor inspectie ter beschikking moeten stellen. Een schip of vaartuig mag niet met de geregelde dienst beginnen totdat de staat van ontvangst aan de rederij heeft bevestigd dat het schip of vaartuig aan alle voorwaarden voldoet voor het onderhouden van de dienst in kwestie. Deze schriftelijke bevestiging zal vastleggen wie de beslissing heeft genomen en, indien van toepassing, onder welke voorwaarden. Rederijen zullen het recht hebben beroep in te stellen tegen de beslissing van de staat van ontvangst om een schip of vaartuig te verhinderen een geregelde dienst te onderhouden. Ingeval bij een geregelde dienst binnen de EG twee of meer staten van ontvangst betrokken zijn, zullen de desbetreffende staten van ontvangst de vervulling van hun verantwoordelijkheden krachtens de richtlijn onderling moeten afstemmen. Voor schepen en vaartuigen die thans geregelde diensten onderhouden zullen in de richtlijn overgangsregelingen worden opgenomen voor het aantonen dat zij aan de richtlijn voldoen.

22. De bevestiging door een staat van ontvangst dat een schip of vaartuig voldoet aan de voorwaarden voor het onderhouden van de dienst zal geldig blijven zolang de rederij en haar schip of vaartuig blijven voldoen aan de voorwaarden voor het onderhouden van de dienst. De staat van ontvangst behoudt echter het recht om op

onregelmatige basis verdere controles uit te voeren en zal altijd het recht hebben het schip of vaartuig te inspecteren krachtens de bepalingen van de PSC-richtlijn als hij daar gegronde redenen voor heeft.

23. De bevestiging dat een rederij met haar schip of vaartuig een geregelde dienst mag onderhouden zal onderworpen zijn aan de voorwaarde dat de vlaggenstaat het recht van de staat van ontvangst aanvaardt om een onderzoek in te stellen, dan wel daaraan deel te nemen, inzake ieder ongeluk op zee waarbij het desbetreffende schip of vaartuig betrokken is.
24. De voorgestelde richtlijn zal alle voorwaarden vermelden waaraan de rederij dient te voldoen, en zal de beginselen vastleggen waaraan de lidstaten zich als staten van ontvangst moeten houden. De richtlijn zal een aantal specifieke eisen specificeren om een geharmoniseerde toepassing van internationale normen te waarborgen.

BIJZONDERE OVERWEGINGEN

Artikel 1

In dit artikel wordt het doel van de richtlijn omschreven, t.w. vastlegging van de voorwaarden voor de veilige exploitatie van diensten met ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen naar en van communautaire havens, en verlening aan de lidstaten van het recht om volledig deel te nemen aan ieder onderzoek van ongelukken op zee bij deze diensten.

Artikel 2

Dit artikel bevat de definities van de sleutelwoorden van de richtlijn. De richtlijn streeft naar consistentie met definities in internationale wettelijke instrumenten als het SOLAS-Verdrag van 1974 en de communautaire wetgeving op het gebied van veiligheid op zee.

Artikel 3

In dit artikel wordt de werkingssfeer van de richtlijn vastgelegd. Uitgelegd wordt welke schepen en vaartuigen door de bepalingen van de richtlijn worden gebonden. De richtlijn geldt voor alle internationale en binnenlandse reizen in zeegebieden waar de ro-ro-veerboot meer dan 20 mijl uit de kust vaart, waarbij de lidstaten het recht hebben om de richtlijn ook toe te passen op ro-ro-veerboten die op binnenlandse reizen minder dan 20 mijl uit de kust varen. Hiermee wordt voorkomen dat uitzonderingsbepalingen moeten worden opgenomen voor bepaalde schepen en vaartuigen waarvoor het onredelijk of onpraktisch zou zijn om aan alle algemene bepalingen van de richtlijn te voldoen.

Artikel 4

Dit artikel legt de door de als staat van ontvangst optredende lidstaten toe te passen spelregels vast en verzekert zo, als voorwaarde voor het onderhouden van een geregelde dienst naar en van zijn havens, dat schepen en vaartuigen, alsook de rederijen die hen op deze vaarroutes exploiteren of willen gaan exploiteren, voldoen aan de bepalingen van de artikelen 5 en 6.

Dit artikel vermeldt ook de redenen waardoor dergelijke schepen en vaartuigen moeten worden verhinderd een geregelde dienst te onderhouden, en vestigt het beginsel van samenwerking tussen staten van ontvangst, alsook de procedures om rederijen over hun rechten en verplichtingen te informeren.

Artikel 5

In dit artikel worden de algemene voorwaarden vastgelegd waaraan alle ro-ro-veerbotten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen moeten voldoen:

In lid 1 wordt de noodzaak bevestigd van het aan boord hebben van geldige certificaten. Om een passend certificatieniveau te verzekeren en om concurrentievervalsing te voorkomen worden aan alle ro-ro-veerbotten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen ongeacht hun vlag verplichtingen opgelegd die reeds krachtens communautaire wetgeving gelden voor schepen en vaartuigen onder de vlag van een lidstaat of alleen voor schepen en vaartuigen op binnenlandse vaarroutes. Het is niet nodig weer opnieuw het wiel uit te vinden om er voor te zorgen dat de statutaire controles op geharmoniseerde wijze worden uitgevoerd, omdat ingevolge IMO-Resolutie A.746(18) regeringen reeds wordt verzocht om controles uit te voeren volgens de aan deze resolutie als bijlage toegevoegde richtsnoeren.

Deze handelwijze heeft geen versturende invloed op het proces van bekrachtiging van het Protocol voor het geharmoniseerd controle- en certificatiesysteem van 1998.

Lid 2 handelt over de eisen ten aanzien van de bouw, onderhoud en uitrusting van deze schepen en vaartuigen.

Om te verzekeren dat de toestand van romp, hoofd- en hulpmotoren, elektrische installatie en automatische apparatuur de veiligheid van het schip of vaartuig niet in gevaar brengt, is verplicht dat deze elementen worden gebouwd, onderhouden en geïnspecteerd volgens de voor klassering door een “erkende organisatie” gespecificeerde normen. Deze “erkende organisaties” zijn nauwkeurig omschreven in Richtlijn 94/57/EG van de Raad¹⁴ als organisaties die professioneel doelmatig en betrouwbaar zijn, en in staat zijn om een passende controle uit te oefenen op conformiteit met de normen op het gebied van de veiligheid en milieubescherming van de door hen geklasseerde schepen.

Alle schepen zullen moeten worden uitgerust met een registratieapparaat voor de reisgegevens, waarvoor zowel de functionele eisen als de technische specificaties binnen de IMO zijn vastgesteld. Door omstandigheden buiten de zeggenschap van de EG-lidstaten kon het voeren van dit apparaat krachtens het SOLAS-Verdrag nog niet verplicht worden gesteld.

Lid 3 waarborgt dat specifieke eisen van regionale stabiliteit, zoals die van de overeenkomst van Stockholm van 1996, op geharmoniseerde wijze worden toegepast op alle ro-ro-veerboten in de regio, ongeacht hun vlag en zonder onderscheid te maken tussen internationale en binnenlandse vaarroutes.

Artikel 6

Dit artikel legt de verplichtingen voor rederijen vast.

Lid 1 vereist dat rederijen het noodzakelijk bewijs van naleving van de spelregels verstrekken.

Lid 2 schrijft voor dat een rederij geen bezwaar mag hebben tegen de deelname van de staten van ontvangst aan het onderzoek van ongelukken als bedoeld in artikel 9.

¹⁴ PB L 319 van 12.12.1994, blz. 20, inzake gemeenschappelijke voorschriften en normen voor met de inspectie en controle van schepen belaste organisaties en voor de desbetreffende werkzaamheden van maritieme instanties.

Lid 3 schrijft voor dat de rederij met betrekking tot haar verplichting om aan de door de EG-lidstaten opgelegde eisen te voldoen als voorwaarde voor het onderhouden van een geregelde dienst naar en van communautaire havens, voor elk schip en vaartuig onder de vlag van een derde Staat de aanvaarding van die eisen en indirect de medewerking daaraan van de overheidsadministratie van die vlaggenstaat verkrijgt.

Artikel 7

Dit artikel bevat de voornaamste bepalingen van de richtlijn, omdat daarin de procedures en gedetailleerde aanwijzingen worden vastgelegd voor de verificatie door de staten van ontvangst van het bewijs dat wordt voldaan aan de eisen van de richtlijn.

De leden 1 tot en met 3 schrijven een eerste controle voor, die voorafgaat aan het idee vaart nemen van een schip of vaartuig voor een geregelde dienst naar en van een communautaire haven, of die binnen 1 jaar na de inwerkingtreding van de richtlijn plaatsvindt voor schepen en vaartuigen die deze diensten reeds uitvoeren, alsook telkens wanneer de vaaromstandigheden van de schepen en vaartuigen zich wijzigen. Bij overplaatsing van schepen en vaartuigen, waarvan is vastgesteld dat zij aan de richtlijn voldoen, naar soortgelijke diensten wordt bevorderd dat deze procedures zo min mogelijk worden herhaald.

In lid 4 wordt het beginsel van ongeregelde controles geïntroduceerd.

In lid 5 wordt aan schepen en vaartuigen die met succes de eerste en de ongeregelde controles hebben doorstaan vrijstelling verleend van de uitgebreide inspectie krachtens de PSC-richtlijn, onverminderd het recht van een havenstaat om een schip te onderwerpen aan een PSC-inspectie ingeval hij daar gegronde redenen voor heeft en het mogelijk aan te houden krachtens het PSC-stelsel.

Artikel 8

In dit artikel wordt een uiteenzetting gegeven van de tijdens de specifieke controles te volgen procedures, alsook van de kwalificaties en samenstelling van het controleteam. Samenwerking tussen staten van ontvangst, betrokkenheid van de vlaggenstaat, en de noodzaak het onnodig stilleggen van het schip te voorkomen vormen de leidende beginselen. Er worden welomschreven maatregelen voorgesteld voor het geval dat tekortkomingen worden vastgesteld, of wanneer verschil van mening tussen staten van ontvangst bestaat over de vervulling van de eisen.

Artikel 9

Dit artikel legt de lidstaten de verplichting op er door middel van hun wetgeving voor te zorgen dat zij en andere lidstaten kunnen participeren in het onderzoek betreffende alle ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen die een geregelde dienst op hun havens onderhouden. Als zij bij een onderzoek zijn betrokken, dienen zij de beginselen van de IMO-code voor het onderzoeken van ongevallen op zee te volgen.

Artikel 10

In dit artikel wordt een aantal begeleidende maatregelen vermeld die moeten bijdragen tot een samenhangende en doelmatige tenuitvoerlegging van de krachtens artikelen 5 tot en met 7 opgelegde bepalingen.

Met het oog hierop:

- kan de effectieve toepassing van MSC-Circulaire 606 over instemming van havenstaten niet overgelaten worden aan de discretionaire bevoegdheid van alleen de vlaggenstaten (zie paragraaf 7 van de algemene inleiding);
- dienen tot de havenstaten gerichte aanbevelingen in IMO-Resolutie A.600(15) over het IMO-identificatienummer, die op internationale vaarroutes reeds verplicht zijn voor alle passagiersschepen met een tonnage van 100 BRT of meer, en in IMO-Resolutie A.795(19) betreffende navigatieondersteuning verplicht te worden voor alle ro-ro-veerboten en vaartuigen die binnen de werkingssfeer van deze richtlijn vallen;

- dienen alle beschikbare gegevens van het schip en de bemanning, de operationele voorwaarden of beperkingen van het schip, de bevindingen van de statutaire controles en klassecontroles, alsook het resultaat van de specifieke controles en de rapporten van de PSC-inspecties en specifieke controles ter beschikking te worden gesteld;
- moeten duidelijke en rederijvriendelijke procedures worden opgesteld met betrekking tot de erkenning van het voldoen aan de eisen van deze richtlijn;
- dienen administraties nauw met de rederijen samen te werken om te komen tot de aanvaarding van een structuur voor een geïntegreerd planningsysteem voor rampenbestrijding in geval van noodsituaties aan boord van schepen, zoals aanbevolen in IMO-Resolutie A.852(20).
- is het noodzakelijk dat tussen de staat van ontvangst en de plaatselijke instanties een passende koppeling tot stand wordt gebracht voor operationele beperkingen.

