Advies van het Economisch en Sociaal Comité over het „Voorstel voor een richtlijn van de Raad betreffende voorwaarden voor het onderhouden van geregelde diensten met ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen in de Gemeenschap" [1]

(98/C 407/18)

De Raad heeft op 9 maart 1998 besloten, overeenkomstig artikel 84, lid 2, van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, het Economisch en Sociaal Comité te raadplegen over het voornoemde voorstel.

De Afdeling voor vervoer en communicatie, die met de voorbereiding van de desbetreffende werkzaamheden was belast, heeft haar advies op 15 juli 1998 goedgekeurd. Rapporteur was de heer Chagas.

Het Economisch en Sociaal Comité heeft tijdens zijn 357e Zitting van 9 en 10 september 1998 (vergadering van 9 september) het volgende advies uitgebracht, dat met 109 stemmen vóór, bij 3 onthoudingen is goedgekeurd.

1. **Commissievoorstel**

1.1. Op internationaal niveau zijn veiligheidsnormen voor het vervoer over zee vastgesteld door de Internationale Maritieme Organisatie (IMO). Na de ramp met de veerboot „Estonia" in 1994, die aan 852 mensen het leven kostte, heeft de Raad van ministers van verkeer de Commissie verzocht, voorstellen uit te werken om passagiers naar en vanuit havens in de EU de best mogelijke veiligheidsgaranties te bieden.

1.2. Het onderhavige voorstel, dat aansluit op de in 1995 door de Raad goedgekeurde verordening betreffende de vervroegde verplichte toepassing van de ISM-code voor veiligheidsbeheer op roll-on/roll off (ro-ro-) passagiersschepen [2] en op het voorstel voor een richtlijn ter invoering van verplichte registratie van de passagiers op alle passagiersschepen [3], heeft als voornaamste doelstelling:

— een meer uniforme interpretatie van internationale veiligheidseisen te bewerkstelligen;

— te waarborgen dat deze eisen en de desbetreffende EU-wetgeving daadwerkelijk worden toegepast;

— ervoor te zorgen dat de voorwaarden voor het onderhouden van geregelde diensten van ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen naar en van havens van een EU-lid-staat transparant zijn voor alle partijen: zowel voor de instanties van de landen waarop deze schepen varen als voor die van de vlaggenstaten alsook voor de rederijen.

1.3. De voorgestelde richtlijn beoogt:

— een opsomming te geven van de veiligheidsnormen waaraan een rederij moet voldoen om ro-ro-veerboten of hogesnelheidspassagiersvaartuigen te mogen exploiteren;

— een inspectieregime op te zetten om te controleren of voldaan wordt aan alle voorwaarden voordat een schip of vaartuig in dienst wordt gesteld, vervolgens op gezette tijden daarna;

— ervoor te zorgen dat staten van ontvangst kunnen meewerken aan het onderzoek van (al dan niet dodelijke) ongevallen op zee;

— onnodig uitgebreide PSC-inspecties (Port State Control) te vermijden;

— het in dienst stellen of in vergelijkbare diensten inzetten van ro-ro-veerboten en hogesnelheidsvaartuigen die aan de normen voldoen, te vergemakkelijken.

1.4. Doel van de voorgestelde richtlijn is een pakket veiligheidsregels in te voeren dat van toepassing is op alle betrokken vaartuigen, ongeacht de vlag waaronder zij varen. De vaartuigen moeten uitgerust zijn met een reisgegevensrecorder (VDR) — vergelijkbaar met de zgn. black-box in vliegtuigen, waarmee informatie wordt geregistreerd die voor het onderzoek van een eventueel ongeval van nut kan zijn. De rederijen moeten ervoor zorgen dat de kapitein over de nodige informatie beschikt over vanaf de wal opererende systemen van navigatieondersteuning en andere informatiesystemen die door de lid-staten worden opgezet overeenkomstig artikel 10, lid 2.

1.4.1. De Commissie acht een nieuwe richtlijn noodzakelijk omdat de nagestreefde doelstellingen niet met Richtlijn 95/21/EG [4] („Havenstaatcontrole") verwezenlijkt kunnen worden. Deze richtlijn voorziet slechts in inspectie van ten hoogste 25 % van de schepen uit derde landen die in havens van de lid-staten aanleggen. De Commissie voegt eraan toe dat de huidige richtlijn — in tegenstelling tot Richtlijn 35/21/EG — betrekking

[1] PB C 108 van 7.4.1998, blz. 123.

[2] Voorstel voor een verordening (EG) nr. 3051/95 van 8 december 1995 betreffende een veiligheidsbeleid voor ro-ro-passagiersschepen (PB L 320 van 30.12.1995, blz. 14) ESC-advies: PB C 236 van 11.9.1995, blz. 42.

[3] Voorstel voor een richtlijn van de Raad inzake de registratie van de opvarenden van passagiersschepen (PB C 31 van 31.1.1997, blz. 5) ESC-advies: PB C 206 van 7.7.1997, blz. 111.

