Advies van het Economisch en Sociaal Comité over het „Voorstel voor een richtlijn van de Raad houdende wijziging van Richtlijn 95/21/EG van de Raad betreffende de naleving, met betrekking tot de schepen die gebruikmaken van havens in de gemeenschap of 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"

(98/C 73/18)

Op 11 september 1997 heeft de Raad besloten, het Economisch en Sociaal Comité overeenkomstig artikel 84, lid 2, van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap te raadplegen over het voornoemde voorstel.

De Afdeling voor vervoer en communicatie, die met de voorbereidende werkzaamheden werd belast, heeft een studiegroep opgericht en de heer Whitworth als rapporteur aangewezen.

Tijdens zijn 350e Zitting (vergadering van 10 december 1997) heeft het Economisch en Sociaal Comité de heer Whitworth als algemeen rapporteur aangewezen en het volgende advies uitgebracht, dat met 93 stemmen vóór, bij 5 onthoudingen is goedgekeurd.

1. Het Commissievoorstel

1.1. Krachtens Richtlijn 95/21/EG [1] zijn lid-staten verplicht om schepen die hun havens aandoen, te inspecteren en te controleren of deze aan de geldende normen voldoen. Het is de belangrijkste richtlijn in het kader van de inspanningen die de EU tot op heden heeft ondernomen om schepen die niet aan de normen voldoen, uit de Europese wateren te weren.

1.2. In zijn advies [2] over het oorspronkelijke richtlijnvoorstel van de Commissie schaarde het Comité zich volledig achter de doelstellingen van het voorstel en gaf het uitvoerig aan hoe de richtlijn doeltreffender gemaakt kon worden.

1.3. De richtlijn werd op 27 juli 1995 van kracht. De Commissie stelt nu voor, de richtlijn op drie punten te wijzigen, nl.:

a) de protocollen en wijzigingen in de genoemde internationale verdragen die sinds juli 1995 zijn goedgekeurd, moeten in de havenstaatcontrole-eisen worden verwerkt;

b) er moet een procedure komen die lid-staten kunnen toepassen wanneer een schip niet in bezit is van documenten waarmee wordt aangetoond dat het voldoet aan de International Ship Management (ISM) code, die op 1 juli 1998 van kracht wordt voor passagiersschepen, alsmede voor olietankers, chemicaliëntankers, gastankers, bulkcarriers en hogesnelheidsvrachtvaartuigen boven de 500 brt;

c) aanpassing van het corpus van de richtlijn aan toekomstige wijzigingen in de betrokken internationale instrumenten zou via de comitéprocedure van artikel 19 moeten verlopen; deze procedure geldt momenteel alleen voor aanpassing van de bijlagen.

2. Algemene opmerkingen

2.1. Het Comité hecht zonder meer zijn steun aan de onder a) en c) genoemde voorstellen. Deze moeten ervoor zorgen dat de havenstaatcontrole-eisen steeds aan de nieuwste ontwikkelingen worden aangepast en met nieuwe internationale veiligheidseisen overeenkomen, zonder dat in de toekomst vertraging ontstaat doordat aanpassingen via een nieuwe richtlijn aangebracht moeten worden.

2.2. Bij voorstel b) wil het Comité wat langer stilstaan. Krachtens de ISM-code moeten rederijen strenge normen voor het beheer en de exploitatie van hun schepen opstellen en toepassen. Hieronder vallen schriftelijke richtsnoeren, bedrijfs- en noodprocedures en een nauwkeurige beschrijving van de verantwoordelijkheden aan wal en aan boord. Overheden zijn verplicht om zich ervan te overtuigen dat rederijen die op hun grondgebied opereren, alsmede schepen die onder hun vlag varen, aan de voorschriften van de code voldoen en dienen hiervan bewijs af te geven in de vorm van een Conformiteitsdocument voor de rederij en een Veiligheidsbeleidcertificaat (Safety Management Certificate) voor ieder schip. Deze documenten behoren tot de documenten die lid-staten op grond van artikel 6, lid 1 van de Richtlijn dienen te controleren.

---

[1] Richtlijn 95/21/EG van de Raad 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 van leef- en werkomstandigheden aan boord (havenstaatcontrole) (PB L 157 van 7.7.1995, blz. 1).

[2] PB C 393 van 31.12.1994, blz. 50.

2.3. De ISM-code wordt op 1 juli 1998 van kracht voor passagiersschepen, alsmede voor olietankers, chemicaliëntankers, gastankers, bulkcarriers en hogesnelheidsvrachtvaartuigen boven de 500 brt. Bij Verordening (EG) nr. 3051/95 van de Raad [1] werd de code al m.i.v. 1 juli 1996 verplicht voor alle roll-on/roll-off-passagiersveerboten die vanuit of naar havens in de Gemeenschap varen, ongeacht de vlag die zij voeren. Dit voorstel werd door het Economisch en Sociaal Comité in zijn advies [2] onvoorwaardelijk gesteund. Wel stelde het Comité in dit advies dat er nog heel veel gedaan moest worden, wilde het mogelijk zijn om de vereiste procedures vóór de deadline te ontwerpen en in te voeren en aan toezicht en goedkeuring van de bevoegde autoriteiten te onderwerpen.