Artikel 11

Lid 1 doet mededeling van het feit dat de Commissie op zich heeft genomen een doorzichtig systeem op te zetten dat een rechtstreekse controle achteraf op de naleving van de verplichtingen krachtens de nieuwe richtlijn waarborgt. Met het oog hierop wordt een voorstel gedaan voor een gegevensbank waartoe alle betrokken partijen toegang hebben. Het is de moeite waard om te onderzoeken of het systeem van uitwisseling en opslag van gegevens volgens het Memorandum van Overeenstemming (MOU) van Parijs (SIRENAC/CAAM) het meest doeltreffende middel vormt om in deze behoefte te voorzien.

Lid 2 is bedoeld om er voor te zorgen dat derde landen door de staten van ontvangst naar behoren op de hoogte worden gesteld van de voorwaarden die aan ro-ro-veerboten en hogesnelheidsvaartuigen voor de uitvoering van geregelde diensten naar en van communautaire havens worden opgelegd, zodat zij de noodzakelijke maatregelen kunnen treffen om eventuele rederijen die schepen onder hun vlag exploiteren bij te staan bij de volledige naleving van de communautaire voorwaarden.

Artikel 12

Hier is het bij artikel 12 van Richtlijn 93/75/EEG van de Raad¹⁵ ingestelde Comité opgenomen, waarbij tevens wordt beschreven welke procedure moet worden gevolgd wanneer de richtlijn naar procedures van het Comité verwijst.

Artikel 13

Dit artikel stelt de Commissie in de gelegenheid, overeenkomstig de in artikel 12 vastgelegde procedure, deze richtlijn te wijzigen om omwille van het doel van deze richtlijn de toepassing te verzekeren van latere wijzigingen van de internationale Verdragen en communautaire instrumenten die van kracht worden ná de vaststelling van deze richtlijn, alsook van IMO-resoluties die krachtens het door deze richtlijn opgezette systeem als belangrijk worden erkend.

Artikelen 14 en 15

Deze artikelen schragen de maatregelen die elke lidstaat dient te treffen ten behoeve van de tenuitvoerlegging van deze richtlijn.

Artikelen 16 en 17

Geen commentaar.

¹⁵ Richtlijn 93/75/EEG van 13 september 1993 betreffende de minimumeisen voor schepen die gevaarlijke of verontreinigende goederen vervoeren en die naar of uit de zeehavens van de Gemeenschap varen. PB L 247 van 5.10.1993, blz. 19,

Bijlagen

In bijlage 1 worden de in artikel 6, lid 1, aangehaalde specifieke eisen vastgesteld waaraan rederijen dienen te voldoen. In dit verband dienen rederijen zich te houden aan toepasselijke IMO-resoluties waarin hen wordt verzocht specifieke verantwoordelijkheden op zich te nemen voor de veilige exploitatie van veerdiensten.

Bijlage 2 vermeldt naast de in artikel 4, lid 3, aangehaalde redenen ook welke nalatigheden bij de naleving van de voorwaarden zullen verhinderen dat een rederij met haar schip of vaartuig een geregelde dienst mag onderhouden.

In bijlagen 3 en 5 worden gedetailleerde richtsnoeren gespecificeerd voor inspecteurs die de in artikel 7 vereiste specifieke controles verrichten.

Bijlage 4 vermeldt welke overeenkomstig de richtlijn geverifieerde gegevens over rederijen, schepen en vaartuigen die aan de richtlijn voldoen door de staten van ontvangst moeten worden verzameld voor opname in de in artikel 10, lid 4, genoemde gegevensbank.

Bijlage 6 bevat de criteria waaraan gekwalificeerde inspecteurs moeten voldoen.

**VOORSTEL VOOR EEN RICHTLIJN VAN DE RAAD BETREFFENDE DE
VOORWAARDEN VOOR HET ONDERHOUDEN VAN GEREDELDE
DIENSTEN MET RO-RO-VEERBOTEN EN HOGESNELHEIDS-
PASSAGIERSVAARTUIGEN IN DE GEMEENSCHAP**

DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, inzonderheid op artikel 84, lid 2,

Gezien het voorstel van de Commissie¹⁶,

Handelend overeenkomstig de in artikel 189C van het Verdrag genoemde procedure,

In samenwerking met het Europees Parlement,

Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité¹⁷,

Overwegende dat in het kader van het gemeenschappelijk vervoersbeleid verdere maatregelen dienen te worden genomen om het passagiersvervoer over zee veiliger te maken;

Overwegende dat de Gemeenschap ernstig bezorgd is over de ongevallen met ro-ro-veerboten waarbij een groot aantal mensen is omgekomen; dat in de gehele Gemeenschap de mensen die van ro-ro-passagiersschepen en hogesnelheids-passagiersvaartuigen gebruik maken een passend niveau van veiligheid mogen verwachten en daarop moeten kunnen vertrouwen;

Overwegende dat de Raad in zijn resolutie van 22 december 1994 over de veiligheid van roll-on/roll-off passagiersveerboten¹⁸ de Commissie heeft verzocht voorstellen in te

¹⁶

¹⁷

¹⁸ PB C 379 van 31.12.1994, blz. 8.

dienen voor een systeem van verplicht toezicht en de invoering van een controlesysteem ten behoeve van de veiligheid van ro-ro-veerboten;

Overwegende dat deze richtlijn strookt met het recht van de lidstaten om aan passagiersschepen en passagiersvaartuigen die naar en van hun havens varen bepaalde eisen op te leggen die strenger zijn dan die van het SOLAS-verdrag;

Overwegende dat, met name met het oog op de interne marktdimensie van het passagiersvervoer over zee, actie op communautair niveau de meest doeltreffende manier is om binnen de Gemeenschap een gemeenschappelijk minimumveiligheidsniveau voor schepen tot stand te brengen;

Overwegende dat een richtlijn van de Raad, gezien het evenredigheidsbeginsel, het geschikte rechtsmiddel is, omdat zij een kader vormt voor een uniforme en verplichte toepassing van veiligheidsnormen door de lidstaten, waarbij iedere lidstaat de uitvoeringsmiddelen kan kiezen die het best bij zijn nationaal rechtstelsel passen;

Overwegende dat in de eerste plaats de vlaggenstaten verantwoordelijk zijn voor de veiligheid van schepen; dat de lidstaten ervoor kunnen zorgen dat onder hun vlag varende veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen aan adequate veiligheidseisen voldoen; dat de enige manier waarop de lidstaten kunnen zorgen voor de veiligheid van deze onder ongeacht welke vlag varende schepen en vaartuigen, wanneer zij een geregelde dienst van en naar hun havens onderhouden of willen onderhouden, is dat zij als voorwaarde hiervoor stellen dat de veiligheidsvoorschriften daadwerkelijk moeten worden nageleefd;

Overwegende dat deze richtlijn gericht is tot de lidstaten als staten van ontvangst; dat de aan die hoedanigheid verbonden verantwoordelijkheden gebaseerd zijn op specifieke havenstaatverantwoordelijkheden, hetgeen volledig in overeenstemming is met het Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee (UNCLOS);

Overwegende dat actie op communautair niveau de beste manier is om de verplichte naleving van een aantal binnen de IMO overeengekomen beginselen te waarborgen, zonder daarbij de concurrentie tussen de verschillende havens, ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen in de Gemeenschap te vervalsen;

Overwegende dat ter verhoging van de veiligheid en om concurrentievervalsing te vermijden, de gemeenschappelijke veiligheidseisen van toepassing moeten zijn op ro-ro-veerbotten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen die geregelde diensten onderhouden en internationale en binnenlandse reizen maken binnen zeegebieden waar de toepassing van de richtlijn op hen, ongeacht de vlag waaronder ze varen, ongetwijfeld uitvoerbaar is, terwijl de lidstaten de mogelijkheid wordt gelaten om het toepassingsgebied uit te breiden tot in andere gebieden varende schepen, indien dat uitvoerbaar is;

Overwegende dat rederijen van tevoren op de hoogte moeten zijn van alle voorwaarden op veiligheidsgebied waaraan voor de exploitatie van hun ro-ro-veerbotten en hogesnelheidsvaartuigen in de Gemeenschap moet worden voldaan; dat de rederijen waarvan de ro-ro-veerbotten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen aan de eisen van de richtlijn blijken te voldoen niet belet mag worden een geregelde dienst in de Gemeenschap te onderhouden en dat zij hierover naar behoren moeten worden geïnformeerd,

Overwegende dat de plichten en het recht om schepen of vaartuigen te inspecteren of aan te houden, die een lidstaat heeft krachtens de bepalingen van artikel 5 van Richtlijn 95/21/EG van 19 juni 1995 betreffende de naleving, met betrekking tot schepen die gebruik maken van havens in de Gemeenschap en varen in wateren onder de jurisdictie van de lidstaten van internationale normen op het gebied van de veiligheid van schepen, voorkoming van verontreiniging en leef- en werkomstandigheden aan boord (havenstaatcontrole)¹⁹, door deze richtlijn onverlet worden gelaten;

Overwegende dat de lidstaten bij de uitoefening van hun verantwoordelijkheden als staten van ontvangst dienen samen te werken;

Overwegende dat het noodzakelijk is geharmoniseerde eisen vast te stellen voor onderzoek en certificatie door de vlaggenstaten; dat de lidstaten het nodig kunnen achten om deze taken uitsluitend toe te vertrouwen aan erkende organisaties die voldoen aan de eisen van Richtlijn 94/57/EG van de Raad van 22 november 1994 inzake gemeenschappelijke voorschriften en normen voor met de inspectie en controle van

¹⁹ PB L 157 van 7.7.1995, blz. 1.

schepen belaste organisaties en voor de desbetreffende werkzaamheden van maritieme instanties²⁰;

Overwegende dat alle vanuit en naar EG-havens varende ro-ro-veerboten al bij de bouw en gedurende hun hele levensduur moeten voldoen aan de desbetreffende classificatienormen met betrekking tot de sterkte van de romp, de hoofd- en hulpmotoren; de elektrische uitrusting en automatische apparatuur en uitgerust moeten zijn met een reisgegevensrecorder die voldoet aan de desbetreffende internationale eisen;

Overwegende dat de in een regio geldende stabiliteitseisen ondubbelzinnig van toepassing dienen te zijn op alle in de regio varende ro-ro-veerboten, ongeacht hun vlag of de aard van hun reis;

Overwegende dat de rederijen, om een geregelde dienst vanuit en naar EG-havens te mogen onderhouden, ervoor moeten zorgen dat de lidstaten volledig kunnen deelnemen aan het onderzoeken van ongevallen overeenkomstig de bepalingen van de IMO-code voor het onderzoeken van ongevallen op zee;

Overwegende dat het noodzakelijk is om de overeenstemming van ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen te verifiëren door middel van specifieke onderzoeken door de staten van ontvangst volgens geharmoniseerde procedures en gedetailleerde richtsnoeren, en dat deze verificatie door een gekwalificeerd team van inspecteurs voordat met een dienst die aan de eisen van de richtlijn voldoet wordt gestart, en vervolgens periodiek, moet worden verricht

Overwegende dat ter verlichting van de last die de verificatie van de overeenstemming van schepen en vaartuigen voor de rederijen betekent, naar behoren rekening moet worden gehouden met hun vaar- en onderhoudsschema's, alsook met de bevestiging van overeenstemming voor de vaart op soortgelijke trajecten; dat schepen en vaartuigen die tot genoegen van de staat van ontvangst zijn onderzocht niet aan uitgebreide inspecties krachtens Richtlijn 95/21/EG mogen worden onderworpen;

