COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

COM(95) 28 def.
Brussel, 13.02.1995

95/0028 (SYN)

Voorstel voor een

VERORDENING (EG) VAN DE RAAD

BETREFFENDE EEN VEILIGHEIDSBELEID VOOR RO-RO PASSAGIERSSCHEPEN

(door de Commissie ingediend)

TOELICHTING

ALGEMENE INLEIDING

1. Door de tragische schipbreuk van de Estse RoRo-veerboot *Estonia* tijdens diens reis van Tallin naar Stockholm op 28 september 1994, waarbij meer dan 900 mensen de dood vonden, is eens te meer benadrukt hoe dringend noodzakelijk het is dat er maatregelen genomen worden om passagiersschepen veiliger te maken. Dit was het laatste ongeval in een gehele reeks van rampen met veerboten waarvan die met de *Scandinavian Star* en de *Herald of Free Enterprise* wel het meest berucht zijn. De tabel in de bijlage geeft een overzicht van de omstandigheden waarin de overige grote veerbootrampen sedert 1980 hebben plaatsgevonden en van de slachtoffers die daarbij gevallen zijn.

2. In februari 1993 heeft de Commissie het Parlement en de Raad haar Mededeling over een gemeenschappelijk beleid inzake de veiligheid op zee[1] voorgelegd, die vergezeld gaat van een actieprogramma dat mede ter verbetering van de veiligheid van passagiersschepen bedoeld is. Door een aantal concrete maatregelen betreffende de opleiding van bemanningsleden, classificatiemaatschappijen en havencontrole moet de veiligheid van RoRo-veerboten aanzienlijk verbeterd worden. De Raad heeft op 22 november 1994 reeds de eerste twee voorstellen aangenomen. De diensten van de Commissie werken momenteel ook aan een voorstel over constructienormen voor passagiersschepen die nog niet aan internationale verdragsbepalingen onderworpen zijn.

3. Een belangrijk element ontbreekt nog, en wel het veiligheidsbeleid met betrekking tot RoRo-veerboten. De meeste industriebedrijven met zeer gevaarlijke activiteiten hebben duidelijke en gedetailleerde veiligheidsvoorschriften en -procedures die op alle aspecten van hun werkzaamheden betrekking hebben. In dit opzicht loopt de scheepvaartindustrie achter. De Internationale Maritieme Organisatie (IMO) heeft dit ingezien en heeft IMO-Resolutie A.741(18) betreffende de internationale veiligheidscode voor een veilige scheepvaart en ter voorkoming van verontreiniging (ISM-code) goedgekeurd. Deze resolutie moet deel gaan uitmaken van de SOLAS 74-Conventie (Internationale conventie betreffende de veiligheid op zee). RoRo-veerboten zullen echter pas vanaf 1 juli 1998 hieronder vallen. Bovendien blijkt uit de bewoordingen waarin de ISM-code gesteld is dat het hier om een reeks aanbevelingen gaat.

4. In paragraaf 28 van hoofdstuk 2 van bovengenoemde mededeling heeft de Commissie reeds aangegeven dat een specifieke verplichte toepassing van deze code op passagiersschepen nader onderzoek behoeft. De door de IMO voorgestelde datum (juli 1998) ligt te ver in de toekomst. Daarom stelt de Commissie voor deze datum naderbij te brengen (juli 1996, zoals

---

[1] COM(93)66 def. van 24.2.1993.

de Raad in zijn resolutie van 22 december 1994[2] voorstelt) en er zorg voor te dragen dat alle bepalingen van deze code verplicht worden gesteld voor alle bedrijven die RoRo-veerboten van en naar havens in de Gemeenschap exploiteren. Dit zou dan garanderen dat vanaf 1 juli 1996 alle bedrijven die RoRo-veerboten in de vaart hebben, ongeacht de door hen gevoerde vlag, een geïntegreerd veiligheidsbeleid hebben dat zij aan boord van al hun RoRo-schepen daadwerkelijk moeten toepassen.

NOODZAAK VAN EEN VERORDENING VAN DE RAAD

5. a) Wat zijn de doelstellingen van de voorgenomen maatregelen ten opzichte van de verplichtingen van de Gemeenschap ?

De verplichtingen van de Gemeenschap in dit verband zijn de totstandbrenging van een veilige zeevaart (artikel 84, lid 2 van het Verdrag in combinatie met artikel 75, lid 1, sub c)). De voorgestelde actie heeft meer specifiek tot doel de veiligheid van RoRo-veerboten voor passagiersvervoer die een geregelde dienst vanaf communautaire havens onderhouden, te vergroten. Dit is in feite een component van het gemeenschappelijk beleid inzake de veiligheid op zee, dat de Commissie op 23 februari 1993 heeft goedgekeurd. Bovendien heeft de Raad op 22 december 1994 een resolutie goedgekeurd betreffende de veiligheid van RoRo-veerboten voor passagiersvervoer[3], waarmee de Commissie wordt gevraagd een voorstel voor te leggen betreffende een verplichte en vervroegde toepassing van de internationale veiligheidscode (IMO-Resolutie A.741 (18)) voor alle RoRo-veerboten voor passagiersvervoer die geregelde diensten van en naar Europese havens onderhouden, een en ander in overeenstemming met het internationaal recht.

b) Is de voorgenomen actie uitsluitend de verantwoordelijkheid van de Gemeenschap of moet deze met de Lid-Staten worden gedeeld?

Het betreft hier een gedeelde verantwoordelijkheid van de Gemeenschap en de Lid-Staten.

c) Wat is de communautaire dimensie van dit vraagstuk?

Zowel Europese burgers als mensen uit andere landen maken in groten getale gebruik van deze vorm van transport om zich van en naar honderden havens in de Gemeenschap te verplaatsen. Alle Lid-Staten zijn hierbij als vlaggestaten betrokken. Dertien hunner zijn ook betrokken omdat zij verantwoordelijk zijn voor de veilige exploitatie van geregelde RoRo-veerdiensten van en naar hun havens. Bovendien moeten ook concurrentiedistorsies tussen EG-havens vermeden worden.

---

[2] PB C 379 van 31.12.1994, blz. 8.

[3] Zie voetnoot 2 op blz. 1.

d) Wat is de meest efficiënte oplossing, wanneer tussen maatregelen van de Gemeenschap en van de Lid-Staten gekozen moet worden?

