COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 25.07.1997
COM(97) 416 def.

97/0215 (SYN)

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 LIDSTATEN VALLENDE WATEREN, VAN INTERNATIONALE NORMEN OP HET GEBIED VAN DE VEILIGHEID VAN SCHEPEN, VOORKOMING VAN VERONTREINIGING EN LEEF- EN WERKOMSTANDIGHEDEN AAN BOORD (HAVENSTAATCONTROLE)

(door de Commissie ingediend)

TOELICHTING

1. Achtergrond

1.1. Op 19 juni 1995 is Richtlijn 95/21/EG van de Raad betreffende de naleving, met betrekking tot de schepen die gebruikmaken van havens in de Gemeenschap en varen in de onder de jurisdictie van de lidstaten vallende wateren, van internationale normen op het gebied van de veiligheid van schepen, voorkoming van verontreiniging en leef- en werkomstandigheden aan boord (havenstaatcontrole)[1] door de Raad van Ministers aangenomen.

De doelstelling van deze richtlijn, die vermeld staat in artikel 1, is bij te dragen tot een drastische vermindering van het aantal niet aan de normen voldoende schepen in de wateren onder de jurisdictie van de lidstaten.

Uit hoofde van deze richtlijn, van kracht is geworden, verbindt iedere lidstaat zich ertoe een bepaald percentage van de schepen die zijn havens aandoen te inspecteren en te controleren of de voornaamste van kracht zijnde internationale verdragen op het gebied van veiligheid van de scheepvaart en bescherming van het mariene milieu door deze schepen worden nageleefd. De richtlijn bepaalt ook dat de lidstaten en de Commissie moeten samenwerken bij de vaststelling van prioriteiten en handelwijzen die een doeltreffende controle mogelijk moeten maken van die schepen die vermoedelijk tekortkomingen vertonen.

1.2. De drie voornaamste doelstellingen van het onderhavige voorstel voor een richtlijn van de Raad zijn:

---

[1] PB nr. L 157 van 7.7.1995, blz. 1.

- actualisering van de richtlijn om ten behoeve van de richtlijn rekening te houden met de recente wijzigingen in de van toepassing zijnde internationale verdragen.

- invoering van specifieke procedures die moeten worden gevolgd wanneer de uit hoofde van de ISM-code van de IMO afgegeven certificaten zich niet aan boord van het schip bevinden.

- vergemakkelijking van de aanpassing van de richtlijn aan de ontwikkelingen op het gebied van de internationale wetgeving door toepassing van de Comitéprocedure.

2. Inhoud van het voorstel

2.1. Actualisering van de richtlijn

Artikel 2 van Richtlijn 95/21/EG bepaalt dat de genoemde verdragen en de op deze verdragen betrekking hebbende protocollen, wijzigingen en voorschriften met dwingend karakter waarmee bij de toepassing van de richtlijn rekening moet worden gehouden diegenen zijn die op 19 juni 1995, de datum van aanneming van de richtlijn, van kracht zijn.

Sinds die datum hebben genoemde internationale verdragen een aantal wijzigingen ondergaan. Wij vermelden met name de wijzigingen van het MARPOL-verdrag (wijzigingen van 1992, 1994, 1995 en 1996), het SOLAS-verdrag (nieuwe hoofdstukken X en XI, wijzigingen van 1992, 1994 en 1995) en de wijzigingen van 1995 in het STCW-verdrag van 1978 (verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst). De datum van inwerkingtreding die in het wijzigingsvoorstel genoemd wordt in artikel 2 van Richtlijn 95/21/EG is 1 juli 1998. Deze datum komt overeen met het internationaal van kracht worden van het nieuwe hoofdstuk IX van SOLAS, dat de ISM-code (de internationale veiligheidscode voor de scheepvaart en ter voorkoming van verontreiniging) verplicht stelt voor bepaalde categorieën schepen.

2.2. Procedure die van toepassing is wanneer de ISM-certificaten ontbreken

Overeenkomstig hoofdstuk IX, voorschrift 2, van het SOLAS-verdrag wordt de ISM-code internationaal van kracht op 1 juli 1998 voor:

- passagiersschepen, met inbegrip van de hogesnelheidspassagiersvaartuigen[2]

- olietankers, chemicaliëntankers, gastankers, bulkcarriers en hogesnelheids-vrachtvaartuigen met een bruto tonnage van 500 of meer.

De ISM-code is een essentiële stap in de ontwikkeling van een strategie die in de internationale zeevaart een veiligheidscultuur tot stand wil brengen. De code bepaalt onder meer dat de rederijen doelstellingen op veiligheidsgebied moeten vaststellen en een veiligheidsbeleid moeten invoeren, toepassen en handhaven.