Overwegende dat de lidstaten ervoor dienen te zorgen dat hun nationaal rechtstelsel hen en alle andere lidstaten die een aanzienlijk belang hebben in staat stelt aan het onderzoek

²⁰ PB L 319 van 12.12.1994, blz. 20.

van ongevallen deel te nemen dan wel daaraan mee te werken op basis van de bepalingen van de IMO-code voor het onderzoeken van ongevallen op zee; dat gezien de grote publieke belangstelling voor ongevallen bij het vervoer van personen het resultaat van dergelijke onderzoeken op passende wijze in de publiciteit moet worden gebracht;

Overwegende dat een samenhangende en doelmatige tenuitvoerlegging van de eisen door staten van ontvangst en rederijen kan worden bereikt door een reeks door de lidstaten te nemen maatregelen;

Overwegende dat de Commissie verplicht is te zorgen voor voldoende toezicht op de tenuitvoerlegging van deze richtlijn en dat alle informatie met betrekking tot een onder deze richtlijn vallend schip of vaartuig voor alle partijen met een gevestigd belang in de exploitatie van deze schepen en vaartuigen toegankelijk dient te zijn via een transparante gegevensbank die door de Commissie zal worden opgezet;

Overwegende dat het noodzakelijk is ervoor te zorgen dat alle bij het scheepvaartverkeer tussen EG-havens betrokken staten voldoen aan dezelfde eisen inzake de veilige exploitatie van ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen en inzake het onderzoeken van ongevallen op zee; dat deze eisen niet in strijd zijn met UNCLOS; dat derde landen die betrokken zijn bij de exploitatie van onder deze richtlijn vallende ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen door de lidstaten op de hoogte moeten worden gesteld van de voorwaarden die krachtens de communautaire wetgeving met betrekking tot het onderhouden van geregelde diensten tussen EG-havens aan rederijen worden opgelegd;

Overwegende dat het nodig is dat een comité bestaande uit vertegenwoordigers van de lidstaten de Commissie bijstaat bij de doeltreffende toepassing van deze richtlijn; dat het comité dat is opgericht bij artikel 12 van Richtlijn 93/75/EEG van de Raad van 13 september 1993 betreffende de minimumeisen voor schepen die gevaarlijke of verontreinigende goederen vervoeren en die naar of uit de zeehavens van de Gemeenschap varen²¹, die taak op zich kan nemen;

²¹ PB L 247 van 5.10.1993, blz. 19.

Overwegende dat zekere bepalingen van de richtlijn door dat comité kunnen worden aangepast om rekening te houden met de inwerkingtreding in de toekomst van wijzigingen van het SOLAS-verdrag en om te zorgen voor een geharmoniseerde implementatie van wijzigingen van een aantal IMO-resoluties,

HEEFT DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Doel

Het doel van deze richtlijn is voorwaarden vast te stellen voor de veilige exploitatie van geregelde diensten met ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen naar en vanuit havens in de lidstaten van de Gemeenschap, en aan de lidstaten het recht te verlenen om, wanneer zich tijdens deze diensten ongevallen en incidenten op zee voordoen, daarnaar een onderzoek in te stellen, aan zo'n onderzoek deel te nemen of daaraan mee te werken.

Artikel 2

Definities

Voor de toepassing van deze richtlijn en de bijbehorende bijlagen wordt verstaan onder:

- a) “ro-ro-veerboot”: een zeegaand passagiersschip dat de nodige voorzieningen heeft om weg- of spoorvoertuigen het schip op en af te laten rijden en dat meer dan twaalf passagiers vervoert;
- b) “hogesnelheidspassagiersvaartuigen”: een hogesnelheidsvaartuig als omschreven in hoofdstuk X, voorschrift 1 van het SOLAS-verdrag van 1974, als gewijzigd op de datum van aanneming van deze richtlijn, dat bestemd is voor het vervoer van meer dan twaalf passagiers;

- c) **“SOLAS-verdrag van 1974”**: het internationaal verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee van 1974 samen met de protocollen en wijzigingen daarop die op de datum van aanneming van deze richtlijn van toepassing zijn;
- d) **“High Speed Craft Code”**: de “internationale code voor de veiligheid van hogesnelheidsvaartuigen”, zoals vervat in Resolutie MSC 36 (63) van de maritieme veiligheidscommissie van de IMO van 20 mei 1994, als gewijzigd op de datum van aanneming van deze richtlijn;
- e) **“geregelde dienst”**: een reeks overvaarten van ro-ro-veerboten als hogesnelheidspassagiersvaartuigen ten behoeve van het verkeer tussen dezelfde twee of meer havens, welke plaats vinden:
1. volgens een gepubliceerde dienstregeling; of
 2. met een zodanige regelmaat of frequentie dat zij een herkenbare systematische reeks vormen;
- f) **“zeegebied”**: een zeegebied als vastgesteld volgens het bepaalde in artikel 4, lid 2 van Richtlijn 97/.../EG van de Raad inzake veiligheidsvoorschriften en normen voor passagiersschepen;
- g) **“certificaten”**: voor ro-ro-veerboten: een veiligheidscertificaat voor passagiersschepen, dat is afgegeven krachtens de bepalingen van het SOLAS-verdrag van 1974 of overeenkomstig Richtlijn 97/.../EG inzake veiligheidsvoorschriften en normen voor passagiersschepen; voor hogesnelheidspassagiersvaartuigen: een veiligheidscertificaat voor hogesnelheidsvaartuigen en een vergunning voor de exploitatie van hogesnelheidsvaartuigen die zijn afgegeven overeenkomstig de bepalingen van de High Speed Craft Code; samen met de desbetreffende documenten voor uitrusting en indien van toepassing certificaten van vrijstelling;
- h) **“certificaat van vrijstelling”**: een certificaat dat is afgegeven krachtens de bepalingen van voorschrift I A/12(a)(vi) van het SOLAS-verdrag van 1974;

- i) “administratie van de vlaggenstaat”: de bevoegde autoriteiten van de staat onder welks vlag de ro-ro-veerboot of het hogesnelheidspassagiersvaartuig gerechtigd is te varen;
- j) “staat van ontvangst”: een lidstaat naar of vanuit welks havens een ro-ro-veerboot of een hogesnelheidspassagiersvaartuig een geregelde dienst onderhoudt;
- k) “internationale reis”: een reis over zee van een haven in een lidstaat naar een haven buiten die lidstaat of omgekeerd;
- l) “binnenlandse reis”: een reis in zeegebieden van een haven van een lidstaat naar dezelfde haven of een andere haven in die lidstaat;
- m) “erkende organisatie”: een organisatie die erkend is overeenkomstig artikel 4 van Richtlijn 94/57/EG van de Raad van 22 november 1994 inzake gemeenschappelijke voorschriften en normen voor met de inspectie en controle van schepen belaste organisaties en voor de desbetreffende werkzaamheden van maritieme instanties;
- n) “rederij”: een maatschappij die een of meer veerboten exploiteert waarvoor een conformiteitsdocument is afgegeven overeenkomstig artikel 5, lid 2 van Verordening (EG) nr. 3051/95 van de Raad of een maatschappij die hogesnelheidspassagiersvaartuigen exploiteert waarvoor een conformiteitsdocument is afgegeven overeenkomstig Voorschrift IX/4 van het SOLAS-verdrag van 1974, als gewijzigd op de datum van aanneming van deze richtlijn;
- o) “code voor het onderzoek van ongevallen op zee”: de code voor het onderzoeken van ongevallen en incidenten op zee welke door de IMO is aangenomen bij Resolutie A.849(20) van 27 november 1997;
- p) “specifiek onderzoek”: een door de staat van ontvangst verricht onderzoek als omschreven in artikel 7;
- q) “gekwalificeerd inspecteur”: een ambtenaar of een andere persoon die door de bevoegde instantie van een lidstaat naar behoren gemachtigd is om onderzoeken

en inspecties met betrekking tot de certificaten uit te voeren en die voldoet aan de kwalificatie- en onafhankelijkheidscriteria van bijlage 6;

- r) “tekortkoming”: een toestand die die niet in overeenstemming is gebleken met de eisen van deze richtlijn.

Artikel 3

Werkingssfeer

1. Deze richtlijn is van toepassing op alle onder ongeacht welke vlag varende ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen die een geregelde dienst naar of vanuit een haven van een lidstaat onderhouden, wanneer zij internationale of binnenlandse reizen maken in zeegebieden van klasse A.
2. Een lidstaat mag, voor zover dit uitvoerbaar is, deze richtlijn toepassen op ro-ro-veerboten en hogesnelheidsvaartuigen die binnenlandse reizen maken in andere dan de in lid 1 genoemde zeegebieden. In die gevallen worden de desbetreffende regels zonder onderscheid naar vlag, nationaliteit of vestigingsplaats van de rederij toegepast op alle onder dezelfde omstandigheden varende ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen.

Artikel 4

Toepassing

1. Elke staat van ontvangst zorgt ervoor, bij wijze van voorwaarde waaraan ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen moeten voldoen om een geregelde dienst naar of vanuit een of meer van zijn havens te mogen onderhouden, dat de rederijen die dergelijke schepen of vaartuigen exploiteren of willen exploiteren de bepalingen van artikel 6 naleven en dat hun schepen en vaartuigen voldoen aan de eisen van artikel 5.

2. De staat van ontvangst die na verificatie overeenkomstig de bepalingen van artikel 7, lid 1, ervan overtuigd is dat aan de eisen van lid 1 is voldaan, deelt dit schriftelijk aan de rederij mede en zal de maatschappij niet om uit deze richtlijn voortvloeiende redenen beletten die geregelde dienst met haar schip of vaartuig te onderhouden.
3. Een staat van ontvangst staat een rederij niet toe een geregelde dienst naar of vanuit een of meer van zijn havens met een ro-ro-veerboot of een hogesnelheidspassagiersvaartuig te onderhouden:
 - indien niet voldaan is aan de in de artikelen 5 en 6 genoemde voorwaarden, of
 - wanneer hij door de vlaggenstaat niet geraadpleegd is over de gepastheid van de verleende vrijstellingen, als bedoeld in artikel 10, lid 1, of
 - wanneer de tekortkomingen die bij één van de in artikel 7 genoemde specifieke onderzoeken werden geconstateerd, niet naar zijn genoegen werden verholpen overeenkomstig de bepalingen van artikel 8, lid 6,
 - of om in bijlage 2 vermelde redenen.
4. Wanneer staten van ontvangst besloten hebben die rederij overeenkomstig de bepalingen van lid 3 te beletten een schip of vaartuig te exploiteren, stellen zij door middel van een met redenen omkleed besluit de rederij daarvan, en van haar recht van beroep, in kennis. Een ingesteld beroep betekent niet dat het besluit automatisch wordt opgeschort.
5. Bij dezelfde geregelde dienst betrokken staten van ontvangst onderhouden contact met elkaar, wanneer zij de bepalingen van dit artikel toepassen.

Artikel 5

Voorwaarden waaraan ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen moeten voldoen

1. **Ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen moeten:**
 - a) geldige certificaten aan boord hebben, afgegeven door de administratie van de vlaggenstaat of een namens deze optredende erkende organisatie;
 - b) ten behoeve van de afgifte van certificaten krachtens het geharmoniseerde systeem van onderzoek en certificatie worden onderzocht overeenkomstig de toepasselijke in de bijlagen van IMO-resolutie A.746(18) betreffende richtsnoeren voor onderzoek opgenomen procedures en richtsnoeren, zoals deze gelden ten tijde van de aanneming van deze richtlijn, of volgens procedures die hetzelfde doel beogen.

