

Advies over het voorstel voor een verordening (EG) van de Raad betreffende een veiligheidsbeleid voor ro-ro-passagiersschepen

(95/C 236/12)

De Raad heeft op 13 maart 1995 besloten, overeenkomstig de bepalingen van artikel 84, lid 2 van het Verdrag, het Economisch en Sociaal Comité te raadplegen over voornoemd voorstel.

De Afdeling voor vervoer en communicatie, die met de voorbereiding van de desbetreffende werkzaamheden was belast, heeft haar advies op 10 mei 1995 goedgekeurd. Rapporteur was de heer Whitworth.

Het Economisch en Sociaal Comité heeft tijdens zijn 326e Zitting (vergadering van 31 mei 1995) het volgende advies uitgebracht, dat met algemene stemmen is goedgekeurd.

1. Inleiding

1.1. Dit voorstel voor een verordening is onderdeel van een reeks voorstellen aan de Raad ter verbetering van de veiligheid bij de exploitatie van ro-ro-passagiersveerboten die zijn uiteengezet in de Resolutie van de Raad over deze materie van 22 december 1994.

1.2. In deze Resolutie werd er tevens bij de lid-staten en bij de Commissie op aangedrongen om steun te verlenen aan een aantal duurzame initiatieven van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) en werd de Commissie verzocht een aantal in haar actieprogramma vervatte andere relevante initiatieven verder uit te werken.

1.3. Deze activiteiten zijn alle onderdeel van het te ontwikkelen gemeenschappelijk beleid inzake de veiligheid op zee waarmee het Economisch en Sociaal Comité met grote nadruk heeft ingestemd in zijn advies over de mededeling van de Commissie inzake deze materie (doc. CES 1170/93 d.d. 24 november 1993). De belangrijkste onderdelen van dit beleid werden nog actueler door het vergaan van de Estse ro-ro-veerboot „Estonia” op 28 september 1994.

2. Voorstel van de Commissie

2.1. Doel van dit voorstel is, ervoor te zorgen dat alle rederijen die op open zee varende ro-ro-passagiersveerboten exploiteren op lijndiensten naar en van havens in de Europese Gemeenschap, met ingang van 1 juli 1996 voldoen aan de ISM-code (d.w.z. de internationale veiligheidscode van de Internationale Maritieme Organisatie voor een veilige scheepvaart en ter voorkoming van verontreiniging).

2.2. Deze code werd in mei 1994 door de IMO goedgekeurd als onderdeel van de internationale Conventie betreffende de veiligheid op zee, waarbij de data van inwerkingtreding naar gelang van het type schip reiken van juli 1998 tot juli 2002. De Commissie tracht nu de datum van inwerkingtreding van de code voor ro-ro-veerboten uit EU-lid-staten met twee jaar te vervroegen en deze zowel toe te passen op binnenlandse als op internationale veerdiensten.

3. ISM-code

3.1. Conform deze code moeten rederijen strenge normen voor beheer en exploitatie van hun schepen ontwikkelen en toepassen. Dit betekent dat een gedetailleerd en schriftelijk vastgelegd veiligheidsbeleid moet worden ontwikkeld, dat er adequate werkmethoden en veiligheidsprocedures moeten worden uitgewerkt en dat de verantwoordelijkheden, zowel aan wal als op zee, nauwkeurig moeten worden afgebakend. Wanneer de initiële normen zijn vastgesteld en de noodzakelijke procedures er eenmaal zijn, moeten op gezette tijden controles worden uitgevoerd.

3.2. De regeringen zijn verplicht, zich ervan te vergewissen dat aan de normen van de code wordt voldaan door de rederijen die op hun grondgebied opereren. De conformiteit moet blijken uit een „conformiteitsdocument” dat wordt afgegeven door de regering, nadat deze zich ervan heeft vergewist dat de procedures van de rederij aan de code voldoen, alsook uit een „veiligheidsbeleidscertificaat” voor ieder afzonderlijk schip, waarin verklaard wordt dat deze procedures op het betrokken schip van kracht zijn.

3.3. Deze ISM-code zal vergezeld gaan van gedetailleerde IMO-richtsnoeren ten behoeve van de overheden betreffende de tenuitvoerlegging van de code.