---

[2] Verordening (EG) nr. 3051/95 van de Raad (PB nr. L 320 van 30.12.1995, blz. 14) voorziet op communautair niveau de verplichte en de vervroegde toepassing op 1 juli 1996 van de bepalingen van de ISM-code op alle RO-RO-veerboten, ongeacht hun vlag, die van of naar Europese havens diensten onderhouden.

De code bepaalt ook dat de nationale administraties moeten verifiëren of de voorschriften van de ISM-code zijn nageleefd, en dat zij conformiteitsdocumenten moeten afgeven aan de rederijen en veiligheidsbeleidcertificaten aan de schepen.

In de huidige versie van Richtlijn 95/21/EG wordt reeds verwezen naar de ISM-code. Op de lijst van certificaten en documenten die de inspecteur van de havenstaatcontrole moet controleren op grond van artikel 6, lid 1 van de richtlijn is ook sprake van afschriften van het document van overeenstemming en het veiligheidsbeleidcertificaat (zie bijlage II, punt 13). Het in bovenstaand punt 2.1 bedoeld wijzigingsvoorstel zal de met de havenstaatcontrole belaste administraties van de lidstaten in staat stellen aan boord van alle betrokken schepen te controleren of de ISM-code wordt toegepast.

In de wereld van de internationale scheepvaart is echter ernstige bezorgdheid geuit ten aanzien van de effectieve tenuitvoerlegging van de bepalingen van de ISM-code op de geplande datum (1 juli 1998). In januari 1997 is door vertegenwoordigers van de Internationale associatie van classificatiemaatschappijen (IACS) bekendgemaakt dat slechts 7% van de totale vloot waarvoor de ISM-code gold reeds door een IACS-lid was gecertificeerd. Ook al zijn de classificatiemaatschappijen niet de enige organisaties die de certificering uitvoeren, en vervullen soms de nationale administraties deze taak dan nog blijft het huidige percentage dat ISM-certificaten heeft zeer laag. Vooral de onderzoeken die moeten worden verricht maken dat het lang duurt voordat tot certificatie wordt overgegaan, en daarom valt te verwachten dat een groot aantal rederijen en schepen op de gestelde datum niet over ISM-certificaten zal beschikken.

Met het oog op deze situatie mag de Gemeenschap niet aarzelen de nodige maatregelen te nemen om de scheepvaartwereld ervan in kennis te stellen dat op 1 juli 1998 door alle lidstaten van de Gemeenschap zal worden gecontroleerd of de ISM-code is toegepast. Deze aanpak is overigens volkomen in overeenstemming met de boodschap van de Internationale Maritieme Organisatie dat er geen sprake kan zijn van verlenging van de in voorschrift 2 van hoofdstuk IX van SOLAS genoemde termijn.

Met ingang van 1 juli 1998 zal de naleving van de voorschriften van de ISM-code worden gecontroleerd overeenkomstig de bij havenstaatcontrole gebruikelijke regels en procedures, zoals omschreven in Richtlijn 95/21/EG en het Memorandum van Parijs inzake havenstaatcontrole waarbij de lidstaten van de Europese Gemeenschap partij zijn. Op de laatste vergadering van het Comité van het Memorandum van Parijs inzake havenstaatcontrole is onder meer besloten dat met ingang van 1 juli 1998 er een intensieve inspectiecampagne van drie maanden zal worden gevoerd om te controleren of de bepalingen van de ISM-code worden nageleefd.

Het ontbreken van certificaten aan boord is echter een zeer ernstige situatie die verscherpte maatregelen vereist. Het onderhavige voorstel tot wijziging van de richtlijn beoogt dus de vaststelling van specifieke procedures die in geval van het ontbreken van ISM-certificaten aan boord moeten worden gevolgd.

Door de vertraging die bij de toepassing van de ISM-code wordt verwacht zou strikte toepassing van de traditionele controleprocedures tot gevolg hebben dat een groot aantal schepen in de Europese havens wordt vastgehouden. Voor de meeste betrokken havens zou dit een onaanvaardbare situatie zijn, zowel vanuit economisch oogpunt in verband met de vele aanlegplaatsen die bezet zouden zijn en om veiligheidsredenen, door de te verwachten opstoppingen in de havens.

Derhalve moet de aanhouding van een schip, die normaal wegens het ontbreken van ISM-certificaten zou moeten worden uitgevaardigd, kunnen worden opgeheven om het schip de gelegenheid te geven de haven te verlaten om de zaak in orde te brengen.