2. **Ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen moeten:**
 - a) voldoen aan de classificatienormen als aangegeven in de voorschriften van een erkende organisatie of de als gelijkwaardig daaraan door de administratie van de vlaggenstaat aanvaarde voorschriften met betrekking tot de bouw en het onderhoud van romp, machines, elektrische installatie en controleapparatuur;
 - b) uitgerust zijn met een reisgegevensrecorder (VDR), die bij een eventueel onderzoek met betrekking tot een ongeval informatie moet kunnen verschaffen. De VDR moet voldoen aan de prestatienormen van IMO-resolutie 861(20) van 27 november 1997 alsmede aan de keuringnormen van IEC-norm nr. 61996. Voor de plaatsing van VDR's aan boord van ro-ro-veerboten of hogesnelheidspassagiersvaartuigen die vóór de aanneming van deze richtlijn zijn gebouwd, is vrijstelling van een aantal eisen mogelijk. Deze vrijstellingen en de voorwaarden waaronder zij kunnen worden verleend worden vastgesteld volgens de procedure van artikel 12.

3. **Ro-ro-veerboten dienen te voldoen aan de specifieke stabiliteitseisen die op regionaal niveau worden vastgesteld en aan de Commissie medegedeeld overeenkomstig Richtlijn 83/189/EEG van de Raad, tezamen met de gemeenschappelijke interpretaties die volgens de procedure van artikel 12 kunnen**

worden aangenomen wanneer deze schepen varen in de regio waarin deze regionale voorschriften gelden.

Artikel 6

Voorwaarden waaraan rederijen moeten voldoen

1. Rederijen nemen de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat aan de specifieke eisen van bijlage I van deze richtlijn wordt voldaan en verschaffen volgens de in artikel 10, lid 5, vermelde procedures aan de bij de geregelde dienst betrokken staten van ontvangst het bewijs dat aan dit lid en aan artikel 5 wordt voldaan.
2. Rederijen mogen staten van ontvangst of een bij het onderzoek veel belang hebbende lidstaat niet beletten een ongeval of incident op zee te onderzoeken, dan wel ten volle aan een dergelijk onderzoek deel te nemen of mee te werken, zoals omschreven in de code voor het onderzoeken van ongevallen op zee. Zij mogen hen ook niet de toegang weigeren tot de informatie die afkomstig is van de VDR van hun bij een dergelijk ongeval of incident betrokken veerboot of vaartuig.
3. Rederijen stellen de staten van ontvangst ervan in kennis dat voor schepen en vaartuigen die onder de vlag van een andere staat dan een lidstaat varen, de administratie van die vlaggenstaat heeft aanvaard dat de rederij verplicht is te voldoen aan de door de staten van ontvangst opgelegde eisen welke een voorwaarde zijn om een geregelde dienst naar of vanuit één of meer van hun havens te onderhouden.

Artikel 7

Verificatie van het bewijs van overeenstemming

1. Iedere staat van ontvangst verifieert de geldigheid van het overeenkomstig de artikelen 5 en 6, lid 1, verstrekte bewijs en verricht een eerste specifiek onderzoek

overeenkomstig de richtsnoeren van bijlage 3, om zich ervan te vergewissen dat de ro-ro-veerboot of het hogesnelheidspassagiersvaartuig aan alle voorwaarden voor het onderhouden van een geregelde dienst naar of vanuit één van zijn havens voldoet.

2. De verificatie van de geldigheid van het bewijs van overeenstemming met de artikelen 5 en 6, lid 1 en het in lid 1 genoemde eerste specifieke onderzoek vinden plaats, hetzij voorafgaand aan het voor een dergelijke geregelde dienst in de vaart brengen van het schip of vaartuig, hetzij uiterlijk binnen twaalf maanden na de in artikel 15, lid 1, vermelde datum, indien het schip of vaartuig op die datum reeds geregelde diensten onderhoudt naar of vanuit havens van de lidstaten.

Wanneer een ro-ro-veerboot of een hogesnelheidspassagiersvaartuig een geregelde dienst onderhoudt, en dit schip, waarvoor de betrokken staten van ontvangst tegenover de rederij hebben bevestigd dat het aan de voor het onderhouden van die geregelde dienst geldende eisen voldoet, moet worden ingezet op een andere geregelde dienst waarbij een andere staat van ontvangst betrokken is, moet deze staat van ontvangst zoveel mogelijk rekening houden met de eerder voor genoemd schip afgegeven bevestigingen. Indien deze andere staat van ontvangst genoegzaam neemt met deze eerdere bevestigingen en de operationele omstandigheden van de geregelde diensten dezelfde zijn, kan hij dat schip ontheffing verlenen van het eerste specifiek onderzoek dat voorafgaat aan de inzet op die andere geregelde dienst.

3. De staten van ontvangst verrichten ook een specifiek onderzoek overeenkomstig de richtsnoeren voor een eerste specifiek onderzoek van bijlage 3, wanneer de ro-ro-veerboot of het hogesnelheidspassagiersvaartuig ingrijpende reparaties, verbouwingen of aanpassingen ondergaat, of wanneer er een verandering in het beheer of van vlag dan wel een overgang naar een andere klasse plaatsvindt.
4. Naast de eerste onderzoeken zullen er in de periode van geldigheid van de certificaten nog twee specifieke onderzoeken op niet-gezette tijden plaatsvinden overeenkomstig de richtsnoeren van bijlage 3. Tenminste één van deze niet vooraf

geplande onderzoeken vindt plaats tijdens een normale overtocht van de ro-ro-veerboot of het hogesnelheidspassagiersvaartuig.

5. Ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen die naar genoegen van de betrokken staat(staten) van ontvangst de specifieke onderzoeken hebben ondergaan moeten door hem(hen) worden vrijgesteld van uitgebreide inspecties als bedoeld in artikel 7, lid 4, van Richtlijn 95/21/EG alsmede van de uitgebreide inspecties waarvoor de gegronde reden is dat zij behoren tot de in Bijlage V, punt 3 omschreven en in artikel 7, lid 1, van Richtlijn 95/21/EG genoemde categorie passagiersschepen .

Artikel 8

Procedures voor specifieke onderzoeken

1. Administraties van twee of meer staten van ontvangst die bij een specifiek onderzoek van hetzelfde schip of vaartuig betrokken zijn werken samen. De specifieke onderzoeken worden uitgevoerd door een team van gekwalificeerde inspecteurs uit de betrokken staat(staten) van ontvangst. Bij een eerste specifiek onderzoek maakt ook een inspecteur van een erkende organisatie deel uit van het team. Dit team beoordeelt op basis van zijn vakbekwaamheid en aan de hand van de richtsnoeren van bijlage 5 of de ro-ro-veerboot of het hogesnelheidspassagiersvaartuig voldoet aan de eisen van de artikelen 5 en 6, lid 1. Zij rapporteren tekortkomingen aan de administraties van de staten van ontvangst.
2. Wanneer zulks door rederijen wordt verlangd, nodigen staten van ontvangst de administratie van de vlaggenstaat die geen staat van ontvangst is uit om zich te laten vertegenwoordigen bij ieder specifiek onderzoek krachtens de bepalingen van deze richtlijn.
3. Staten van ontvangst houden bij het plannen van het eerste onderzoek naar behoren rekening met het vaar- en onderhoudsschema van het schip of vaartuig.

4. De bevindingen van de specifieke onderzoeken worden vastgelegd in een rapport waarvan de vorm wordt vastgesteld volgens de procedure van artikel 12.
5. Indien staten van ontvangst het niet eens kunnen worden over de naleving van de eis van de artikelen 5 en 6, lid 1, stelt de administratie van elke bij een eerste specifiek onderzoek betrokken staat van ontvangst onmiddellijk de Commissie op de hoogte van de redenen van de onenigheid.

Als de Commissie niet binnen één maand bericht ontvangt dat de betrokken lidstaten van ontvangst overeenstemming hebben bereikt, neemt zij stappen om volgens de procedure van artikel 12, lid 6, een beslissing te nemen.

6. Indien er tekortkomingen worden vastgesteld, verplichten de staten van ontvangst de rederij tot de nodige maatregelen om deze tekortkomingen onmiddellijk te verhelpen, of, indien zij geen direct gevaar vormen voor de veiligheid van het schip of vaartuig, dit binnen een nauwkeurig bepaalde en redelijke tijdsperiode te doen. Na het verhelpen van de tekortkomingen verifiëren de betrokken staten van ontvangst of dit volledig naar hun genoegen is gebeurd, en indien dit niet het geval is, beletten zij, overeenkomstig het bepaalde in artikel 4, lid 3, de veerboot of het vaartuig de vaart.

Artikel 9

Het onderzoeken van ongevallen

1. De lidstaten stellen in het kader van hun respectieve nationale wetgevingen een wettelijke regeling vast die hen en iedere andere lidstaat die een aanzienlijk belang heeft in staat stelt onderzoeken in te stellen naar ongevallen en incidenten op zee, daaraan deel te nemen of mee te werken, wanneer hierbij ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen betrokken zijn die een geregelde dienst naar of vanuit hun havens onderhouden, en zij voor hen krachtens deze richtlijn verantwoordelijkheden dragen.

2. Lidstaten die dergelijke onderzoeken instellen, of daaraan deelnemen dan wel meewerken, zorgen ervoor dat het onderzoek zo efficiënt mogelijk en in een zo kort mogelijke tijd wordt uitgevoerd, met inachtneming van de code voor het onderzoeken van ongevallen op zee.
3. De rapporten van zo'n onderzoek worden openbaar gemaakt en ter kennis van de Commissie gebracht.

Artikel 10

Begeleidende maatregelen

1. Lidstaten die een certificaat van vrijstelling afgeven of erkennen werken samen met de betrokken staat van ontvangst of vlaggenstaatadministratie om eventuele meningsverschillen over de juistheid van de vrijstellingen op te lossen voordat het eerste specifiek onderzoek plaatsvindt.
2. De lidstaten brengen de geschikte walsystemen voor navigatieondersteuning en andere informatiesystemen tot stand die ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen bijstaan bij de veilige uitvoering van de geregelde dienst, of een gedeelte daarvan, waarvoor zij verantwoordelijkheid dragen.
3. Ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen die een geregelde dienst naar of vanuit havens van de lidstaten onderhouden ontvangen een identificatienummer overeenkomstig het door IMO-resolutie A.600(15) vastgestelde scheepsidentificatiesysteem van de IMO.
4. Iedere lidstaat verstrekt de Commissie regelmatig bijgewerkte gegevens volgens de lijst van bijlage 4 voor alle ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen die een geregelde dienst naar of vanuit zijn havens onderhouden. Als bij de geregelde dienst twee of meer staten van ontvangst betrokken zijn, mogen de gegevens door één van hen worden verstrekt.

5. De lidstaten zorgen, overeenkomstig hun nationale wetgevingen, voor de vaststelling en handhaving van passende procedures voor:
- een vlotte verificatie van het bewijs dat het eerste onderzoek als vermeld in artikel 7 heeft plaatsgevonden;
 - het overeenkomstig artikel 4, lid 3, beletten dat rederijen met ro-ro-veerboten of hogesnelheidspassagiersvaartuigen een geregelde dienst naar of vanuit één of meer van hun havens onderhouden;
 - het door rederijen instellen van beroep overeenkomstig de bepalingen van artikel 4, lid 4.
6. De lidstaten zorgen ervoor dat de rederijen die met ro-ro-veerboten of hogesnelheidspassagiersvaartuigen geregelde diensten naar of vanuit hun havens onderhouden over geïntegreerde planningsystemen voor noodsituaties aan boord van schepen kunnen beschikken en ermee werken. Hiervoor zullen zij gebruik maken van het kader zoals dat gegeven is in IMO-resolutie A.852(20) betreffende richtsnoeren voor de structuur van geïntegreerde noodplanningsystemen. Als twee of meer lidstaten als staten van ontvangst bij de geregelde dienst betrokken zijn, stellen zij gezamenlijk een plan op voor de verschillende trajecten.
7. De lidstaten zorgen ervoor dat zij als staten van ontvangst, voordat de exploitatievergunning voor hogesnelheidsvaartuigen wordt afgegeven overeenkomstig de bepalingen van punt 1.9.3 van de High Speed Craft Code, door de administratie van de vlaggenstaat steeds volledig bij de besluitvorming betrokken zijn geweest. Zij zorgen ervoor dat de door plaatselijke omstandigheden vereiste beperkingen die nodig zijn voor bescherming van het leven, natuurlijke hulpbronnen en kustactiviteiten worden vastgesteld of gehandhaafd en zij treffen maatregelen voor een doeltreffend toezicht op de naleving van deze beperkingen.