[4] Richtlijn 95/21/EG van de Raad van 1995 betreffende de naleving, met betrekking tot de schepen die gebruik maken van havens in de Gemeenschap en varen in 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) ESC-advies: PB C 393 van 31.12.1994, blz. 50.

heeft op alle veerboten en hogesnelheidsschepen, ongeacht of zij in het binnenlandse dan wel internationale verkeer worden ingezet.

2. **Algemene opmerkingen**

2.1. Het voorstel wordt beschouwd als een goede maatregel om de veiligheid te bevorderen van passagiers die van of naar een haven in de EU reizen en van het personeel dat op de ro-ro-veerboten en hogesnelheidsvaartuigen werkzaam is.

2.2. Aangezien de aard van het werk aan boord per lid-staat verschilt al naargelang het vaartuigtype en de ligging van de belangrijkste routes, lijkt een uitgebreid regime van verplichte controles een goede manier om dit doel te bereiken. Het Comité acht een dergelijk regime wenselijk, zonder daarbij uit het oog te verliezen dat dit verenigbaar dient te zijn met de internationale wetgeving en de conventies, gedragscodes en resoluties van de IMO. Overigens heeft de Commissie overwogen, het recht om openbaar vervoer te exploiteren voor te behouden aan vervoersmaatschappijen uit lid-staten van de EU. Dit zou de regulering hebben vergemakkelijkt, omdat dan het Gemeenschapsrecht rechtstreeks toepasselijk zou zijn geweest. De Commissie achtte dit evenwel in strijd met haar beleid van open markten.

2.2.1. Het alternatief daarvan, dat geheel in de lijn van het beleid van de interne markt en open markten ligt, kan vanwege het feit dat het hier om internationale regels en beginselen gaat, slechts doeltreffend zijn wanneer er behoorlijk functionerende mechanismen worden gecreëerd om na te gaan en erop toe te zien dat deze regels en beginselen worden nageleefd. Het concept „staat van ontvangst" is in dit opzicht adequaat, maar zal wel moeten worden vervolledigd met aanvullende eisen, verplichtingen en verantwoordelijkheden en van toepassing dienen te zijn op alle ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen, omdat er anders geen verschil zou zijn met de zgn. „havenstaat".

2.2.2. Aanvullende veiligheidsvoorwaarden moeten, om het vertrouwen van het grote publiek te winnen, transparant en concreet zijn. Het vergt een consequente proactieve aanpak in de hele EU om het vertrouwen van het grote publiek te winnen en ervoor te zorgen dat het publiek dit vertrouwen ook behoudt.

2.3. Een doelmatige en doeltreffende onderzoeksprocedure voor ongevallen op zee, waarbij naast vlaggen- en/of havenstaten ook de lid-staten betrokken worden, wier havens worden aangedaan door de ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen, is wenselijk en van wezenlijk belang om burgers van die lid-staten gerust te stellen over de wijze waarop het onderzoek wordt uitgevoerd.

2.4. De verplichte invoering van de ISM-code wordt als een adequate maatregel beschouwd. Om effect te sorteren is echter een naar behoren functionerend regime van verplichte controle en inspectie geboden.

2.5. De invoering van een verplichte registratie van passagiers waarnaar in de richtlijn wordt verwezen, is toe te juichen vanwege het grote belang van deze maatregel voor de met de zoek- en reddingswerkzaamheden belaste autoriteiten. Het Comité herinnert in dit verband aan zijn advies [1] over het voorstel van de Commissie voor de invoering van een verplichte registratie van passagiers.

3. **Bijzondere opmerkingen**

3.1. Het Comité heeft nota ervan genomen dat de richtlijn ook van toepassing is op hogesnelheidspassagiersvaartuigen, omdat deze rechtstreeks concurreren met de ro-ro-passagiersveerboten. Vaartuigen die in sommige landen doorgaan voor ro-ro-vrachtveerboten of hogesnelheidsvrachtvaartuigen worden geacht onder het toepassingsgebied van onderhavige richtlijn te vallen als zij passagiers vervoeren.

3.2. M.b.t. de veiligheidseisen waaraan moet worden voldaan voordat een ro-ro-veerboot of hogesnelheidsvaartuig in dienst mag worden gesteld, noch m.b.t. de regelmatige inspecties daarna mogen uitzonderingen worden toegestaan.

3.3. De Commissie erkent weliswaar dat bepaalde lid-staten hun bestand aan gekwalificeerde inspecteurs zullen moeten uitbreiden om aan hun verplichtingen te kunnen voldoen, maar zou meer aandacht moeten besteden aan de vraag hoe voor toereikende hulpmiddelen kan worden gezorgd.

4. **Bijzondere opmerkingen over bepaalde artikelen en bijlagen**

4.1. *Artikel 5*

4.1.1. „Het wiel hoeft niet opnieuw te worden uitgevonden...", maar het is wel zaak ervoor te zorgen dat de ontvangststaat de mogelijkheid heeft om eigen controles uit te voeren, wanneer de regelgevende instantie van een lid-staat de statutaire controles ten aanzien van ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen die onder zijn vlag varen, delegeert. Deze regeling dient net zo lang van kracht te blijven totdat het Protocol voor het geharmoniseerd controle- en certificatiesysteem van 1998 volledig is geïmplementeerd. In de artikelen 5 en 6 dient te worden vastgelegd dat het de taak van de ontvangststaten is, erop toe te zien dat aan de veiligheidseisen wordt voldaan.