4. Algemene opmerkingen

4.1. Het Comité staat volledig achter het voorstel, de ISM-code zo snel als haalbaar is, bindend te maken voor passagiersveerboten. Het Comité wijst er met klem op dat dit slechts één maatregel is van het in de Resolutie van de Raad van december 1994 vervatte globale programma, dat zowel technische als sociale aspecten bestrijkt. Het Comité dringt er bij de Commissie op aan, zo spoedig mogelijk voorstellen uit te werken waarmee de overige punten van dit programma kunnen worden gerealiseerd, en verzoekt de lid-staten ten volle in te stemmen met de op het creëren van een veilige exploitatie van veerboten gerichte uiteenlopende initiatieven, waarvan momenteel in de IMO wordt gewerkt.

4.2. Het feit dat dit voorstel van de Commissie voor een EU-verordening uitgaat van een IMO-instrument, sluit volledig aan bij het beleid dat het Comité in tal van

adviezen over voorstellen betreffende de zeevaartsector heeft goedgekeurd. Het Comité staat achter een dergelijke aanpak.

4.3. Willen rederijen en overheden in de lid-staten in staat zijn, per 1 juli 1996 aan de bepalingen van dit voorstel voor een verordening te voldoen, dan zal er uiteraard nog heel wat werk moeten worden verricht. Tenzij de rederijen al over schriftelijk vastgelegde procedures beschikken en de overheden gekwalificeerde medewerkers hebben om na te gaan of zowel de verantwoordelijken aan wal als die aan boord de bepalingen van de ISM-code naleven, zullen de nog resterende 14 maanden nauwelijks volstaan, vooral omdat in de IMO-richtsnoeren is vastgelegd dat bij een rederij eerst drie maanden een systeem van veiligheidsbeleid moet zijn toegepast voordat een conformiteitsdocument kan worden afgegeven.

4.4. Een aantal lid-staten plaatst nu al vraagtekens bij de door de Commissie voorgestelde datum — juli 1996. Toch is het Comité van oordeel dat afwijkingen van dit tijdschema tot een absoluut minimum moeten worden beperkt en, voor korte duur, uitsluitend moeten gelden voor kleine rederijen die binnenlandse diensten op niet-open zee onderhouden.

4.5. Volgens het Comité moeten de overheden in de EU-lid-staten een strikte controle verrichten op „conformiteitsdocumenten” en „veiligheidsbeleidcertificaten” die zijn afgegeven aan niet onder EU-vlag varende veerboten door de desbetreffende vlaggestaat of classificatiebureaus en deze alleen erkennen indien zij ervan overtuigd zijn dat de overheid die deze documenten afgeeft, soortgelijke eisen stelt als in de EU-lid-staten, en de mate waarin deze bemanningen in een noodsituatie in staat zijn, met de passagiers te communiceren.

4.6. In dit verband hecht het Comité er bijzonder veel belang aan dat deel 6 van de Code betreffende „Middelen en personeel” wordt nageleefd; met name wat de kwalificaties van gezagvoerder en bemanning betreft. De overheden van de lid-staten moeten ervoor zorgen dat de onder deze verordening vallende bemanningen voldoen aan de in Richtlijn nr. 94/58 gestelde eisen betreffende het minimum-opleidingsniveau en het met elkaar kunnen communiceren. Daarbij dient vooral te worden gelet op onder welke vlag dan ook varende schepen met bemanningen uit niet-EU-lid-staten, en de mate waarin deze bemanningen in een noodsituatie in staat zijn, met de passagiers te communiceren.

4.7. Een andere belangrijke kwestie is de positie van de in deel 4 van de Code bedoelde „aangewezen persoon” en die van de „schipper” (gezagvoerder) van de schepen van de rederij wier verantwoordelijkheden en bevoegdheden in deel 5 van de Code zijn vastgelegd. Eerstgenoemde dient een terdege gekwalificeerd persoon te zijn die in staat is, het vertrouwen van de bemanning te verwerven.

5. Bijzondere opmerkingen

5.1. *Titel van het voorstel*

De titel van het verordeningvoorstel is misleidend omdat het een veel bredere aanpak suggereert op basis van alle in de Resolutie van de Raad behandelde activiteiten. Het zou beter zijn, het voorstel om te dopen tot „Verplichte toepassing van de ISM-code op ro-ro-veerboten”.

5.2. *Artikel 2*

5.2.1. De definitie van een „ro-ro-veerboot” dient zodanig worden gewijzigd dat duidelijk blijkt dat hieronder zowel veerboten vallen die wegvoertuigen of railvoertuigen vervoeren.

5.2.2. De in artikel 3 gebezigde term „lijndienst” moet worden gedefinieerd.

5.3. *Artikel 5*

5.3.1. Het Comité hecht bijzonder belang aan de bepaling in artikel 5.2 dat ingeval „Conformiteitsdocumenten” of „Veiligheidsbeleidscertificaten” zijn afgegeven door classificatiebureaus, de lid-staten hun verantwoordelijkheden uitsluitend mogen overdragen aan bureaus die voldoen aan de Richtlijn nr. 94/57 neergelegde voorwaarden.