Artikel 11

Ondersteunende maatregelen

1. Door de Commissie wordt een gegevensbank opgezet en onderhouden die alle door de lidstaten overeenkomstig de bepalingen van artikel 10, lid 4, verstrekte gegevens bevat. Toegang tot deze gegevens hebben alle betrokken administraties van vlaggenstaten en de staten van ontvangst. De rederij die verantwoordelijk is voor een onder de werkingssfeer van deze richtlijn vallende ro-ro-veerboot of hogesnelheidspassagiersvaartuig, en andere partijen met een gevestigd belang in de exploitatie van de ro-ro-veerboot of het hogesnelheidspassagiersvaartuig hebben ook toegang tot de gegevens onder voorwaarden die overeenkomstig de procedure van artikel 12 moeten worden vastgesteld.
2. De lidstaten brengen de voorwaarden die door deze richtlijn zijn opgelegd aan iedere rederij die een geregelde dienst onderhoudt naar of vanuit een haven in de Gemeenschap ter kennis van de derde landen die de verantwoordelijkheden van een vlaggenstaat of de met die van een staat van ontvangst gelijkstaande verantwoordelijkheden dragen ten aanzien van ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen die onder de werkingssfeer van deze richtlijn vallen en tussen een haven in een lidstaat en een haven in een derde land heen en weer varen.

Artikel 12

Regelgevend comité

De Commissie wordt bijgestaan door het bij artikel 12, lid 1, van Richtlijn 93/75/EEG opgerichte comité. Het comité verricht zijn werkzaamheden overeenkomstig de in de leden 2 en 3 van dat artikel vastgelegde procedure.

Artikel 13

Wijzigingsprocedure

Deze richtlijn kan worden gewijzigd volgens de in artikel 12 vastgelegde procedure voor aanpassing van de bijlagen aan relevante wijzigingen van verdragen en communautaire instrumenten, in werking getreden nieuwe communautaire instrumenten en IMO-resoluties die van belang worden geacht voor de invoering of verbetering van de bij deze richtlijn ingestelde regeling.

Artikel 14

Straffen

De lidstaten leggen de straffen vast die staan op de overtreding van de overeenkomstig deze richtlijn vastgestelde bepalingen en nemen alle maatregelen die nodig zijn om ervoor te zorgen dat die straffen worden toegepast. De aldus ingevoerde straffen dienen doeltreffend en in evenredigheid met de overtreding te zijn, en een ontradend effect te hebben.

Artikel 15

Tenuitvoerlegging

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk op 1 januari 2000 aan deze richtlijn te voldoen, en stellen de Commissie daarvan onverwijld in kennis.

De bepalingen van artikel 5, lid 2, onder b), zullen uiterlijk [30] maanden na de datum van publicatie van IEC-norm nr. 61996 inwerkingtreden [of met ingang van 1 januari 2002, afhankelijk van welke datum de laatste is].

2. Wanneer de lidstaten deze bepalingen aannemen, wordt in de bepalingen naar de onderhavige richtlijn verwezen of wordt hiernaar verwezen bij de officiële bekendmaking van die bepalingen. De regels voor deze verwijzing worden vastgesteld door de lidstaten.

3. De lidstaten stellen de Commissie onverwijld in kennis van alle bepalingen van nationaal recht die ze op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen. De Commissie stelt de overige lidstaten daarvan in kennis.

Artikel 16

Inwerkingtreding

Deze richtlijn treedt in werking op de dag van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen*.

Artikel 17

Adressanten

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten en de Commissie.

BIJLAGE 1

SPECIFIEKE EISEN WAARAAN REDERIJEN MOETEN VOLDOEN

(als bedoeld in artikel 6, lid 1)

Rederijen moeten er voor zorgen dat aan boord van hun ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen:

- de kapitein, vóórdat het schip of vaartuig aan zijn reis begint, wordt voorzien van passende informatie over de beschikbaarheid van vanaf de wal opererende systemen van navigatieondersteuning en andere informatiesystemen die hem zullen bijstaan bij de veilige uitvoering van de reizen, en dat hij deelneemt aan de door de lidstaten opgezette systemen van navigatieondersteuning en informatiesystemen;
- de toepasselijke bepalingen van de paragrafen 2 tot en met 6 van MSC-Circulaire 699 - Herziene richtsnoeren voor veiligheidsinstructies aan passagiers - worden toegepast;
- op een gemakkelijk toegankelijke plaats een lijst is opgehangen met de regelingen met betrekking tot de werkzaamheden aan boord, die tenminste omvat:
 - a) het dienstrooster voor buitengaats en voor in de haven; en
 - b) de maximumwerktijd of de vereiste minimale rusttijd;
- de kapitein niet wordt belemmerd bij het nemen van enige beslissing die naar zijn deskundig oordeel noodzakelijk is voor de veilige navigatie en bedrijfsvoering, met name bij slecht weer en hoge zee;
- de kapitein een rapport bijhoudt over de navigatieactiviteiten en incidenten die van belang zijn voor een veilige navigatie;
- elke schade aan of blijvende doorbuiging van de rompdeuren en bijbehorende rompbepaling die de integriteit van de veerboot of het schip kunnen aantasten, en alle tekortkomingen bij de borging van deze deuren onmiddellijk worden gerapporteerd

aan de administratie van de vlaggenstaat en de staat van ontvangst, en dat deze onmiddellijk naar hun genoegen wordt gerepareerd;

- voorafgaande aan het vertrek van de ro-ro-veerboot of hogesnelheidspassagiersvaartuig voor zijn reis een bijgewerkt vaarplan beschikbaar is. Bij het opmaken van het vaarplan dienen de richtsnoeren, uiteengezet in MSC-Resolutie ...(70) betreffende richtsnoeren voor vaarplanning, volledig in acht te worden genomen.
- algemene informatie over de aan boord beschikbare diensten en hulp voor ouderen en gehandicapten aan de passagiers bekend wordt gemaakt en aan mensen met een verminderd gezichtsvermogen in geschikte vorm beschikbaar wordt gesteld.

BIJLAGE 2

AANVULLENDE REDENEN OM EEN REDERIJ TE VERHINDEREN EEN RO- RO-VEERBOOT OF HOGESNELHEIDSPASSAGIERSVAARTUIG TE EXPLOITEREN

(als bedoeld in artikel 4, lid 3)

Constatering dat niet is voldaan aan de verplichtingen van :

- Richtlijn 93/75/EEG van de Raad, als gewijzigd, of
- Richtlijn 94/58/EG van de Raad, als gewijzigd, of
- Verordening (EG) nr. 3051/95, als gewijzigd.

BIJLAGE 3

RICHTSNOEREN VOOR SPECIFIEKE ONDERZOEKEN

(als bedoeld in artikel 7)

1. Het eerste specifiek onderzoek moet waarborgen dat aan de wettelijk voorgeschreven eisen, met name de eisen inzake belading, stabiliteit, brandbeveiliging, maximum aantal passagiers, reddingsmiddelen en het vervoer van gevaarlijke goederen, wordt voldaan en moet om die reden en voor zover van toepassing tenminste het volgende omvatten:
 - starten van de noodgenerator;
 - inspectie van de noodverlichting;
 - inspectie van de noodvoeding voor de radio-installaties;
 - beproeving van het boordomroepsysteem;
 - brandoefening, met inbegrip van een demonstratie dat men in staat is de persoonlijke brandweeruitrusting te gebruiken;
 - werking van de noodbrandbluspomp met twee brandslangen aangesloten op de hoofdbrandblusleiding;
 - beproeving van de afstandbediende noodstop voor de brandstofvoorziening naar ketels en hoofd- en hulpmotoren, en voor de ventilatie;
 - beproeving van de bediening op afstand en ter plaatse voor het sluiten van de brandkleppen;
 - beproeving van de branddetectie- en alarmsystemen;
 - beproeving of de branddeuren naar behoren sluiten;
 - werking van de lenspompen;

- sluiting van de waterdichte deuren in de dwarsschotten, zowel op afstand als ter plaatse;
- demonstratie dat bemanningsleden op sleutelposten bekend zijn met de instructies voor het beperken van schade;
- het strijken van tenminste één hulpverleningsboot en één reddingsboot, het starten en beproeven van hun voortstuwing en besturing, en het weer ophalen en terugplaatsen op hun opstellingsplaats;
- controle van de inventaris van alle reddingsboten en hulpverleningsboten;
- beproeving van de stuurinrichting en hulpstuurinrichting van het schip of vaartuig.

Als onderdeel van het eerste specifiek onderzoek dient te worden geverifieerd of constructie en onderhoud van de romp van het schip of vaartuig, de machines, de elektrische installatie en het bedieningssysteem voldoen aan de classificatienormen die in de voorschriften van een erkende organisatie vermeld staan. Bij elk volgend specifiek onderzoek dient te worden nagegaan of dit nog steeds het geval is.

2. Ieder specifiek onderzoek dient, voorzover van toepassing, de in lid 1 genoemde beproevingen, alsook verificatie van de onderhoudsplanning te omvatten.

Bij ieder specifiek onderzoek moet er vooral op worden gelet of de bemanningsleden vertrouwd zijn met en efficiënt op het gebied van veiligheidsprocedures, noodprocedures, onderhoud, veilige bemanning, werkpraktijken, veiligheid van passagiers, procedures op de brug, en handelingen met betrekking tot lading en voertuigen. Het vermogen van zeevarenden om opdrachten en instructies te begrijpen en, voorzover van toepassing, te geven, alsook om te rapporteren in de gemeenschappelijke werktal, zoals vastgelegd in het scheepsjournaal, dient te worden gecontroleerd. Documenten die aantonen dat bemanningsleden met succes een speciale opleiding hebben gevolgd dienen te worden gecontroleerd, met name met betrekking tot:

- het omgaan met grote groepen mensen;
- het met het schip vertrouwd maken;
- de veiligheid, wat betreft het personeel dat belast is met de zorg voor de veiligheid van de passagiers in passagiersruimten, met name die van ouderen en gehandicapten in een noodsituatie, en
- crisisbeheer en menselijk gedrag.

Het specifieke onderzoek omvat ook een vermoeidheidsbeoordeling; gecontroleerd wordt of de dienstroosters onredelijke vermoeidheid veroorzaken, waarbij vooral wordt gekeken naar het wachtdoend personeel. Met het oog hierop moet aan de hand van de wachtrollen, die moeten zijn uitgehangen, worden gecontroleerd of men zich aan de minimumrusttijden houdt.

3. Bij de controle van de bewijzen van beroepsbekwaamheid van de bemanningsleden zullen door derde Staten afgegeven diploma's alleen worden erkend, als zij voldoen aan artikel 9, lid 3, van Richtlijn 94/58/EG van de Raad, als gewijzigd, en mits deze Staten op de witte lijst van IMO staan vermeld.
4. Bijlage 5 bevat een lijst met richtsnoeren voor gekwalificeerde inspecteurs bij de uitvoering van specifieke onderzoeken.