2.4. Het Comité heeft daarmee destijds geen loos alarm geslagen. Van alle kanten wordt nu gevreesd dat een aanzienlijk aantal van de 12 000 betrokken schepen per 1 juli 1998 nog niet zal beschikken over documenten waarmee wordt aangetoond dat zij aan de geldende eisen voldoen, hoewel hun eigenaars en exploitanten daartoe vaak de grootste moeite hebben gedaan.

2.5. Daarom stelt de Commissie nu voor, artikel 9 van de Richtlijn aan te vullen met de bepaling dat schepen die niet over dergelijke documenten beschikken, vanaf 1 juli 1998 moeten worden vastgehouden. Indien echter geen andere tekortkomingen worden geconstateerd, mogen de lid-staten het bevel tot vasthouding intrekken en het schip toestemming geven de haven te verlaten, op de uitdrukkelijke voorwaarde dat het schip tot geen enkele haven in de Gemeenschap wordt toegelaten, totdat het de vereiste documenten heeft verkregen en kan overleggen.

2.6. Enerzijds komt er met deze wijziging op de richtlijn dus de verplichting om schepen die niet aan de code voldoen, vast te houden; anderzijds mogen lid-staten besluiten om schepen die na 1 juli 1998 in de eerste haven die zij in de Gemeenschap aandoen, niet aan de eisen blijken te voldoen, weer te laten gaan; deze schepen mogen hun reis dan voortzetten, maar alleen naar havens buiten de Gemeenschap. Dit betekent dat een schip dat in een lid-staat is geregistreerd, dus niet naar zijn thuishaven mag terugkeren om voor de vereiste documenten te zorgen. Het kan zich daartoe dan ook niet beroepen op de „force majeure"-bepalingen in artikel 11, lid 6 van de Richtlijn.

3. **Specifieke opmerkingen**

3.1. Het Comité herhaalt dat het de ISM-code, een omvattend en belangrijk instrument om de veiligheidsnormen op zee in de gehele wereld te verbeteren, steunt. Het meent dat de code in de havens van de Gemeenschap strikt moet worden toegepast en is dan ook ingenomen met het voorstel van de Commissie om schepen verplicht te laten vasthouden indien een erkend conformiteitsdocument en veiligheidsbeleidcertificaat ontbreekt.

3.2. Tegelijkertijd ziet het Comité in dat de code in het begin gepaard zal gaan met grote praktische problemen. De controle en goedkeuring van de procedures aan boord door nationale autoriteiten of classificatiemaatschappijen i.v.m. de afgifte van het conformiteitsdocument en het veiligheidsbeleidcertificaat zullen veel tijd in beslag nemen en mogelijk door bureaucratische rompslomp vertraging oplopen. Vasthouding van schepen die deze documenten niet in bezit hebben, zal waarschijnlijk veel langer duren dan de gemiddelde tijd die nodig is om een materieel defect aan boord te verhelpen. Wanneer dergelijke schepen allemaal onmiddellijk na de deadline van 1 juli 1998 worden vastgehouden, zullen in vele havens van de Gemeenschap waarschijnlijk ernstige opstoppingen ontstaan, waardoor in sommige gevallen zelfs de normale havenactiviteiten geschaad zouden kunnen worden.

3.3. Het Comité stemt dan ook in met het voorstel om dergelijke schepen onder bepaalde voorwaarden weer te laten gaan, maar benadrukt wel dat het mechanisme om een schip de toegang tot alle andere havens in de Gemeenschap te weigeren totdat een geldig conformiteitsdocument en veiligheidsbeleidcertificaat is verkregen, perfect moet werken. Afgezien van deze ene bepaling mag er verder geen enkele ontheffing worden verleend en moeten de bepalingen van het nieuwe artikel 9, sub a), strikt worden nageleefd.

3.4. Nog één specifiek punt moet worden vermeld. De voorlopige Richtsnoeren voor controle op de naleving van de ISM-code die door het Comité van het Memorandum van Parijs zijn opgesteld, voorzien in de mogelijkheid om aanvaardbare informatie m.b.t. de naleving van de ISM-code als alternatief voor het conformiteitsdocument en het veiligheidsbeleidcertificaat te erkennen. Het Comité meent dat bij deze potentiële ontheffing met de grootst mogelijke omzichtigheid te werk moet worden gegaan. Het is uiterst belangrijk dat de havenstaatcontrole-eisen in de gehele Gemeenschap op uniforme wijze worden toegepast, zodat reders niet in de verleiding worden gebracht om schepen die niet geheel aan de eisen voldoen, te sturen naar havens waar het met de inspectie niet zo nauw blijkt te worden genomen.