Met maatregelen op communautair niveau wordt bereikt dat de bepalingen van de internationale veiligheidscode (ISM-code) verplicht worden gesteld en vervroegd en gelijktijdig ten uitvoer worden gelegd, zonder concurrentievervalsing tussen veerdiensten of havens in de Unie.

e) Wat is de concrete toegevoegde waarde van de door de Commissie overwogen actie en wat gaat het kosten indien er niets wordt gedaan,

De concrete toegevoegde waarde van deze verordening is een verbetering van de veiligheid op zee op drie niveaus:

a) de verordening zal twee jaar vóór de ISM-regeling van de IMO in werking treden;
b) de bepalingen van de ISM-code zijn niet bindend, maar deze tekortkoming zal door de verordening worden verholpen;
c) het systeem van veiligheidsvoorschriften en -voorzieningen van elke RoRo-veerboot die een geregelde dienst van of naar een haven in de Unie onderhoudt, zal door een Lid-Staat bevredigend moeten worden geacht. Dit is bijzonder belangrijk aangezien de Lid-Staten er huiverig voor zijn alleen op de overheidsinstanties van derde vlaggestaten te vertrouwen, wanneer het erom gaat dat de schepen in kwestie behoorlijk aan algemeen geldende veiligheidsvoorschriften voldoen.

Wanneer er niets gedaan wordt, blijven de - financiële - kosten beperkt tot de bedragen van de door RoRo-veerboten en maritieme infrastructuren opgelopen schade en de kosten van herstelwerkzaamheden. De hoogste prijs wordt echter in mensenlevens betaald, zoals de recente ondergang van de *Estonia* weer eens duidelijk heeft aangetoond.

f) Hoe kan de Gemeenschap tot actie overgaan?

De enige manier waarop de Gemeenschap het gestelde doel, namelijk een vervroegde toepassing van - bindende - ISM-bepalingen, waarmee de Raad reeds heeft ingestemd, kan bereiken, is een verordening uit te vaardigen waarin een vroegere datum voor rechtstreekse toepassing wordt vastgesteld.

g) Is een uniforme wetgeving noodzakelijk of kan met een richtlijn waarmee de algemene doelstellingen worden vastgesteld en de uitvoering aan de Lid-Staten wordt overgelaten, worden volstaan?

Een uniforme wetgeving in de vorm van een verordening is om de hierboven uiteengezette redenen noodzakelijk. In overeenstemming met het proportionaliteitsbeginsel zullen met de voorgestelde verordening op communautair niveau regels worden vastgesteld voor het veiligheidsbeleid met betrekking tot

RoRo-veerboten voor passagiersvervoer, die op internationaal niveau aanvaard zijn en door alle Lid-Staten onderschreven worden. Een richtlijn zou hier impliceren dat de Lid-Staten ook nog een overgangsperiode moeten krijgen die voor alle nationale parlementaire procedures lang genoeg moet zijn, waardoor er van een vervroegde toepassing van deze code, lang voor de door de IMO vastgestelde datum, niets terecht zou komen.

INHOUD VAN DE VERORDENING

6. De verordening behelst bepalingen voor de verplichte toepassing van de ISM-code op alle RoRo-veerboten die een geregelde dienst van en naar havens in de Europese Gemeenschap onderhouden.

7. Vanaf 1 januari 1996, de datum waarop de verordening van kracht wordt, moeten de rederijen een veiligheidsbeleid uitwerken dat binnen het bedrijf en aan boord van alle door hen geëxploiteerde RoRo-veerboten van toepassing dient te zijn. Dit veiligheidsbeleid moet op 1 juli 1996 in werking treden, omdat de RoRo-veerboten in kwestie anders niet gebruikt mogen worden.

8. Om vanuit de haven van een Lid-Staat een dienst te mogen onderhouden, is de toestemming van die Lid-Staat vereist. Met deze bevoegdheid moeten de Lid-Staten ervoor zorgen dat de rederijen aan de hen door de verordening opgelegde veiligheidsvereisten voldoen, door zowel het bedrijf als diens vaartuigen aan inspecties te onderwerpen.

a) Het is aan de Lid-Staat wiens vlag door een schip gevoerd wordt, erop toe te zien dat het schip in kwestie aan de vereisten voldoet, terwijl deze Lid-Staat er ook voor moet zorgen dat op zijn grondgebied gevestigde rederijen zich aan de desbetreffende bepalingen houden. Wanneer een Lid-Staat eenmaal officieel verklaard heeft dat een rederij in overeenstemming met deze veiligheidsbepalingen handelt, kunnen en moeten de andere Lid-Staten zich op deze officiële verklaring verlaten.

b) In het geval van vaartuigen die de vlag van een derde land voeren, moet de Lid-Staat wiens haven door de RoRo-veerboot wordt aangedaan verifiëren dat vaartuig en rederij, naar tevredenheid van deze Lid-Staat, aan de bepalingen van de verordening voldoen.

c) In geval van buiten de Unie gevestigde rederijen mag een Lid-Staat zich, uitsluitend op basis van schriftelijke bewijsstukken, ervan vergewissen dat de rederij conform de bepalingen van de verordening handelt. Wanneer volgens een Lid-Staat de overgelegde bewijsstukken onvoldoende zijn om zich een betrouwbaar oordeel te kunnen vormen, kan deze Lid-Staat verlangen dat er andere bewijsstukken overgelegd worden.

d) Deze verordening geldt niet voor in de Unie gevestigde rederijen die uitsluitend buiten de Gemeenschap RoRo-veerboten exploiteren. Het veiligheidsbeleid van dergelijke rederijen en hun vaartuigen zal te zijner tijd via toepassing van de ISM-code, door middel van de SOLAS-conventie op een hoger peil worden gebracht.

In gevallen waarin een Lid-Staat vaststelt dat een rederij die een regelmatige lijndienst vanuit zijn havens uitbaat, onveilig moet worden geacht, hoewel een geldig conformiteitsdocument is afgegeven of erkend, mag deze Lid-Staat de uitbating van deze lijndienst tijdelijk opschorten totdat het gevaar is opgeheven. Deze opschorting moet ten spoedigste worden aangemeld bij de Commissie, die de zaak dan zal onderzoeken en met de hulp van een comité zal besluiten of deze opschorting gegrond is dan wel of deze ongedaan moet worden gemaakt.

9. De verordening bepaalt dat de conformiteitscontrole minstens eenmaal per jaar moet plaatsvinden en dat van eventuele andere instanties die met deze taak belast worden, bekend moet zijn dat zij voldoen aan de kwaliteitsvereisten van Richtlijn 94/57/EG van de Raad van 4 november 1994 inzake gemeenschappelijke voorschriften en normen voor met de inspectie en controle van schepen belaste organisaties en voor de desbetreffende werkzaamheden van maritieme organisaties[4].