BIJLAGE 4

INFORMATIE DIE AAN DE COMMISSIE MOET WORDEN VERSTREKT

(als bedoeld in artikel 10.4)

Naam van het schip

Vlag

Eigenaar

Rederij

IMO-identificatienummer

Klassesymbolen, -merktekens en -notaties, en nummer waaronder het schip in het register van het classificatiebureau is opgenomen

Informatie betreffende wettelijk voorgeschreven certificaten (data, geldigheid, vrijstellingen)

Onderzoeksrapporten van de vlaggenstaat en de classificatiebureaus

Rapporten van specifieke onderzoeken

Kwalificatie van de bemanning

Operationele beperkingen

Rapporten over tekortkomingen en aanhoudingen krachtens Richtlijn 95/21/EG van de Raad

BIJLAGE 5

RICHTSNOEREN VOOR GEKWALIFICEERDE INSPECTEURS BIJ DE UITVOERING VAN SPECIFIEKE ONDERZOEKEN

(als bedoeld in artikel 8, lid 1)

1. **Passagiersgegevens.** Controleer met welke middelen ervoor wordt gezorgd dat het aantal passagiers waarvoor het schip is gecertificeerd niet wordt overschreden; of het systeem voor registratie van passagiersgegevens aan de voorschriften voldoet en doeltreffend is; hoe de informatie over het totale aantal passagiers aan de kapitein wordt doorgegeven en, in voorkomende gevallen, hoe passagiers die een retourtrip maken zonder aan wal te gaan worden meegeteld in het totaal aantal dat de terugreis maakt.
2. **Informatie over belading en stabiliteit.** Controleer, indien van toepassing, of er betrouwbare instrumenten voor het meten van de diepgang zijn geïnstalleerd en in gebruik zijn; of er maatregelen genomen zijn om ervoor te zorgen dat het schip niet overbelast wordt en het water niet boven de toepasselijke indelingslastlijn komt; of de belading en stabiliteitsbeoordeling volgens de voorschriften gebeuren; of vrachtwagens en andere lading gewogen worden, indien dat is voorgeschreven, en de cijfers aan het schip worden doorgegeven ten behoeve van belading en stabiliteitsbeoordeling; of de instructies voor schadebeperking (damage control) permanent zijn uitgehangen, en aan de scheepsofficieren instructieboekjes daarover zijn uitgereikt.
3. **Vaarklaar maken.** Controleer op welke manier het schip vaarklaar gemaakt wordt voordat het de ligplaats verlaat, waarbij ook volgens een positieve rapportageprocedure bevestigd dient te worden dat alle wind- en waterdichte deuren in de romp gesloten zijn; of alle deuren van de voertuigdekken gesloten zijn voordat het schip de ligplaats verlaat, dan wel net lang genoeg open blijven om het sluiten van de boegklep mogelijk te maken; controleer de sluitingsmiddelen van de boeg-, achter-

en zijdeuren, en of er controlelichten en een videobewakingssysteem zijn die op de navigatiebrug de stand van de deuren aangeven. Eventuele problemen met de werking van de controlelichten, vooral problemen met de schakelaars bij de deuren, dienen genoteerd en gerapporteerd te worden.

4. **Mededelingen in verband met de veiligheid.** Controleer de vorm waarin de routine-mededelingen in verband met de veiligheid worden gedaan en de opgehangen instructies en aanwijzingen over noodprocedures in de toepasselijke taal of talen. De routine-mededelingen moeten aan het begin van de reis worden gedaan, en op alle voor het publiek toegankelijke plaatsen, inclusief de open dekken, gehoord kunnen worden.
5. **Aantekeningen in het journaal.** Controleer of in het journaal aantekening wordt gemaakt van het sluiten van de deuren van boeg en achtersteven en van andere wind- en waterdichte deuren, van de oefeningen met de deuren in de waterdichte schotten, van de beproeving van de stuurinrichting, enz. Ook diepgang, uitwatering en stabiliteit moeten worden genoteerd, alsmede de gemeenschappelijke werktal van de bemanning.
6. **Gevaarlijke goederen.** Controleer of gevaarlijke of verontreinigende goederen volgens de desbetreffende voorschriften worden vervoerd en met name of een verklaring betreffende gevaarlijke of verontreinigende goederen is verstrekt samen met een ladingsbrief of laadplan waarop hun plaats aan boord staat aangegeven; of de betreffende lading door een passagiersschip mag worden vervoerd, en of de gevaarlijke of verontreinigende goederen op de juiste wijze zijn gemerkt, geëtiketteerd, geladen, gestuwd en afgezonderd.

Voertuigen die gevaarlijke of verontreinigende goederen vervoeren moeten van de juiste opschriften voorzien zijn en goed zijn vastgezet. Wanneer er gevaarlijke of verontreinigende goederen worden vervoerd, moet een kopie van de ladingsbrief of het laadplan op de wal beschikbaar zijn. De kapitein moet op de hoogte zijn van de meldingsvoorschriften van Richtlijn 93/75/EEG, als gewijzigd, en de instructies inzake de te volgen noodprocedures en de eerste hulpverlening bij ongevallen met

gevaarlijke goederen of de zee verontreinigende stoffen kennen. Het ventilatiesysteem op de voertuigdekken moet steeds in werking zijn, en in verhoogde werking wanneer de voertuigmotoren draaien; en op de brug moet er een of andere indicatie zijn die laat zien of de ventilatie van de voertuigdekken in werking is.

7. **Het vastzetten van vrachtwagens.** Controleer hoe de vrachtwagens worden vastgezet: groepsgewijs of met afzonderlijke sjorringen; of er voldoende sterke bevestigingspunten zijn. Welke voorzieningen zijn er voor het vastzetten van de vrachtwagens bij zwaar weer of verwacht zwaar weer? Hoe gebeurt het vastzetten van touringcars en motorfietsen? Controleer of het schip over een handleiding voor het vastzetten van lading beschikt.
8. **Voertuigdekken.** Controleer of de ruimten van bijzondere aard en de ro-ro-laadruimten voortdurend worden bewaakt door middel van wachtrondes of een videobewakingssysteem, met het oog op het eventueel gaan schuiven van voertuigen tijdens zwaar weer of betreding door onbevoegden. Branddeuren en toegangsdeuren moeten gesloten worden gehouden en er moeten waarschuwingen zijn opgehangen dat de passagiers niet op de voertuigdekken mogen komen zolang het schip op zee is.
9. **Het sluiten van de waterdichte deuren.** Controleer of de in de bedieningsinstructies voorgeschreven gedragslijn met betrekking tot de deuren in de waterdichte schotten van het schip wordt gevolgd, of de voorgeschreven oefeningen worden uitgevoerd. Het bedieningsorgaan op de brug voor de waterdichte deuren moet, wanneer dat mogelijk is, op "local" gehouden worden. De deuren moeten bij beperkt zicht en gevaarlijke situaties gesloten worden gehouden. De bemanningsleden moeten geleerd hebben de deuren op de juiste wijze te bedienen en op de hoogte zijn van de gevaren van verkeerd gebruik.
10. **Brandrondedienst.** Controleer of er een doeltreffende brandrondedienst wordt onderhouden, zodat een eventuele brand snel kan worden ontdekt. Dit geldt ook voor de ruimten van bijzondere aard waar geen vast branddetectie- en brandalarmsysteem is geïnstalleerd, met dien verstande dat deze ruimten op de onder 8. aangegeven wijze mogen worden bewaakt.

11 a) Communicatie in noodsituaties. Controleer of er volgens de monsterrol voldoende bemanningsleden zijn om passagiers in een noodsituatie bij te staan; de bemanningsleden moeten gemakkelijk als zodanig herkenbaar zijn en in staat zijn met passagiers in een noodsituatie te communiceren, waarbij gekeken moet worden naar een passende en toereikende combinatie van de volgende factoren:

- a) de taal, of talen, die geschikt is voor de belangrijkste nationaliteit(en) van de op een bepaald traject vervoerde passagiers;
- b) de waarschijnlijkheid dat een elementaire kennis van het Engels voldoende is om een passagier die hulp nodig heeft eenvoudige instructies te geven, ongeacht of de passagier en het bemanningslid dezelfde taal spreken;
- c) in een noodsituatie kunnen andere manieren van communicatie nodig zijn (bijv een demonstratie, aanwijzingen met de hand, de aandacht vestigen op de plaats van instructies, verzamelpunten, reddingsmiddelen of ontsnappingsroutes, wanneer mondelinge communicatie niet mogelijk is
- d) de mate waarin volledige veiligheidsinstructies aan passagiers in hun moedertaal of moedertalen zijn gegeven;
- e) de talen waarin tijdens een noodsituatie of oefening mededelingen kunnen worden omgeroepen om de passagiers essentiële aanwijzingen te geven en het de bemanningsleden gemakkelijker te maken de passagiers te helpen.

11 b) Gemeenschappelijke werktal voor de bemanning. Controleer of er een werktal is vastgesteld met het oog op doeltreffende uitvoering van de veiligheidstaken van de bemanning, en of deze werktal in het scheepsjournaal genoteerd is.

12. Veiligheidsuitrusting. Controleer of de reddings- en brandbestrijdingsmiddelen, met inbegrip van de branddeuren en andere gemakkelijk controleerbare constructieve brandveiligheidsvoorzieningen, in orde zijn; of brandbestrijdingsinstructies

permanent zijn opgehangen, dan wel of desbetreffende instructieboekjes ter informatie aan de scheepsofficieren ter beschikking gesteld zijn; of reddingsvesten op geschikte plaatsen zijn opgeborgen, en de opbergplaatsen van de reddingsvesten voor kinderen gemakkelijk als zodanig te herkennen zijn; of de lading van voertuigen niet de werking belemmert van brandblusinstallaties, noodafsluiters, bedieningsorganen van de stormkleppen, enz. die eventueel op de voertuigdekken aanwezig zijn.

13. Navigatie- en radiocommunicatieapparatuur. Controleer of de navigatie- en radiocommunicatieapparatuur, waaronder EPIRB's, goed werkt.

14. Extra noodverlichting. Controleer of er aanvullende noodverlichting is geïnstalleerd wanneer de voorschriften dat vereisen, en of er een register van gebreken wordt bijgehouden.

15. Vluchtwegen. Controleer of de vluchtwegen volgens de regels gemarkeerd zijn, en of de verlichting daarvan zowel vanuit de hoofdvoeding als de noodvoeding gewaarborgd is. Welke maatregelen worden genomen om vluchtroutes vrij van voertuigen te houden waar deze over of langs voertuigdekken lopen? Controleer of uitgangen, met name uitgangen van belastingvrije winkels die soms door stapels goederen worden versperd, worden vrijgehouden.

16. Het vaarboek. Controleer of aan de kapitein en elke hogere officier een kopie van het vaarboek is verstrekt en of er nog andere kopieën voor alle bemanningsleden beschikbaar zijn; of er ook controlelijsten voor het vaarklaar maken en andere werkzaamheden zijn..

17. Het schoonhouden van de machinekamer. Controleer of de machinekamer wat het onderhoud betreft schoon gehouden wordt.

18. Afvalverwijdering. Controleer of de voorzieningen voor het verwerken en verwijderen van afval voldoende zijn.

19. Planmatig onderhoud. Alle rederijen moeten specifieke permanente opdrachten hebben, inclusief een systeem van planmatig onderhoud, voor alle voor de veiligheid van belang zijnde zones, met inbegrip van de boeg-, achter- en zijdeuren en hun sluitmiddelen, maar ook voor de machinekamer en de veiligheidsuitrusting. Men dient te beschikken over schema's voor het periodiek controleren van alle onderdelen, om de veiligheid op het allerhoogste peil te houden. Er moeten procedures zijn die voorzien in het registreren van tekortkomingen en de bevestiging dat deze naar behoren zijn verholpen, zodat de kapitein en de aangewezen persoon aan wal binnen de beheersstructuur van de rederij van de tekortkomingen op de hoogte zijn en worden ingelicht wanneer deze binnen een bepaalde tijd zijn verholpen. De periodieke controle van de goede werking van het sluitsysteem van de binnenste en buitenste boegdeur dient mede de verklikkerlampjes, bewakingsapparatuur en spuigaten in de ruimten tussen de boegklep en de binnendeur te omvatten, en in het bijzonder de sluitmechanismen en de bijbehorende hydraulische systemen.