5.3.2. Artikel 5, lid 4, dient zodanig te worden gewijzigd dat hierin de van belang zijnde bepalingen van de IMO-richtsnoeren worden opgenomen (deze werden nl. goedgekeurd nadat dit voorstel voor een verordening was opgesteld), met betrekking tot de geldigheidsduur en het verifiëren van resp. veiligheidsbeleidscertificaten en conformiteitsdocumenten. Dit houdt in dat de negende considerans dienovereenkomstig moet worden aangepast. Bedoelde richtsnoeren dienen als bijlage 2 bij deze ontwerp-verordening te worden opgenomen.

5.4. *Artikel 6*

5.4.1. Krachtens artikel 6, lid 3, mogen lid-staten zelf uitmaken of zij door niet-EU-lid-staten afgegeven „conformiteitsdocumenten” c.q. „veiligheidsbeleidscertificaten” voor onder de vlag van niet-lid-staten opererende veerboten waarmee lijndiensten tussen EU-havens worden onderhouden, erkennen. Volgens het Comité mag dit er beslist niet toe leiden dat op grond van deze bepaling erkenning zou plaatsvinden van rederijen die zich niet aan de normen houden. Het artikel dient een „kan-voorschift” te behelzen en geen verplichting in te houden. Voorts dient de nodige nadruk te worden gelegd op de bepaling „indien hij (= de betrokken lid-staat) ervan overtuigd is dat inachtneming van de bepalingen van deze verordening gewaarborgd is”; erkenning zou hiervan afhankelijk moeten worden gesteld. Voorts

dient in artikel 6 een duidelijke verwijzing betreffende inachtneming van deel 6 van de Code te worden opgenomen (zie tevens par. 4.6 in het voorgaande).

5.5. Artikel 7

5.5.1. De bepaling, dat een lid-staat kan overgaan tot opschorting van een volledige dienst van een rederij, houdt een uitbreiding in van de krachtens de havenstaatcontrole geldende voorschriften inzake het vasthouden van een bepaald schip. Duidelijk is dat van deze bepaling uitsluitend gebruik zou worden gemaakt ingeval een zeer groot gevaar is ontstaan nadat conformiteitsdocumenten en veiligheidsbeleidscertificaten zijn afgegeven of erkend. In dit artikel dient te worden gepreciseerd dat de opschorting dient te worden ingetrokken, zodra dit gevaar niet langer bestaat en de desbetreffende procedure uitsluitend wordt toegepast, indien tegen de opschorting bezwaar is gemaakt.

5.5.2. Voorts zou door de krachtens artikel 7, (c) aan de Commissie verleende bevoegdheid om op dit vlak een beslissing van een lid-staat ongedaan te maken, deze lid-staat ertoe kunnen worden gedwongen een rederij een exploitatievergunning te verstrekken, hoewel de lid-staat van oordeel is dat deze exploitatie op bepaalde onderdelen gevaren inhoudt en haaks staat op het subsidiariteitsbeginsel. Het zou beter zijn als het standpunt dat na toepassing van de comitologieprocedure

door de Commissie wordt ingenomen in de vorm van een verzoek aan de betrokken lid-staat wordt overgemaakt.

5.6. Artikel 8

5.6.1. Gepreciseerd dient te worden dat hier wordt verwezen naar de IMO-richtsnoeren.

6. Samenvatting en conclusies

6.1. Het Comité staat volledig achter het voorstel om de ISM-code m.i.v. 1 juli 1996 bindend te maken voor passagiersveerboten; eventuele afwijkingen moeten worden beperkt tot een absoluut minimum en dienen uitsluitend te gelden voor kleine rederijen die binnenlandse diensten op niet-open zee onderhouden.

6.2. Het Comité hecht er bijzonder belang aan dat deel 6 van de Code betreffende „Middelen en personeel” wordt nageleefd.

6.3. Alvorens conformiteitsdocumenten en veiligheidsbeleidscertificaten afgegeven door niet-EU-landen of classificatiebureaus te erkennen, dienen de overheden in de lid-staten zich ervan te vergewissen dat voor het afgeven van deze documenten soortgelijke eisen worden gesteld als in de EU-landen.

Brussel, 31 mei 1995.

De voorzitter
van het Economisch en Sociaal Comité
Carlos FERRER