Het spreekt echter vanzelf dat de aanhouding alleen kan worden opgeheven als er geen andere ernstige gebreken zijn die aanhouding van het schip noodzakelijk maken.

Een schip dat van de met de havenstaatcontrole belaste instantie toestemming heeft gekregen om de haven te verlaten zal aan de voorschriften van de ISM-code moeten voldoen, en aan dat schip zal de toegang tot de havens van de Gemeenschap geweigerd moeten worden zolang de eigenaar of de exploitant niet bij de bevoegde instantie van de lidstaat waarin de aanhouding is uitgevaardigd heeft aangetoond dat het schip over geldige overeenkomstig de ISM-code afgegeven certificaten beschikt.

2.3. Wijziging van het toepassingsgebied van de "Comité"procedure

Volgens de procedure van artikel 19, lid b), van Richtlijn 95/21/EG kan alleen een beroep worden gedaan op het bij artikel 12 van Richtlijn 93/75/EEG opgerichte comité als de bijlagen moeten worden aangepast om rekening te houden met de wijzigingen in de verdragen, protocollen, codes en resoluties van de relevante internationale organisaties en in het MOU die van kracht zijn geworden

Derhalve kan een aanpassing van de richtlijn zelf, zoals beschreven is in bovenstaand punt 2.1, die niet tot de bijlagen beperkt blijft, alleen gebeuren door middel van een voorstel voor een richtlijn van de Raad.

Aangezien het bij havenstaatcontrole gaat om verificatie van de naleving van een zeer groot aantal internationale verdragen, codes en resoluties wordt voorgesteld om de procedure van artikel 19 van de richtlijn voor de hele richtlijn te laten gelden en niet alleen voor de bijlagen.

RICHTLIJN 97/.../EG VAN DE RAAD HOUDENDE WIJZIGING VAN RICHTLIJN 95/21/EG BETREFFENDE DE NALEVING, MET BETREKKING TOT DE SCHEPEN DIE GEBRUIKMAKEN VAN HAVENS IN DE GEMEENSCHAP EN VAREN IN DE ONDER DE JURISDICTIE VAN DE LIDSTATEN VALLENDE WATEREN, VAN INTERNATIONALE NORMEN OP HET GEBIED VAN DE VEILIGHEID VAN SCHEPEN, VOORKOMING VAN VERONTREINIGING EN LEEF- EN WERKOMSTANDIGHEDEN AAN BOORD (HAVENSTAATCONTROLE)

(Voor de EER relevante tekst)

DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

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

Gezien het voorstel van de Commissie,

Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité,

Volgens de procedure van artikel 189 C van het Verdrag,

Gezien Richtlijn 95/21/EG van de Raad van 19 juni 1995 betreffende de naleving, met betrekking tot de schepen die gebruikmaken van havens in de Gemeenschap en varen in de onder de jurisdictie van de lidstaten vallende wateren, van internationale normen op het gebied van de veiligheid van schepen, voorkoming van verontreiniging en leef- en werkomstandigheden aan boord (havenstaatcontrole)[1],

1. Overwegende dat voor de toepassing van Richtlijn 95/21/EG in artikel 2, lid 1, wordt vermeld dat de internationale verdragen de verdragen zijn die van kracht zijn op het ogenblik van de aanneming van de richtlijn;

2. overwegende dat sinds de aanneming van Richtlijn 95/21/EG wijzigingen in werking zijn getreden van de Verdragen SOLAS 74, Marpol 73/78 en STCW 78; dat genoemde wijzigingen voor de toegepassing van de richtlijn toegepast dienen te worden;

3. overwegende dat de internationale veiligheidscode voor de scheepvaart en ter voorkoming van verontreiniging (ISM-code), zoals goedgekeurd door de Internationale Maritieme Organisatie op 4 november 1993 een veiligheidssysteem invoert dat aan boord van de schepen en de wal moet worden toegepast door de rederij die verantwoordelijk is voor de exploitatie van het schip, en gecontroleerd moet worden door de administratie van het land waar de activiteiten van genoemde rederijen plaatsvinden;

---

[1] PB nr. L 157 van 7.7.1995, blz. 1.