10. Met de hulp van het comité kan de Commissie, voornamelijk in internationale forums, specifieke bepalingen van de ISM-code met het oog op toekomstige ontwikkelingen aanpassen. Gezien dergelijke ontwikkelingen kan de Commissie, via dezelfde procedure, veranderingen aanbrengen in wat onder een erkende organisatie moet worden verstaan en in de bijlage richtsnoeren opnemen voor regeringen betreffende de tenuitvoerlegging van de ISM-code. Dit zou nodig kunnen zijn om recht te kunnen doen aan nieuwe IMO-resoluties ter uitvoering van de ISM-code, zoals de richtsnoeren waaraan nog in IMO-verband gewerkt wordt.
De tweede taak van dit comité is, zoals boven reeds vermeld, te adviseren of het besluit van een Lid-Staat om tot tijdelijke intrekking van de exploitatievergunning over te gaan, al dan niet gehandhaafd moet worden.

BIJZONDERE OVERWEGINGEN

Artikel 1

Dit artikel formuleert het doel van de verordening: verbetering van de veiligheid op zee en preventie van zeeverontreiniging door vaststelling en onderhoud van door rederijen te hanteren systemen van adequate veiligheidsvoorschriften en -voorzieningen.

Artikel 2

Dit artikel geeft definities van de voornaamste, in de verordening gebruikte termen.

---

[4] PB L 319 van 12.12.1994, blz. 20.

Artikel 3

Dit artikel bepaalt welke bedrijven onder de verordening vallen, namelijk rederijen die van en naar havens in de Gemeenschap geregelde diensten met RoRo-veerboten onderhouden.

Artikel 4

In dit artikel worden de verplichtingen van de rederijen vastgelegd. De rederijen moeten zich aan de in de bijlage opgenomen bepalingen van de ISM-code houden, als waren deze van bindende aard. Wil een rederij vergunning krijgen om een geregelde dienst met RoRo-veerboten van of naar havens van de Gemeenschap te onderhouden, dan is het aan deze verplichtingen voldoen een belangrijk voorwaarde.

Artikel 5

Dit artikel legt de verplichtingen van de Lid-Staten als vlagstaten vast. Deze verplichtingen betreffen de certificatie door Lid-Staten van rederijen met RoRo-veerboten welke hun vlag voeren en die conform de in de bijlage neergelegde bepalingen handelen.

Lid 1 bepaalt dat de Lid-Staten verantwoordelijk zijn voor de controle op het conform handelen van rederijen met RoRo-veerboten die hun vlag voeren.

Lid 2 regelt de mogelijkheid voor de Lid-Staten om hun administratieve taken geheel of gedeeltelijk aan derde personen of instanties te delegeren of toe te vertrouwen, door deze mogelijkheid te beperken tot erkende organisaties in de zin van Richtlijn 94/57/EG van de Raad 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 stelt het principe vast van onderlinge erkenning, voor certificatiedoeleinden, van door andere Lid-Staten of namens andere Lid-Staten afgegeven conformiteitsdocumenten voor op hun grondgebied gevestigde rederijen.

Lid 4 bepaalt dat de in de eerste twee leden bedoelde controle minstens eenmaal per jaar moet worden uitgevoerd.

Artikel 6

Op grond van lid 1 dienen de Lid-Staten erop toe te zien dat rederijen en RoRo-veerboten aan deze verordening voldoen als voorwaarde om geregelde RoRo-veerdiensten vanuit hun havens te mogen verzorgen.

Krachtens lid 2 mogen de Lid-Staten geen vergunning om een geregelde dienst vanuit hun haven te onderhouden weigeren aan RoRo-veerboten waarvoor door andere Lid-Staten

certificaten zijn afgegeven, om redenen van niet-conformiteit met de bepalingen van de ISM-code. Dergelijke certificaten moeten voor dit doel voldoende worden geacht.

Lid 3 betreft door derde landen afgegeven certificaten. De Lid-Staten mogen erkennen dat dergelijke certificaten voldoende zijn en mogen toelaten dat RoRo-veerboten waarvoor dergelijke certificaten zijn afgegeven, een geregelde dienst vanuit hun havens onderhouden. Opgemerkt zij dat de vraag of de Lid-Staten de intrinsieke geldigheid van door derde landen afgegeven certificaten al dan niet erkennen, onaangeroerd blijft. Vaartuigen met dergelijke certificaten zullen de havens van de Gemeenschap mogen blijven aandoen. Wat hier gezegd wordt is dat *voordaaan de rederij de toelating wordt gegeven om een geregelde dienst te verzorgen* vanuit een haven in een Lid-Staat, laatstgenoemde Lid-Staat het recht en de plicht heeft erop toe te zien dat er, via de verordening aan de bepalingen van de ISM-code wordt voldaan, en dat deze Lid-Staat de desbetreffende, door de bevoegde overheidsinstantie van een derde land afgegeven certificaten als voldoende waarborg mag beschouwen.

Artikel 7

Een Lid-Staat mag, in geval ernstige gevaren voor mens en milieu, zelfs als de rederij in het bezit is van een conformiteitsdocument, de uitbating van de geregelde dienst opschorten en de zaak bij de Commissie aanhangig maken. De Commissie, die hiertoe door een adviescomité wordt bijgestaan, zal dan besluiten of deze opschorting gegrond is en al dan niet gehandhaafd mag worden.

Artikel 8

Artikel 8 regelt de mogelijkheid voor de Commissie om de, met medewerking van een adviserend comité, definitie van de begrippen "erkende organisatie", "ISM-code" en bijbehorende bijlage te wijzigen en besluiten te nemen met betrekking tot de opschorting van vergunningen door Lid-Staten.

Artikel 9

De Commissie wordt bijgestaan door een in overeenstemming met een adviesprocedure handelend comité (procedure 1 van Beschikking 87/373/EEG van de Raad van 13 juli 1987 tot vaststelling van voorwaarden voor de uitoefening van aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden[5]). Dit comité is ingesteld krachtens artikel 12 van Verordening van de Raad 93/75/EG 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[6]. Dit comité is het geen ook genoemd wordt in het Gemeenschappelijk Voorstel voor een richtlijn van de Raad betreffende de naleving, met betrekking tot de

---

[5] PB L 197 van 18.7.1987, blz. 33.

[6] PB L 247 van 5.10.1993, blz. 19.

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 voor schepen, voorkoming van verontreiniging en leef- en werkomstandigheden aan boord[7].

Artikel 10

De verordening moet op 1 januari 1996 in werking treden en op 1 juli 1996 van toepassing zijn (de vroegst mogelijke data), om zo nog vóór de ISM-code op internationaal niveau van kracht te worden.

Bijlage

De bijlage bevat de door de Internationale Maritieme Organisatie, via Resolutie A.741 (18) van 4 november 1993 van de Vergadering, goedgekeurde internationale veiligheidscode (ISM-code).