3.5. Als meer algemene opmerking wijst het Comité erop dat een procedure voor voorafgaande aanmelding het voor de bevoegde autoriteiten gemakkelijker zou kunnen maken om zich ervan te overtuigen dat een schip in bezit is van deze papieren, alsook andere documenten die krachtens de havenstaatcontroleprocedures zijn vereist; wellicht zou de Commissie zich nader over deze suggestie kunnen buigen met het oog op een eventuele uitwerking van een dergelijke procedure binnen de IMO.

---

[1] Verordening (EG) nr. 3051/95 van de Raad van 8.12.1995 betreffende een veiligheidsbeleid voor roll-on/roll-off-passagiersschepen (ro-ro-veerboten) (PB L 320 van 30.12.1995, blz. 14).

[2] PB C 236 van 11.9.1995, blz. 42.

3.6. Het Comité wijst erop dat de Vergadering van de IMO op 27 november 1997, d.w.z. na het verschijnen van de ontwerprichtlijn en in feite slechts twee weken voor de goedkeuring van dit advies, een nadere Resolutie over de naleving van de ISM-code heeft aangenomen. Het Comité verwacht dat de Commissie deze Resolutie bij het bevorderen van de tenuitvoerlegging van de Richtlijn in aanmerking zal nemen.

Brussel, 10 december 1997.

De voorzitter
van het Economisch en Sociaal Comité
T. JENKINS

Advies van het Economisch en Sociaal Comité over de „Mededeling van de Commissie aan de Raad, het Europees Parlement, het Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's: 'Een grotere verkeersveiligheid in de Europese Unie: programma voor de periode 1997-2001'"

(98/C 73/19)

De Europese Commissie heeft op 16 april 1997 besloten, overeenkomstig artikel 198 van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, het Economisch en Sociaal Comité te raadplegen over de voornoemde mededeling.

De Afdeling voor vervoer en communicatie, die met de voorbereiding van de desbetreffende werkzaamheden was belast, heeft haar advies op 12 november 1997 goedgekeurd. Rapporteur was de heer Ghigonis.

Het Economisch en Sociaal Comité heeft tijdens zijn 350e Zitting (vergadering van 10 december 1997) het volgende advies uitgebracht, dat met 79 stemmen vóór, 1 stem tegen, bij 5 onthoudingen werd goedgekeurd.

1. **Inleiding**

1.1. In 1993 publiceerde de Commissie een eerste actieprogramma om de veiligheid op de weg te vergroten [1]. Hoewel vooral dankzij de initiatieven van Commissie en Parlement inmiddels flinke vooruitgang is geboekt, laat de veiligheid toch nog danig te wensen over: jaarlijks vallen bij verkeersongelukken 45 000 doden en raken 1,6 miljoen mensen gewond.

1.2. De Commissie doet daarom in haar Mededeling voorstellen voor een aanvullende strategie om sneller vooruitgang te kunnen boeken. Deze strategie, die als uitgangspunt heeft dat in het verkeersveiligheidsbeleid van de lid-staten rekening moet worden gehouden met de hoge kosten van verkeersongelukken (ongeveer één miljoen ecu per verkeersdode), bestaat uit de volgende drie onderdelen:

— Vergaren en verspreiden van informatie en goede praktijken, met name door het opzetten van een informatiesysteem over de veiligheid op de weg in de Unie;

— Maatregelen om ongelukken te voorkomen, bijvoorbeeld: terugdringing van het gebruik van alcohol en drugs of medicijnen door weggebruikers, en invoering van telematicatoepassingen;

— Maatregelen om de gevolgen van ongelukken te verkleinen, met name door het ontwikkelen van programma's om de veiligheid te beoordelen en het formuleren van voorstellen voor technische maatregelen.

1.3. Het geplande programma voor de periode 1997-2001 bestaat dus in grote lijnen uit de volgende elementen:

— Een aanbeveling van de Commissie om meer kosten/batenanalyses van verkeersveiligheidsmaatregelen te maken, zodat volop rekening wordt gehouden met de exorbitante kosten van verkeersongelukken;

— Een geïntegreerd EU-informatiesysteem met ongelukkenstatistieken, cijfers over de risico's waaraan weggebruikers blootstaan, maatregelen ter verbetering van de veiligheid op de weg, en gegevens over onderzoekswerkzaamheden, goede praktijken en de toepassing van de huidige wetgeving;

— Maatregelen om te voorkomen dat gereden wordt in vermoeide toestand of onder invloed van alcohol, medicijnen of drugs;

---

[1] Mededeling van de Commissie „Voor een actieprogramma inzake veiligheid op de weg" (COM(93) 246 def.).