4.1.2. Het Comité juicht het toe dat alle schepen moeten worden uitgerust met een reisgegevensrecorder (VDR), die voldoet aan de technische specificaties die door de IMO zijn vastgesteld.

---

[1] Voorstel voor een richtlijn van de Raad inzake de registratie van de opvarenden van passagiersschepen (PB C 31 van 31.1.1997, blz. 5) ESC-advies: PB C 206 van 7.7.1997, blz. 111.

4.2. *Artikel 6*

4.2.1. Het Comité acht het een goede zaak dat in de richtlijn ook een punt als gebrekkige medewerking van de vlaggenstaten aan de orde komt en dat een rederij wellicht haar toevlucht moet nemen tot een andere vlag. Van belang is dat de vlaggenstaat over de noodzakelijke administratieve infrastructuur beschikt om op de naleving van het op EU-niveau ingestelde veiligheidsbestel toe te zien.

4.3. *Artikel 7*

4.3.1. In dit artikel is niets bepaald omtrent de kosten van het eerste specifieke onderzoek om te controleren of voldaan wordt aan alle voorwaarden voor het onderhouden van een dienst voordat hiermee wordt begonnen, en de kosten van de onderzoeken die overeenkomstig artikel 7, lid 3 op gezette tijden daarna worden uitgevoerd. Op deze materie zou nader moeten worden ingegaan.

4.3.2. Wat betreft andere dan in artikel 7, lid 3, vermelde onderzoeken, wordt ervan uitgegaan dat de bepalingen van Richtlijn 95/21/EG van toepassing zijn, omdat een specifieke bepaling met betrekking tot de inspectiekosten ontbreekt.

4.3.3. Het Comité kan zich erin vinden dat één van de niet van tevoren geplande onderzoeken plaatsvindt tijdens een normale overtocht. Een tweede onderzoek dient, zo vindt het Comité, echter niet verplicht te zijn.

4.4. *Artikel 8*

4.4.1. Een team van gekwalificeerde inspecteurs van de betrokken ontvangst-staten zal controleren of aan de veiligheidseisen wordt voldaan. Het comité acht dit een goede regeling om inconsistentie tegen te gaan en de overlast voor rederijen te verminderen. Welke ontvangststaat waarvoor verantwoordelijk is wanneer meer dan een ontvangststaat wordt aangedaan, dient echter te worden verduidelijkt. Ditzelfde geldt voor de overgangsregelingen voor ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen die nu al in dienst zijn.

4.5. *Artikel 9*

4.5.1. Het Comité acht het een goede zaak dat krachtens dit artikel van de ontwerprichtlijn „ontvangststaten" de mogelijkheid krijgen om deel te nemen aan het onderzoek van een ongeval. Wel dient nader te worden uiteengezet, wat de rol en verantwoordelijkheid van de ontvangststaat of- staten en vlaggenstaat in het onderzoek zijn.

4.5.2. Het Comité hecht er veel belang aan dat de lid-staten grondige en uitvoerige onderzoeksprocedures voor ongevallen op zee uitwerken, en wel zo dat alle betrokken partijen hieraan deelnemen en voldaan wordt aan de bepalingen van het SOLAS-verdrag, I.21.

4.6. *Bijlage 3*

4.6.1. Het verdient aanbeveling navigatiekaarten en op navigatie betrekking hebbende publicaties te vermelden in bijlage 3 of anders in bijlage 5.

4.6.2. De ontwerprichtlijn voorziet in een onderzoek om na te gaan of de dienstroosters voor het personeel geen onredelijke vermoeidheid veroorzaken. Het Comité juicht dit toe en wijst erop dat de IMO- en ILO-bepalingen in dit verband een passende maatstaf zijn.

4.7. *Bijlage 5*

4.7.1. Het Comité stelt met voldoening vast dat er in punt 8 nogmaals op gewezen wordt dat passagiers niet in de gesloten laadruimten van ro-ro-veerboten en speciale categorie-vaartuigen mogen komen, zolang het schip op zee is. Deze maatregel is conform de strekking van het SOLAS-voorschrift II-1/20-3 (en paragraaf II-1/B/17.2 van bijlage 1 van Richtlijn 98/18/EG) m.b.t. de toegang tot ro-ro-dekken. Omdat echter gemeld is dat deze veiligheidsmaatregel op sommige routes niet wordt nageleefd, dient aan deze kwestie aandacht te worden besteed.

4.8. *Bijlage 6*

4.8.1. Met betrekking tot punt 3 wordt voorgesteld om de bewoordingen „op zee het meest algemeen gesproken" te schrappen en te vervangen door „in de voertaal aan boord".

4.8.2. Met betrekking tot punt 4 wordt voorgesteld om niet alleen te verwijzen naar het SOLAS-verdrag van 1974, maar ook naar de criteria van bijlage VII van de PSC-richtlijn van 1995.

Brussel, 9 september 1998.

De voorzitter

van het Economisch en Sociaal Comité

T. JENKINS