[7] PB C 107 van 15.4.94, blz.14.

BIJLAGE

Andere grote rampen (dan die met de Estonia) met veerboten sinds 1980

Vaartuig	Datum van de ramp	Plaats van de ramp	Oorzaak van de ramp	Aantal slachtoffers
Don Juan	april 1980	Filippijnen	aanvaring met een aak	meer dan 1.000
Tampomas II	januari 1981	Indonesië	brand aan boord	officieel 431
Sarnia	mei 1986	Meghnarivier, Bangladesh	gekapseisd in een storm	600
Admiral Nakhinov	augustus 1986	Zwarte Zee	aanvaring met een vrachtboot	425
Herald of Free Enterprise	maart 1987	Zeebrugge, België	laaddeur open-gelaten	193
Doña Paz	december 1987	Subuyanzee, Filippijnen	aanvaring met een tanker	4.386
Rosalie	1988	Straat van San Bemandino, Filippijnen	gezonken	400
Bintang Madura	1988	Javazee, Indonesië		meer dan 200
Scandinavian Star	1990	Skaggerak	brand	158
Egyptische veerboot	december 1991	Vlak bij de haven van Safaga	koraalrif	460
Moby Prince	1991	bij Genua, Italië	aanvaring	140
Neptune	1993	bij Port-au-Prince, Haïti	gezonken	circa 2.000
Jan Heweliusz	januari 1993	Oostzee	hoge zeeën	meer dan 50
Veerboot uit Bangladesh	augustus 1994	Meghnarivier	draaikolk	350
Veerboot uit Bangladesh	oktober 1994	Baai van Bengalen	zwaar weer	meer dan 100

Bron: ITF News, 17 november 1994, blz. 28

DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, inzonderheid op artikel 84, lid 2, en handelend in overeenstemming met de in artikel 189C van het Verdrag bedoelde procedure,

In samenwerking met het Europese Parlement[2],

Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité[3],

In samenwerking met het Europese Parlement[3]

Overwegende dat de Gemeenschap zich ernstige zorgen maakt over scheepsrampen waarbij mensenlevens verloren gaan;

Overwegende dat de internationale veiligheidscode (ISM-code) voor de scheepvaart en ter voorkoming van verontreiniging (IMO Resolutie A.741(18)) door de IMO op 4 november 1993 in tegenwoordigheid van de Lid-Staten is goedgekeurd en, na opneming in de Internationale Conventie betreffende de veiligheid op zee van 1994 met ingang van 1 juli 1998 op passagiers van RoRo-veerboten van toepassing zal zijn;

Overwegende dat de internationale veiligheidscode nog niet bindend is maar uit een reeks aanbevelingen bestaat;

Overwegende dat de veiligheid van mensen op zee daadwerkelijk vergroot kan worden door stringente toepassing van een bindende internationale veiligheidscode;

Overwegende dat de meest dringende prioriteit voor de Gemeenschap het veiligheidsbeleid met betrekking tot RoRo-veerboten voor passagiersvervoer is;

Overwegende dat de Raad in zijn resolutie van 22 december 1994 betreffende de veiligheid van RoRo-veerboten voor passagiersvervoer de Commissie heeft verzocht een voorstel voor een verplichte en vervroegde tenuitvoerlegging van de internationale veiligheidscode voor alle RoRo-veerboten voor passagiersvervoer die overeenkomstig het internationaal recht geregelde diensten van en naar Europese havens onderhouden, voor te leggen;

Overwegende dat een stringente en bindende toepassing vereist is om te verzekeren dat rederijen die RoRo-veerboten voor passagiersvervoer in de vaart hebben zowel aan wal als aan boord van hun schepen een systeem van veiligheidsvoorschriften en -voorzieningen invoeren en behoorlijk onderhouden;

---

[1] PB C

[2] PB C

[3] PB C

Overwegende dat de veiligheid van schepen primair de verantwoordelijkheid van de vlaggestaten is en dat de Lid-Staten op de conformiteit met toereikende voorschriften voor het te voeren veiligheidsbeleid van veerboten die hun vlag voeren en rederijen die deze exploiteren, kunnen toezien; dat de enige manier die de Lid-Staten open staat om de veiligheid van alle RoRo-veerboten, ongeacht hun vlag, die een geregelde dienst vanuit hun havens onderhouden of wensen te onderhouden, te verzekeren, is te vereisen dat deze, als voorwaarde voor het verzorgen van een geregelde dienst vanuit hun havens, voldoen aan de ter zake bestaande veiligheidsvoorschriften;

Overwegende dat een Lid-Staat de mogelijkheid moet hebben de vergunning voor de exploitatie van bepaalde RoRo-veerboten vanuit zijn havens op te schorten, wanneer hij van mening is dat deze een ernstige bedreiging voor mens of milieu opleveren, zulks onder voorbehoud van een desbetreffend besluit van de Commissie, die hiertoe door een adviescomité wordt bijgestaan;

Overwegende dat door verificatie van de conformiteit met de veiligheidsvoorschriften om de drie jaar gewaarborgd moet worden dat de rederijen zich blijven inspannen om hun veiligheidsbeleid op het vereiste peil te houden;

Overwegende dat de Lid-Staten het nodig kunnen achten hun uit deze verordening voortvloeiende verplichtingen over te dragen of toe te vertrouwen aan gespecialiseerde instanties; dat de juiste manier om een uniforme en toereikende controle uit te oefenen hierin bestaat dat conformiteit moet worden verlangd van deze instanties met de vereisten van Richtlijn 94/57/EG van de Raad betreffende gemeenschappelijke voorschriften en normen voor met de inspectie en controle van schepen belaste organisaties en voor de desbetreffende werkzaamheden van maritieme instanties[4].

Overwegende dat de assistentie van een adviescomité noodzakelijk is om de Commissie te helpen bij haar taak erop toe te zien dat de door de verordening vastgestelde normen, met inbegrip van de vereisten voor erkende organisaties, voortdurend op adequate wijze worden toegepast en zoveel mogelijk met de internationale normen in overeenstemming zijn;

Overwegende dat maatregelen op communautair niveau de beste manier zijn om een bindende en vervroegde uitvoering van de bepalingen van de ISM-code en een effectief toezicht op de toepassing ervan te bewerkstelligen, terwijl concurrentiedistorties tussen verschillende havens van de Gemeenschap en RoRo-veerboten worden vermeden; dat alleen met een verordening, welke rechtstreeks van toepassing is, een vervroegde en bindende uitvoering van de bepalingen van de ISM-code kan worden gewaarborgd; dat het met het oog op een vervroegde uitvoering van de verordening noodzakelijk is dat deze op 1 juli 1996 van kracht wordt.