20. Het maken van een reis. Tijdens een reis moet van de gelegenheid gebruik worden gemaakt om te controleren op overbezetting, waarbij wordt gekeken naar de beschikbare zitplaatsen en de versperring van doorgangen, trappen en nooduitgangen door bagage of door passagiers die geen zitplaats kunnen vinden. Ook moet worden gecontroleerd of passagiers het voertuigdek hebben verlaten voordat het schip afvaart, en of zij niet eerder toegang krijgen dan vlak voor het afmeren.

BIJLAGE 6

KWALIFICATIE- EN ONAFHANKELIJKHEIDSCRITERIA VOOR GEKWALIFICEERDE INSPECTEURS

(als bedoeld in artikel 2, onder q)

1. De gekwalificeerde inspecteur moet door de bevoegde instantie van de lidstaat zijn gemachtigd de specifieke onderzoeken als bedoeld in artikel 7 uit te voeren.
 - De gekwalificeerde inspecteur moet minstens een jaar bij de bevoegde instantie van een lidstaat als vlaggestaatinspecteur werkzaam zijn geweest, belast met onderzoeken en certificering overeenkomstig het SOLAS-verdrag van 1974,
 - en in het bezit zijn van:
 - a) een bewijs van bekwaamheid als kapitein, dat deze persoon in staat stelt het bevel te voeren over een schip van 1 600 BRT of meer (zie STCW, voorschrift II/2), of
 - b) een bewijs van bekwaamheid als hoofdwerktuigkundige, dat deze persoon in staat stelt die taak op zich te nemen aan boord van een schip waarvan de hoofdmachine-installatie een vermogen heeft van 3 000 kW of meer (zie STCW, voorschrift III/2), of
 - c) het diploma van scheepsbouwkundig ingenieur, werktuigbouwkundig ingenieur of ingenieur op een met de scheepvaart verband houdend gebied, en in die hoedanigheid ten minste vijf jaar hebben gewerkt,
 - en in de gevallen onder a) en b), ten minste vijf jaar op zee werkzaam zijn geweest als officier in de dekdienst, respectievelijk de machinekamerdienst;

ofwel moet hij:

- in het bezit zijn van een relevant universitair diploma of een gelijkwaardige opleiding hebben gevolgd, en
 - opgeleid en gediplomeerd zijn aan een school voor inspecteurs scheepsveiligheid, en
 - ten minste twee jaar als vlaggestaatsinspecteur bij de bevoegde instantie van een lidstaat werkzaam zijn geweest, belast met controle en certificering overeenkomstig het SOLAS-verdrag van 1974,
3. De gekwalificeerde inspecteur moet schriftelijk en mondeling met zeevarenden kunnen communiceren in de op zee het meest algemeen gesproken taal.
 4. De gekwalificeerde inspecteur moet passende kennis hebben van de bepalingen van het SOLAS-verdrag en van de desbetreffende procedures van deze richtlijn.
 5. Gekwalificeerde inspecteurs die specifieke onderzoeken verrichten mogen noch een commercieel belang hebben in de betrokken rederij of enige andere rederij die een geregelde dienst onderhoudt naar en vanuit de betrokken staat van ontvangst dan wel in de geinspecteerde ro-ro-veerboten of hogesnelheidspassagiersvaartuigen, noch in dienst zijn van of werkzaamheden verrichten namens niet-gouvernementele organisaties die wettelijk voorgeschreven of classificatieonderzoeken van schepen verrichten of certificaten afgeven voor dat doel.

**BESLUIT VAN HET GEZAMENLIJK COMITÉ VAN DE EUROPESE
ECONOMISCHE RUIMTE**

nr. (..) /9.

van (..) (.....) 199,

tot wijziging van bijlage XIII (Vervoer) van het EER-Verdrag

HET GEZAMENLIJK COMITÉ VAN DE EUROPESE ECONOMISCHE RUIMTE,

Gelet op de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte, als aangepast door het Protocol ter aanpassing van de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte, in het hierna volgende aangeduid als de Overeenkomst, en met name op artikel 98 daarvan;

Overwegende dat bijlage XIII van de Overeenkomst werd gewijzigd door Besluit nr. 8/96⁽¹⁾ van het Gezamenlijk Comité van de EER;

Overwegende dat Richtlijn (98/.. /EG) van de Raad van (.. ... 1998) betreffende voorwaarden voor het onderhouden van geregelde diensten met ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen in de Gemeenschap⁽²⁾ in de Overeenkomst moet worden opgenomen;

HEEFT ALS VOLGT BESLOTEN:

Artikel 1

⁽¹⁾ PB L 102 van 25. 4.1996, blz. 51.

Het volgende punt zal worden ingevoegd na punt 56c (Verordening (EG) nr. 3051/95 van de Raad):

“56.d 395 L : Richtlijn (98/./EG) van de Raad van (.. ... 1998) betreffende voorwaarden voor het onderhouden van geregelde diensten met ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen in de Gemeenschap (PB nr. L ... van ... 1998, blz. ..)”

Artikel 2

De teksten van Richtlijn 98/./EG in de IJslandse en Noorse taal, die als bijlage bij de respectieve taalversies van dit Besluit zijn opgenomen, zijn authentiek.

Artikel 3

Dit Besluit zal in werking treden op .../.../19.., vooropgesteld dat alle kennisgevingen krachtens artikel 103, lid 1, van de Overeenkomst aan het Gezamenlijk Comité van de EER zijn gedaan.

Artikel 4

Dit Besluit zal worden gepubliceerd in de EER-sectie en het EER-supplement van het Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen.

(2) PB L ... van 9., blz.

Gedaan te Brussel, .../..../199..

Voor het Gezamenlijk Comité van de EER,
De Voorzitter,

.....

FINANCIËLE VERKLARING

1 TITEL VAN DE MAATREGEL **Vorstel voor een Richtlijn van de Raad betreffende voorwaarden voor het onderhouden van geregelde diensten met ro-ro-veerboten en hogesnelheids passagiers-schepen in de Gemeenschap**

2 BEGROTINGSLIJNEN Deel A (zie §10)
Deel B: B2-702 (zie § 7)

3 JURIDISCHE GRONDSLAG

Het bereiken van veiligheid in het vervoer over zee: artikel 84, lid 2, van het Verdrag gekoppeld met artikel 75, lid 1, sub c.

4 OMSCHRIJVING VAN DE MAATREGEL

4.1 Algemene doelstelling

Het opzetten van een gemeenschappelijk systeem van verplichte controles voor geregelde diensten met ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen en van een systeem voor het onderzoeken van ongelukken.

4.2 Duur en regelingen voor hernieuwing

Onbepaald

5 INDELING VAN DE UITGAVEN EN ONTVANGSTEN

5.1 Niet-verplichte uitgaven

5.2 Niet-gesplitste kredieten: deel A

Gesplitste kredieten: deel B

6 AARD VAN DE UITGAVEN EN ONTVANGSTEN

Uitgaven voor de ontwikkeling van een gegevensbank voor te verzamelen informatie over rederijen en hun schepen en vaartuigen die geregelde veerdiensten in de Gemeenschap onderhouden.

Administratieve uitgaven voor het doen functioneren van de gegevensbank (het bijwerken van gegevens).

7 FINANCIËLE GEVOLGEN voor de beleidskredieten (deel B van de begroting):

7.1 Wijze van berekening van de totale kosten van de maatregel (verband tussen de afzonderlijke en totale kosten)

De totaalkosten bestaan uit de uitgaven voor de apparatuur en de ontwikkelingskosten van de programmatuur die nodig zijn om de gegevensbank te laten functioneren.

7.2 Uitsplitsing van de kosten naar soort

Vastleggingskredieten in miljoen ecu
(tegen huidige prijzen)

uitsplitsing	jaar n	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 e	totaal
apparatuur	0,25	0,10	0,05	0,03	0,03	0,03	0,50
programmatuur	0,50	0,25	0,07	0,07	0,07	0,07	1,05
totaal	0,75	0,35	0,12	0,11	0,11	0,11	1,55

8 BEPALINGEN IN DE VOORGESTELDE MAATREGEL OM BEDROEG TEGEN TE GAAN

Toepassing van de procedures voor het uitnodigen van de deskundigen van de lidstaten voor de vergaderingen van het Comité.

9 ELEMENTEN VAN DE RENTABILITEITSANALYSE

9.1 Specifieke en gekwantificeerde doelstellingen; doelgroep

Doel is een betere beveiliging van het leven van de Europese burger door middel van maatregelen ter vermindering van de risico's voor passagiers aan boord van ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen op geregelde diensten in Europa, door er voor te zorgen dat alle schepen en vaartuigen onderworpen zijn aan hetzelfde verplichte controlestelsel voordat zij met een geregelde dienst beginnen. De resultaten van deze controles moeten aan alle belanghebbende partijen in de meest geschikte vorm beschikbaar worden gesteld, d.w.z. door middel van een elektronische gegevensbank die gemakkelijk bijgewerkt en geraadpleegd kan worden. Op deze manier wordt volledige doorzichtigheid en helderheid verkregen over de voorwaarden waaraan moet worden voldaan voor het onderhouden van geregelde ro-ro-veerdiensten in elk van de lidstaten.

9.2 Beweegredenen voor de maatregel

Ondersteuning van de lidstaten bij de tenuitvoerlegging door een informatiehulpmiddel te verschaffen dat noodzakelijk is voor een geharmoniseerde en consistente toepassing van de eisen van de richtlijn. Het op geharmoniseerde wijze aan de Commissie verstrekken van informatie die noodzakelijk is om de doeltreffendheid van de richtlijn te beoordelen en om het Comité in staat te stellen om beslissingen te nemen op basis van *betrouwbare en volledige informatie*.

9.3 Het volgen en evalueren van de maatregel

Het volgen en evalueren van de maatregel zal plaatsvinden door analyse van de in de gegevensbank verzamelde informatie die door de administraties van de lidstaten wordt verstrekt op basis van de door hen uitgevoerde controles, en door jaarlijks verslag uit te brengen aan het Comité voor veiligheid op zee.

Als meetactiviteiten (resultaat-indicatoren) zal het aantal geïnspecteerde schepen en vaartuigen worden gebruikt en de afweging van prestaties tegen de doelstellingen (effect-indicatoren) zal plaatsvinden aan de hand van het aantal beslissingen en de redenen daarvoor van de lidstaten om veerboten en vaartuigen te verhinderen een geregelde dienst te onderhouden naar en van hun havens.

Zonodig zullen dit volgen en evalueren worden aangevuld met onderzoeksmis­sies om de oorzaken en redenen te onderzoeken waarom veerboten en vaartuigen eventueel verhinderd werden om diensten naar en van havens van de lidstaten te onderhouden.

De beoordeling van de verkregen evaluatieresultaten zal worden gebruikt om verslag aan het Comité uit te brengen en om zonodig wijzigingen voor te stellen om de tenuitvoerlegging van de richtlijn te verbeteren.

10 ADMINISTRATIEVE UITGAVEN (SECTIE III, DEEL A VAN DE BEGROTING)

De daadwerkelijke inzet van de noodzakelijke administratieve middelen zal afhangen van de jaarlijkse beslissing van de Commissie over de toewijzing van middelen, met inachtneming van het aantal personeelsleden en aanvullende bedragen waarvoor de begrotingsinstantie toestemming heeft gegeven.

10.1 Invloed op het aantal posten

soort post	toe te wijzen personeel voor het beheer van de activiteit	bron	duur
------------	---	------	------

		<u>permanente</u> <u>posten</u>	<u>tijdelijke</u> <u>posten</u>	aanwezige middelen in het DG of departement in kwestie	aanvullende middelen	
ambtena- ren en tijdelijk personeel	A	-	1	1	-	3 jaar
	B	1	-	1	-	onbepaald
	C	-	-	-	-	-
andere middelen		-	-	-	-	-
totaal		1	1	2	-	

10.2 Totaal financieel effect van aanvullende personeelsmiddelen

	Bedrag in ecu	berekeningsmethod
ambtenaren	n.v.t.	n.v.t.
tijdelijk personeel		
ander personeel (geef begrotingsrubriek aan)		
totaal	n.v.t.	