4. overwegende dat de ISM-code een essentiële bijdrage betekent tot de veiligheid van de scheepvaart en tot de bescherming van het mariene milieu in de wateren van de Gemeenschap;

5. overwegende dat Verordening (EG) nr. 3051/95 van de Raad[2] van 8 december 1995 betreffende een veiligheidsbeleid voor RO-RO-passagiersschepen de vervroegde verplichte toepassing beoogt van de bepalingen van de ISM-code op alle RO-RO-veerboten, ongeacht hun vlag, die vanuit of naar havens in de lidstaten varen;

6. overwegende dat de ISM-code op 1 juli 1998 internationaal van kracht wordt voor alle passagiersschepen, olietankers, chemische tankers, gastankers, bulkcarriers en hogesnelheidsvaartuigen met een brutotonnage van 500 of meer;

7. overwegende dat de vertraging die op internationaal vlak is opgetreden bij de uitvoering van de bepalingen van de ISM-code door de rederijen en de administratie van een aantal vlaggestaten een uiterst zorgwekkende situatie vanuit het oogpunt van veiligheid van de scheepvaart en bescherming van het milieu tot gevolg heeft;

8. overwegende dat het noodzakelijk is op het niveau van de Gemeenschap verscherpte controlemaatregelen te nemen ten aanzien van de toepassing van de uit de ISM-code voortvloeiende verplichtingen, zodra die in werking treden; dat deze maatregelen de aanhouding moeten omvatten van ieder schip dat niet beschikt over de uit hoofde van de ISM-code afgegeven certificaten;

9. overwegende dat, wanneer er geen andere ernstige tekortkomingen zijn die een aanhouding van het schip rechtvaardigen, de betrokken lidstaat gemachtigd moet zijn de aanhouding van genoemde schip op te heffen; overwegende evenwel dat het betreffende schip de toegang tot de havens van de Gemeenschap geweigerd moet worden zolang er niet overeenkomstig de ISM-code geldige certificaten zijn afgegeven.

10. overwegende dat het mogelijk moet zijn Richtlijn 95/21/EG te wijzigen volgens een vereenvoudigde procedure, teneinde rekening te houden met de wijzigingen in de internationale verdragen en het memorandum van overeenstemming als vermeld in artikel 2; dat de procedure van artikel 18 van de richtlijn het meest geschikt lijkt voor invoering van deze wijzigingen; dat artikel 19 te dien einde moet worden aangevuld,

HEEFT DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Richtlijn 95/21/EG wordt als volgt gewijzigd:

1. In artikel 2, lid 1, worden de woorden "die op de datum van aanneming van de onderhavige richtlijn van kracht zijn" vervangen door de woorden "die op 1 juli 1998 van kracht zijn".

---

2 PB nr. L 320 van 30.12.1995, blz. 14.

2. Het volgende artikel 9a wordt toegevoegd:

Artikel 9a

Procedure die van toepassing is bij het ontbreken van ISM-certificaten

1. Wanneer bij inspectie blijkt dat het afschrift van het conformiteitsdocument of van het certificaat die zijn afgegeven overeenkomstig de internationale veiligheidscode voor de scheepvaart en ter voorkoming van verontreiniging (ISM-code), ziet de bevoegde instantie erop toe dat het schip wordt aangehouden.

2. Indien bij inspectie geen andere aanhouding rechtvaardigende tekortkomingen worden geconstateerd dan dat de in lid 1 bedoelde documenten ontbreken, mag de bevoegde autoriteit het schip toestemming geven de haven te verlaten. Wanneer zo'n beslissing wordt genomen, stelt de bevoegde instantie onmiddellijk de bevoegde instanties van de overige lidstaten daarvan in kennis.

3. De lidstaten zorgen er door middel van de nodige maatregelen voor dat ieder schip dat toestemming krijgt om in de in lid 2 bedoelde omstandigheden een haven van een lidstaat te verlaten de toegang tot iedere haven in de Gemeenschap wordt geweigerd, zolang de eigenaar of de exploitant niet naar genoegen van de lidstaat waarin de aanhouding is uitgevaardigd heeft aangetoond dat het schip beschikt over overeenkomstig de ISM-code afgegeven geldige certificaten".

3. Aan artikel 19 wordt het volgende punt c) toegevoegd:

"c) Voor de toepassing van deze richtlijn de later van kracht geworden wijzigingen van de internationale verdragen en het memorandum van overeenstemming, als vermeld in artikel 2, leden 1 en 2, toe te passen."

Artikel 2

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk op 1 juli 1998 aan deze richtlijn te voldoen. Zij stellen de Commissie daarvan onverwijld in kennis.

Wanneer de lidstaten deze bepalingen aannemen, wordt in die 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.

2. De lidstaten delen de Commissie de tekst mede van de bepalingen van intern recht die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen.

Artikel 3

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

Artikel 4

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel, ...

ISSN 0254-1513

COM(97) 416 def.

DOCUMENTEN

NL 07 04 05 14

Catalogusnummer : CB-CO-97-421-NL-C

ISBN 92-78-23714-0

Bureau voor officiële publikaties der Europese Gemeenschappen

L-2985 Luxemburg

10