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD :

---

[4] PB L 319 van 12.12.1994, blz. 20.

Artikel 1

Doel van deze verordening is het verzorgen van de veiligheid in het beleid en de uitbating van de voorkoming van verontreiniging door RoRo-veerboten, die een geregelde dienst van en naar havens in de Europese Gemeenschap onderhouden, te vergroten, door te verzekeren:

- dat er door de rederij een systeem van veiligheidsvoorschriften en -voorzieningen wordt ingevoerd en behoorlijk wordt onderhouden zowel aan boord als aan de wal, en
- dat de autoriteiten van de vlaggestaat en de havenstaat hierop het nodige toezicht uitoefenen.

Artikel 2

Voor de toepassing van deze verordening en de ISM-code,

wordt onder "RoRo-veerboot" een zeegaandpassagiersschip verstaan dat meer dan 36 passagiers kan vervoeren en de nodige voorzieningen heeft om weg-en spoorvoertuigen die het vaartuig rechtstreeks op- en af kunnen rijden aan boord te nemen;

wordt onder "rederij" de eigenaar van een RoRo-veerboot of een andere organisatie of persoon verstaan, zoals de bedrijfsleider of de verhuurder van het schip zonder bemanning, die de verantwoordelijkheid voor de RoRo-veerboot van de eigenaar heeft overgenomen;

wordt onder "erkende organisatie" een instantie verstaan waarvan erkend wordt dat deze in overeenstemming handelt met de bepalingen van Richtlijn 94/57/EG van de Raad van 22 november 1994 betreffende gemeenschappelijke voorschriften en normen voor met de inspectie en controle van schepen belaste organisaties en voor de desbetreffende werkzaamheden van maritieme instanties.[1]

wordt onder "ISM-code" verstaan de internationale veiligheidscode voor de scheepvaart en ter voorkoming van verontreiniging, welke is goedgekeurd door de Internationale Maritieme Organisatie (Resolutie A.741 (18) van de Vergadering d.d. 4 november 1993), welke als bijlage bij deze verordening gevoegd is;

wordt onder "regering" de regering verstaan van het land wiens vlag de RoRo-veerboot mag voeren;

wordt onder "conformiteitsdocument" het conform deze verordening aan de rederij afgegeven document verstaan;

wordt onder "veiligheidsbeleidscertificaat" het conform deze verordening voor RoRo-veerboten afgegeven getuigschrift verstaan.

---

[1] PB L 319 van 12.12.1994, blz. 20.

Artikel 3

De verordening is van toepassing op rederijen, ongeacht hun plaats van oprichting en vestiging of de plaats waar zij hun bedrijf uitoefenen, die minstens één RoRo-veerboot, ongeacht zijn vlag, uitbaat in een geregelde dienst van of naar een haven van de Europese Gemeenschap.

Artikel 4

Alle rederijen moeten, als voorwaarde om van en naar een haven van de Europese Gemeenschap een geregelde dienst te mogen onderhouden, aan alle bepalingen van paragraaf 1.2 tot en met 13.5 van de, hierbij gewijzigde, ISM-code voldoen, als waren deze bepalingen van bindende aard en niet alleen als een reeks aanbevelingen bedoeld.

Artikel 5

1. De Lid-Staten moeten, met betrekking tot rederijen en RoRo-veerboten, voldoen aan de bepalingen van paragraaf 13.2, 13.4 en 13.5 van de, hierbij gewijzigde, ISM-code, als waren deze bepalingen van bindende aard en niet slechts als een reeks aanbevelingen bedoeld.

2. Wat deze verordening betreft, mogen de Lid-Staten hun desbetreffende verantwoordelijkheden alleen, geheel of gedeeltelijk, overdragen of toevertrouwen aan een erkende organisatie.

3. Wat paragraaf 13.2 van de, hierbij gewijzigde, ISM-code betreft, wordt een door de autoriteiten van een Lid-Stata op wiens grondgebied een rederij zijn bedrijf uitoefent of door een erkende organisatie die in naam van de Lid-Staat handelt, afgegeven conformiteitsdocument door andere Lid-Staten aanvaard.

4. Wat paragraaf 13.5 van de, hierbij gewijzigde, ISM-code betreft, zal minstens om de drie jaar een periodieke verificatie plaatsvinden.

Artikel 6

1. De Lid-Staten overtuigen zich ervan dat rederienj daadwerkelijk aan de bepalingen van deze verordening voldoen, alvorens hen toe te laten een geregelde RoRo-veerdienst van of naar hun havens te onderhouden.

2. Wat lid 1 betreft, worden de door de autoriteiten van een Lid-Staat afgegeven certificaten door iedere andere Lid-Staat aanvaard.

3. Iedere Lid-Staat zal de door de regeringen van derde landen of door erkende organisaties die in hun naam hndelen afgegeven conformiteitsdocumenten en veiligheidsbeleidscertificaten erkennen, indien hij ervan overtuigd is dat inachtneming van de bepalingen van deze verordening hierdoor gewaarborgd wordt.

Artikel 7

Wanneer een Lid-Staat van oordeel is dat een rederij,niettegenstaande een conformiteitsdocument is afgegeven, geen geregelde dienst van of naar zijn havens kan onderhouden, omdat deze een ernstig gevaar voor mens, eigendommen of milieu oplevert, kan deuitbating van deze geregelde dienst worden opgeschort totdat het gevaar is opgeheven.

In deze omstandigheden wordt de volgende procedure gevolgd:

(a) de Lid-Staat stelt de Commissie en de overige Lid-Staten onverwijld van zijn met redenen omkleed besluit in kennis;

(b) de Commissie onderzoekt of de opschorting gewettigd is om redenen van ernstig gevaar voor mens en milieu;

(c) handelend in overeenstemming met de procedure van artikel 9, lid 2, laat de Commissie de Lid-Staat weten of diens besluit de vergunning op te schorten gewettigd is om redenen van ernstig gevaar voor mens en milieu en besluit zij, indien dit niet het geval is, het door de Lid-Staat genomen opschortingsbesluit ongedaan te maken.

Artikel 8

Ten einde met ontwikkelingen op internationaal niveau rekening te kunnen houden, kunnen:

(1) de definitie van "ISM-code" in artikel 2,

(2) de bijlage en

(3) de definitie van "erkende organisatie" in artikel 2,

gewijzigd worden, in het bijzonder om in de bijlage richtsnoeren op te nemen aan de hand waarvan de regeringen de ISM-code, in overeenstemming met de in artikel 9, lid 2, neergelegde procedure, kunnen toepassen.