10.3 Toename van andere administratieve uitgaven als gevolg van de activiteit

begrotingslijn	bedrag in ecu	berekeningswijze
A 2510	20.000	*
A 130	12.000	**
totaal	32.000	

- * Het Comité voor veiligheid op zee komt reeds bijeen voor kwesties in verband met andere communautaire richtlijnen met betrekking tot de veiligheid op zee. Er wordt één extra dagvergadering per jaar noodzakelijk geacht om bepaalde kwesties in verband met dit voorstel te bespreken (geschatte reiskosten: 20.000 ecu).

- ** Missies: er worden als vervolg op het voorstel 6 missies binnen de EU noodzakelijk geacht (geschatte jaarlijkse kosten: 12.000 ecu.). De middelen zullen worden verkregen doorerschikking van de begroting voor missies.

NOTITIE OVER DE VERWACHTE EFFECTEN

EFFECTEN VAN HET VOORSTEL OP HET BEDRIJFSLEVEN en in het bijzonder de kleine en middelgrote ondernemingen (KMO's)

TITEL VAN HET VOORSTEL:

Voorstel voor een Richtlijn van de Raad betreffende de voorwaarden voor het onderhouden van geregelde diensten met ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen in de Gemeenschap.

Referentienummer van het document: COM(95)302 def. van 12. 7.1995

Het voorstel

- 1. Waarom is, rekening houdend met het subsidiariteitsbeginsel, communautaire wetgeving op dit gebied noodzakelijk en wat zijn de voornaamste doelstellingen?*

De Gemeenschap heeft de verplichting om veiligheid in het vervoer over zee te bereiken (artikel 84, lid 2, van het Verdrag, gekoppeld met artikel 75, lid 1 sub c). De belangrijkste doelstelling van het voorstel bestaat uit de totstandbrenging en tenuitvoerlegging van geharmoniseerde voorwaarden voor het veilig onderhouden van geregelde diensten met ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen naar en van communautaire havens, teneinde te komen tot een uniform veiligheidsniveau en teneinde een adequate deelname van de lidstaten te waarborgen aan ieder onderzoek van ongelukken op zee waarbij deze schepen of vaartuigen betrokken zijn.

Onder verwijzing naar het subsidiariteitsbeginsel behoort het tot de verantwoordelijkheid van de lidstaten om een beslissing te nemen over de uitvoeringsmiddelen die het beste bij hun binnenlands systeem passen om de geharmoniseerde tenuitvoerlegging en toezicht op de naleving van de eisen van de Richtlijn te waarborgen.

De lidstaten dragen de verantwoordelijkheid voor de beslissing of en zo ja in hoeverre de eisen van deze Richtlijn moeten worden uitgebreid tot ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen die op binnenlandse routes varen en daarbij niet verder dan 20 mijl uit de dichtstbijzijnde kust komen. Deze kwestie wordt overeenkomstig het subsidiariteitsbeginsel overgelaten aan de lidstaten teneinde de effecten op de betrokken bedrijven te verkleinen (zie punt 5).

De effecten op het bedrijfsleven

2. Op welke bedrijven is het voorstel van invloed?

- *in welke sectoren;*
- *in welke grootteklassen (aandeel van kleine en middelgrote ondernemingen);*
- *in welke specifieke geografische gebieden.*

De sector van het bedrijfsleven waarop dit voorstel invloed zal hebben omvat de rederijen die geregelde diensten met ro-ro-veerdiensten of hogesnelheidspassagiersvaartuigen onderhouden naar en van de havens van de lidstaten. Een aantal van deze ondernemingen behoort tot het midden- en kleinbedrijf, met name de rederijen die binnenlandse diensten in een gebied van beperkte geografische omvang en daarbij gedurende het grootste deel van de overtocht slechts minder dan 20 mijl uit de kust varen.

Aan de andere kant wordt een aantal geregelde diensten met ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen, met name op internationale trajecten, door grote rederijen onderhouden, zoals P&O en de Stena-lijn in de Ierse Zee en Finmare in de Adriatische Zee (met 92 schepen).

De door de lidstaten verstrekte informatie geeft aan dat het totale aantal door deze ondernemingen geëxploiteerde ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen op binnenlandse en internationale trajecten enkele duizenden bedraagt, met een tamelijk hoge concentratie in Frankrijk, Italië, Spanje en Griekenland.

Er kunnen geen specifieke geografische gebieden binnen de Gemeenschap worden onderscheiden waar deze bedrijven worden aangetroffen: diensten met ro-ro-veerboten en hogesnelheidspasagiersschepen zijn gevestigd in alle lidstaten die over een kustlijn beschikken. Het aantal schepen in gebruik is in het algemeen evenredig met de lengte van de kustlijn, het aantal havens, het aantal eilanden binnen de territoriale wateren, en voor internationale reizen van de vraag van het publiek naar passagiersvervoer over zee naar buurlanden (bijv. de veerdiensten over het Kanaal en die in de Oostzee en Middellandse Zee).

3. *Wat moeten bedrijven doen om aan het voorstel te voldoen?*

Rederijen zullen er voor moeten zorgen dat de veerboten en hogesnelheidsvaartuigen die zij de geregelde diensten willen laten uitvoeren voldoen aan de in internationale verdragen en de toepasselijke communautaire wetgeving vastgelegde veiligheidsnormen, en zij zullen daarvan bewijzen moeten overleggen. Met dat doel zullen zij deze schepen en vaartuigen, vóórdat zij op een geregelde dienst in de vaart worden genomen, onderwerpen aan een eerste controle door de administraties van de lidstaten van de havens waarop zij willen varen. Het blijven voldoen aan de eisen van deze richtlijn zal met regelmatige tussenpozen geregeld worden gecontroleerd met behulp van specifieke tussencontroles.

Daartegenover staat dat schepen en vaartuigen die blijven voldoen aan de voorwaarden om een geregelde dienst te onderhouden ontheffing kunnen krijgen van de uitgebreide inspecties van de havenstaatcontrole, als ingesteld in Richtlijn 95/21/EG van de Raad.

Daarnaast zullen deze rederijen moeten waarborgen dat de betrokken lidstaten het volste recht wordt verleend om deel te nemen aan ieder onderzoek van ongelukken op zee waarbij een van hun schepen of vaartuigen betrokken is, ongeacht hun vlag en de plaats van het eventuele ongeluk. Om dergelijke onderzoeken te vergemakkelijken zullen ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen worden verplicht om een registratieapparaat voor reisgegevens ('zwarte doos') aan boord te hebben die voldoet aan de door de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) vastgestelde prestatienormen.

4. *Welke economische effecten zijn van de voorgestelde wetgeving te verwachten?*

- *voor de werkgelegenheid;*
- *voor de investeringen en de oprichting van nieuwe bedrijven;*
- *voor het concurrentievermogen van het bedrijfsleven.*

Er wordt geen effect verwacht op de werkgelegenheid binnen de rederijen die geregelde diensten met ro-ro-veerdiensten of hogesnelheidspassagiersvaartuigen onderhouden.

Het voorstel zal vermoedelijk een belangrijk en gunstig effect hebben op de concurrentiepositie van het bedrijfsleven. Door de totstandbrenging van een bestel van geharmoniseerde controles voor alle schepen en vaartuigen die dezelfde geregelde dienst naar en van havens van de lidstaten onderhouden, zullen voor alle betrokken exploitanten gelijke omstandigheden worden geschapen. Wanneer in aanmerking wordt genomen dat tegen het eind van het volgend decennium maritieme cabotage in de gehele Gemeenschap zal worden geliberaliseerd, zullen een dergelijke geharmoniseerde tenuitvoerlegging en toezicht op de naleving van de internationale en communautaire veiligheidsnormen verstoring van de concurrentieverhoudingen voorkomen.

Verwacht wordt dat het voorstel een gunstige invloed heeft op investeringen en de oprichting van nieuwe bedrijven, omdat het door middel van zijn eis van het verplicht aan boord hebben van registratieapparaten voor reisgegevens de ontwikkeling en fabricage van dit soort apparatuur zal bevorderen en bespoedigen. Ook de installatie van deze apparatuur aan boord zal zorgen voor extra werkgelegenheidskansen in de scheepsbouw- en scheepsreparatiesector en de (elektrische) toeleveringsbedrijven.

5. *Bevat het voorstel maatregelen teneinde rekening te houden met de specifieke situatie van kleine en middelgrote ondernemingen (bijv. minder strenge of andere eisen)?*

Om in punt 3 uiteengezette redenen is het toepassingsgebied van de richtlijn beperkt tot geregelde diensten op internationale trajecten en op binnenlandse trajecten waarbij het

schip of vaartuig meer dan 20 mijl uit de kust vaart. Het wordt aan de discretionaire bevoegdheid van de lidstaten overgelaten om te besluiten of de eisen geheel of gedeeltelijk moeten gelden voor schepen en vaartuigen die op binnenlandse trajecten minder dan 20 mijl uit de kust varen. De meeste middelgrote en kleine bedrijven zijn met name op dit soort vaart actief. Verwacht wordt dat de veiligheid van deze categorie schepen en vaartuigen voldoende zal zijn verzekerd bij de inwerkingtreding van de Richtlijn van de Raad betreffende de voorschriften en normen voor passagiersschepen, omdat deze richtlijn een reeks gedetailleerde en geharmoniseerde veiligheidseisen vaststelt voor passagiersschepen en hogesnelheidspassagiersvaartuigen die op binnenlandse trajecten varen, met ondersteuning door middel van een geharmoniseerd stelsel van controles en certificatie om naleving te waarborgen.

Raadpleging

- 6. Geef een overzicht van de instanties die over het voorstel zijn geraadpleegd en de hoofdlijnen van hun standpunten.*

De European Community Shipowners Association (ECSA.):

De rederijen die ro-ro-veerdiensten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen exploiteren toonden zich voornamelijk bezorgd over de mogelijkheid dat het voorstel weer een reeks van controles en certificatie op een nieuw niveau met zich mee zal brengen, maar erkenden de belangrijke voordelen die het zou bieden voor rederijen die schepen en vaartuigen exploiteren die volledig voldoen aan de internationale en communautaire veiligheidsnormen.

Bovendien zou het in deze maatregel voorgestelde controlebestel zorgen voor zekerheid voor de exploitanten over de te vervullen voorwaarden en zou het ook de overgang van dergelijke schepen naar andere, soortgelijke diensten in de Gemeenschap vergemakkelijken zonder dat rederijen gedwongen zijn de indeling, uitrusting of bemanning van het schip of vaartuig aan te passen om tegemoet te komen aan de

uiteenlopende eisen van de afzonderlijke lidstaten, wat de situatie van dit moment lijkt te zijn.

Daarnaast wordt de ontheffing van ongeplande en willekeurige uitgebreide inspecties van havenstaatcontrole voor schepen en vaartuigen die voldoen aan de door deze richtlijn opgelegde voorwaarden door de rederijen gezien als een belangrijke compensatie die kwaliteitsreders beloont.

De Federation of Transport Workers' Unions in de Europese Unie (FST)

De FST staat volledig achter het initiatief van de Commissie en drong er op aan dat uiterst belang wordt gehecht aan de doeltreffende tenuitvoerlegging van de bemanningseisen en de internationaal overeengekomen sociale bepalingen.

ISSN 0254-1513

COM(98) 71 def.

DOCUMENTEN

NL

07 11 06

Catalogusnummer : CB-CO-98-075-NL-C

ISBN 92-78-30979-6

Bureau voor officiële publikaties der Europese Gemeenschappen

L-2985 Luxemburg