Artikel 9

1. De Commissie wordt bijgestaan door het bij artikel 12, lid 1, van Richtlijn 93/75/EG[2] van de Raad ingestelde comité.

2. Waar naar dit lid verwezen wordt, is de volgende procedure van toepassing:

---

[2] PB L 247 van 5.10.1993, blz. 19 betreffende de minimumeisen voor schepen die gevaarlijke of verontreinigende goederen vervoeren en die naar of uit de zeehavens van de Gemeenschap varen.

(a) de vertegenwoordiger van de Commissie legt het in lid 1 bedoelde comité een ontwerp van de te nemen maatregelen voor:

(b) het comité brengt zijn advies uit binnen een door de voorzitter, op grond van de urgentie van het vraagstuk, vast te stellen termijn; zo nodig wordt hiertoe een stemming gehouden;

(c) het advies wordt in de notulen vermeld; bovendien heeft elke Lid-Staat het recht zijn standpunt in de notulen te laten opnemen;

(d) de Commissie houdt zoveel mogelijk rekening met het advies van het comité; zij zal het comité mededelen op welke wijze diens advies in aanmerking is genomen.

Artikel 10

Deze verordening wordt op 1 januari 1996 van kracht en zal vanaf 1 juli 1996 worden toegepast.
Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke Lid-Staat.

BIJLAGE

INTERNATIONALE VEILIGHEIDSCODE VOOR DE SCHEEPVAART EN TER VOORKOMING VAN VERONTREINIGING (INTERNATIONAL SAFETY MANAGEMENT (ISM) CODE)

VEILIGHEIDS- EN VERVUILINGSPREVENTIEVEREISTEN

INHOUD

Voorwoord

1 Algemeen

1.1 Definities

1.2 Doelstellingen

1.3 Toepassing

1.4 Functionele vereisten voor een systeem van veiligheidsvoorschriften en -voorzieningen

2 Veiligheids- en milieubeschermingsbeleid

3 Verantwoordelijkheden en autoriteit van de Rederij

4 Aangewezen persoon (personen)

5 Verantwoordelijkheid en gezag van de schipper

6 Middelen en personeel

7 Uitwerking van plannen voor werkzaamheden aan boord

8 Noodsituaties

9 Rapporteren en analyseren van inbreuken, ongevallen en gevaarlijke situaties

10 Onderhoud van het schip en diens uitrusting

11 Documentatie

12 Inspecties, herzieningen en evaluatie

13 Certificatie, verificatie en controle

VOORWOORD

1 Doel van deze code is internationale veiligheidsnormen vast te stellen voor de scheepvaart en ter voorkoming van verontreiniging.

2 De Vergadering heeft resolutie A.443(XI) aangenomen, waarbij alle regeringen worden verzocht de nodige stappen te nemen om te garanderen dat de schipper zich behoorlijk kan kwijten van zijn verantwoordelijkheden met betrekking tot de veiligheid op zee en de bescherming van het zeemilieu.

3 De Vergadering heeft tevens resolutie A.680(17) aangenomen, waarbij nogmaals de noodzaak erkend wordt van een behoorlijk georganiseerd beleid teneinde tegemoet te kunnen komen aan de behoeften van zeevarenden wier taak het is de voorzieningen voor veiligheid en milieubescherming aan boord op een hoog peil te brengen en te houden.

4 De Vergadering beseft dat er altijd onderlinge verschillen tussen rederijen en scheepseigenaren zullen bestaan en dat schepen in de meest uiteenlopende omstandigheden worden gebruikt, reden waarom de Code op algemene beginselen en doelstellingen gebaseerd is.

5 De Code is met het oog op een ruim toepassingsgebied in algemene termen geformuleerd. Uiteraard zal op de verschillende beleidsniveaus, aan wal dan wel aan boord, een uiteenlopende mate van bekendheid met de aangegeven punten vereist zijn.

6 Wil een veiligheidsbeleid succes hebben, dan is het in de eerste plaats nodig dat de bedrijfsleiding hier vierkant achter staat. In zaken van veiligheid en vervuilingspreventie zijn het de inzet, de competentie, de mentaliteit en motivatie van de betrokkenen op alle niveaus die het uiteindelijke resultaat bepalen.

1 ALGEMEEN

1.1 Definities

1.1.1 Met "International Safety Management (ISM) Code" wordt de door de Vergadering goedgekeurde internationale veiligheidscode voor de scheepvaart en ter voorkoming van verontreiniging bedoeld; deze kan nog door de Organisatie worden gewijzigd.

1.1.2 Onder "Rederij" wordt de scheepseigenaar verstaan, of iedere andere organisatie of persoon, zoals de manager of de verhuurder die de verantwoordelijkheid voor het gebruik van het schip van de scheepseigenaar heeft overgenomen en die zich, door deze verantwoordelijkheid op zich te nemen, bereid heeft verklaard alle uit de Code voortvloeiende plichten en verantwoordelijkheden op zich te nemen.

1.1.3 Onder "Regering" wordt de regering verstaan van het land wiens vlag het schip mag voeren.

1.2 Doelstellingen

1.2.1 Doel van de Code is de veiligheid op zee te verzekeren en te bereiken dat er niemand gewond raakt, dat er geen mensenlevens verloren gaan en dat er geen schade aan het milieu - met name het zeemilieu - en aan eigendommen wordt toegebracht.

1.2.2 Met haar veiligheidsbeleid zou de Rederij onder andere moeten nastreven:

1 dat er aan boord veiliger methodes gehanteerd worden en een veilige werkomgeving gecreëerd wordt;

2 dat er voorzieningen ter bescherming tegen alle bekende gevaren worden aangebracht en

3 dat de bij het wal- en boordpersoneel aanwezige kennis van veiligheidsprocedures voortdurend verbeterd wordt, waaronder ook de voorbereiding voor zowel met veiligheid als milieubescherming samenhangende noodsituaties valt.

1.2.3 Met dit systeem van veiligheidsvoorschriften en voorzieningen moet bereikt worden:

1 dat er in overeenstemming met de bestaande regels en voorschriften wordt gewerkt en

2 dat de door de Organisatie, de regeringen, de classificatiemaatschappijen en organisaties van scheepvaartindustriëen aanbevolen codes, richtsnoeren en normen in aanmerking worden genomen.

1.3 Toepassing

De vereisten van de Code kunnen op alle schepen worden toegepast.

1.4 Functionele vereisten voor een systeem van veiligheidsvoorschriften en -voorzieningen

Iedere rederij moet een systeem van veiligheidsvoorschriften en -voorzieningen ontwikkelen, uitvoeren en onderhouden waarin de volgende functionele vereisten zijn verwerkt:

1 een beleid voor veiligheid en milieubescherming;

2 instructies en procedures tot waarborging van veiligere werkmethodes aan boord en ter bescherming van het milieu, in overeenstemming met de desbetreffende internationale wetgeving en met die van het land wiens vlag gevoerd wordt;

3 duidelijk afgebakende gezagsverhoudingen en communicatiekanalen tussen de leden van wal- en boordpersoneel;

4 procedures voor het rapporteren van ongevallen en inbreuken op de bepalingen van de Code;

5 procedures om de betrokkenen op noodsituaties voor te bereiden en in staat te stellen hierop te reageren en

6 procedures voor interne controles en beleidsherzieningen.

2 VEILIGHEIDS- EN MILIEUBESCHERMINGSBELEID

2.1 De Rederij moet een veiligheids-en milieubeschermingsbeleid vaststellen waarmee beschreven wordt hoe de in paragraaf 1.2 aangegeven doelstellingen bereikt zullen worden.

2.2 De Rederij moet erop toezien dat dit beleid op alle administratieve niveaus, zowel aan wal als aan boord, uitgevoerd en gehandhaafd wordt.

3 VERANTWOORDELIJKHEDEN EN AUTORITEIT VAN DE REDERIJ

3.1 Indien de voor het gebruik van het schip verantwoordelijke persoon of instantie niet de eigenaar is, dient de eigenaar de Regering van de volledige naam van deze persoon of instantie en alle desbetreffende bijzonderheden in kennis te stellen.

3.2 De Rederij dient precies aan te geven hoe de verantwoordelijkheden verdeeld zijn van alle personeelsleden die belast zijn met het verrichten van of met het toezicht op werkzaamheden in verband met en van invloed zijnde op veiligheid en vervuilingspreventie en hoe het met de gezagsverhoudingen en onderlinge betrekkingen tussen deze personeelsleden gesteld is, alsmede één en ander naar behoren te documenteren.

3.3 De Rederij dient erop toe te zien dat de aangewezen persoon of personen over voldoende middelen en assistentie van het walpersoneel kunnen beschikken om hun functies te kunnen uitoefenen.

4 AANGEWEZEN PERSOON (PERSONEN)

Teneinde de veiligheid aan boord van elk schip te kunnen verzekeren en een verbinding tot stand te brengen tussen de Rederij en het boordpersoneel, moet iedere rederij, waar nodig, aan de wal één of meerdere personen aanwijzen die rechtstreeks met de hoogste autoriteit in het bedrijf in contact kan (kunnen) treden. Deze aangewezen persoon (of personen) moet(en) tevens de verantwoordelijkheid en autoriteit krijgen om te verifiëren of een schip nog aan de gestelde veiligheids- en vervuilingspreventievereisten voldoet en erop toezien dat er aan boord, zoals vereist, op voldoende middelen en assistentie van de wal gerekend kan worden.

5 VERANTWOORDELIJKHEID EN GEZAG VAN DE SCHIPPER

5.1 De Rederij moet duidelijk de verantwoordelijkheden van de schipper afbakenen en documenteren met betrekking tot:

1 de tenuitvoerlegging van het veiligheids- en milieubeschermingsbeleid van de Rederij;

2 het motiveren van de bemanning om zich aan dit beleid te houden;

3 het geven van in duidelijke en eenvoudige taal gestelde ter zake dienende bevelen en instructies,

4 het controleren dat aan bepaalde eisen voldaan wordt en

5 een herziening van het systeem van veiligheidsvoorschriften en -voorzieningen en het rapporteren van eventuele tekortkomingen aan de bedrijfsleiding aan de wal.

5.2 De Rederij moet erop toezien dat het aan boord van het schip gehanteerde systeem van veiligheidsvoorschriften en -voorzieningen een duidelijke verklaring bevat waarin het gezag van de schipper benadrukt wordt. De Rederij moet in dit systeem ook vastleggen dat de schipper het allerhoogste gezag heeft, alsmede de verantwoordelijkheid om besluiten te nemen met betrekking tot veiligheid en vervuilingspreventie en om de Rederij, zo nodig, om assistentie te vragen.

6 MIDDELEN EN PERSONEEL

6.1 De Rederij moet erop toezien dat de schipper:

1 behoorlijk gekwalificeerd is om het bevel te voeren;

2 volledig bekend is met het door de Rederij gehanteerde systeem van veiligheidsvoorschriften en -voorzieningen en

3 voldoende steun krijgt om zich op veilige wijze van zijn taken te kunnen kwijten.

6.2 De Rederij moet erop toezien dat elk schip, in overeenstemming met nationale en internationale voorschriften, bemand wordt met personeelsleden die de nodige kwalificaties en getuigschriften hebben en in goede gezondheid verkeren.

6.3 De Rederij dient procedures vast te stellen om te verzekeren dat nieuwe personeelsleden en met nieuwe taken in verband met veiligheid en milieubescherming belaste personeelsleden naar behoren met hun nieuwe functies vertrouwd gemaakt worden. Wanneer het van essentieel belang is dat er vóór het tijdstip van de afvaart bepaalde instructies gegeven worden, dienen deze als zodanig genoemd, geregistreerd en metterdaad gegeven te worden.

6.4 De Rederij dient erop toe te zien dat alle bij de tenuitvoerlegging van het door de Rederij gehanteerde systeem van veiligheidsvoorschriften en -voorzieningen betrokken

personeelsleden een voldoende begrip van de desbetreffende regels, voorschriften, codes en richtsnoeren hebben.

6.5 De Rederij moet procedures vaststellen en handhaven waarmee moet worden nagegaan of en in hoeverre er behoefte bestaat aan extra onderricht ter ondersteuning van het bestaande systeem van veiligheidsvoorschriften en -voorzieningen en moet ervoor zorgen dat alle betrokken personeelsleden deze bijscholing krijgen.

6.6 De Rederij dient procedures vast te stellen waardoor de bemanningsleden voorlichting over het gehanteerde veiligheidssysteem ontvangen in een werktaal of -talen die zij begrijpen.

6.7 De Rederij moet ervoor zorgen dat de bemanningsleden bij de uitvoering van hun met het veiligheidssysteem verband houdende taken doeltreffend met elkaar kunnen communiceren.

7 UITWERKING VAN PLANNEN VOOR WERKZAAMHEDEN AAN BOORD

De Rederij dient procedures vast te stellen ter voorbereiding van plannen en instructies voor essentiële werkzaamheden aan boord in verband met de veiligheid van het schip en ter voorkoming van verontreiniging. De verschillende taken in kwestie moeten als zodanig worden omschreven en aan gekwalificeerde personeelsleden worden toegewezen.

8 NOODSITUATIES

8.1 De Rederij dient procedures vast te stellen waarmee potentiële noodsituaties aan boord als zodanig kunnen worden onderkend en beschreven en waarmee de in deze situaties vereiste maatregelen kunnen worden genomen.

8.2 De Rederij dient programma's vast te stellen voor oefeningen aan boord ter voorbereiding op noodsituaties.

8.3 Het door de Rederij gehanteerde veiligheidssysteem dient te voorzien in maatregelen waarmee verzekerd kan worden dat het rederijbedrijf te allen tijde op potentieel gevaarlijke situaties, ongevallen en noodsituaties waarbij schepen van de Rederij betrokken zijn, kan reageren.

9 RAPPORTEREN EN ANALYSEREN VAN INBREUKEN, ONGEVALLEN EN GEVAARLIJKE SITUATIES

9.1 Het systeem van veiligheidsvoorschriften en -voorzieningen dient procedures te omvatten waarmee verzekerd kan worden dat inbreuken, ongevallen en gevaarlijke situaties aan de Rederij worden gesignaleerd en verder onderzocht en geanalyseerd worden met het doel veiligheid en vervuilingspreventie te verbeteren.

9.2 De Rederij dient procedures vast te stellen voor het nemen van corrigerende maatregelen.

10 ONDERHOUD VAN HET SCHIP EN DIENS UITRUSTING

10.1 De Rederij dient procedures vast te stellen waarmee verzekerd moet worden dat het schip voortdurend in een staat van onderhoud verkeert die in overeenstemming is met het bepaalde in de desbetreffende regels en voorschriften, alsmede met eventueel door de Rederij vast te stellen bijkomende vereisten.

10.2 Met het oog op deze vereisten moet de Rederij ervoor zorgen:

1 dat er met voldoende regelmaat inspecties plaatsvinden;

2 dat eventuele afwijkingen en de mogelijke oorzaken hiervoor, voor zover bekend, worden gerapporteerd;

3 dat er passende corrigerende maatregelen worden getroffen en

4 dat er een register van deze activiteiten wordt bijgehouden.

10.3 De Rederij dient in het kader van haar veiligheidsbeleid procedures vast te stellen voor het registreren van uitrustingsstukken en technische systemen welke tot gevaarlijke situaties aanleiding zouden kunnen geven, wanneer zij plotseling dienst weigeren. Het veiligheidsbeleid moet voorzien in specifieke maatregelen ter bevordering van de betrouwbaarheid van dergelijke uitrustingsstukken of systemen. Deze maatregelen dienen ook het geregeld testen te omvatten van reservevoorzieningen en -uitrustingsstukken of van technische hulpsystemen die niet voortdurend in gebruik of bedrijf zijn.

10.4 De in paragraaf 10.2 genoemde inspecties, alsmede de in paragraaf 10.3 genoemde maatregelen zouden integrerend onderdeel van de normale onderhoudswerkzaamheden aan boord moeten vormen.

11 DOCUMENTATIE

11.1 De Rederij dient procedures vast te stellen voor het beheer van alle documenten en gegevens die voor haar veiligheidsbeleid van belang zijn.

11.2 De Rederij moet er zorg voor dragen:

1 dat er op alle relevante locaties geldige documenten aanwezig zijn;

2 dat eventuele veranderingen in documenten door bevoegde personeelsleden geverifieerd en goedgekeurd worden en

3 dat niet langer actuele documenten onmiddellijk verwijderd worden.

11.3 De documenten ter beschrijving en uitvoering van het veiligheidsbeleid kunnen met de term "Handboek voor het Veilig-

heidsbeleid" worden aangeduid. De desbetreffende documentatie dient in de door de Rederij meest geschikt geachte vorm te worden bewaard. Ieder schip dient alle voor dat schip relevante documentatie aan boord te hebben.

12 INSPECTIES, HERZIENINGEN EN EVALUATIE

12.1 De Rederij dient interne veiligheidscontroles te houden om de na te gaan of de met betrekking tot veiligheid en vervuilingspreventie genomen maatregelen met het veiligheidssysteem in overeenstemming zijn.

12.2 De Rederij moet op gezette tijden het veiligheidssysteem op zijn doeltreffendheid toetsen en eventueel herzien, zulks overeenkomstig de door de Rederij vastgestelde procedures.

12.3 De controles en mogelijke corrigerende maatregelen moeten in overeenstemming met gedocumenteerde procedures worden uitgevoerd.

12.4 De met de controles belaste personeelsleden mogen generlei binding hebben met de afdelingen waarop de inspecties betrekking hebben, tenzij omvang en aard van het bedrijf het onmogelijk maken aan deze regel de hand te houden.

12.5 De resultaten van de controles en herzieningen dienen ter kennis van alle personeelsleden met verantwoordelijkheden in de geïnspecteerde afdelingen te worden gebracht.

12.6 Het met de leiding van de geïnspecteerde afdeling belaste personeel dient bij eventueel gevonden afdelingen tijdig corrigerende maatregelen te nemen.

13 CERTIFICATIE, VERIFICATIE EN CONTROLE

13.1 Om een schip te exploiteren dient de Rederij in het bezit te zijn van een voor het schip af te geven conformiteitsdocument.

13.2 Voor iedere rederij die voldoet aan de vereisten van de ISM-code moet door de Regering, door een door de Regering erkende organisatie, dan wel - namens de Regering - door de regering van het land waarin de Rederij haar bedrijf wenst uit te oefenen, een conformiteitsdocument worden afgegeven. Dit document moet aanvaard worden als bewijs dat de Rederij in staat is zich aan de vereisten van de Code te conformeren.

13.3 Een exemplaar van dit document moet aan boord worden bewaard, zodat de schipper het, desgevraagd, kan tonen wanneer door regeringsambtenaren of door van regeringswege erkende organisaties hierin inzage verlangd wordt.

13.4 Door de Regering of door een van regeringswege erkende organisatie moet voor elk schip een veiligheidsbeleidscertificaat worden afgegeven. Bij afgifte van dit certificaat dient de Regering zich ervan te vergewissen dat de Rederij en het leidinggevend personeel aan boord in overeenstemming met het

goedgekeurde veiligheidssysteem handelen.

13.5 De Regering of een door de Regering erkende organisatie moeten op gezette tijden nagaan of het aan boord gehanteerde veiligheidssysteem nog altijd voldoet aan de vereisten uitgaande waarvan dit beleid is goedgekeurd.

ISSN 0254-1513

COM(95) 28 def.

DOCUMENTEN

NL 07

Catalogusnummer : CB-CO-95-036-NL-C

ISBN 92-77-85317-4

Bureau voor officiële publikaties der Europese Gemeenschappen

L-2985 Luxemburg

25