

Dit document vormt slechts een documentatiehulpmiddel en verschijnt buiten de verantwoordelijkheid van de instellingen

► **B** VERORDENING (EG) Nr. 725/2004 VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD  
van 31 maart 2004  
betreffende de verbetering van de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten  
(Voor de EER relevante tekst)  
(PB L 129 van 29.4.2004, blz. 6)

Gewijzigd bij:

		Publicatieblad		
		nr.	blz.	datum
► <b><u>M1</u></b>	Beschikking 2009/83/EG van de Commissie van 23 januari 2009	L 29	53	31.1.2009
► <b><u>M2</u></b>	Verordening (EG) nr. 219/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 11 maart 2009	L 87	109	31.3.2009



**VERORDENING (EG) Nr. 725/2004 VAN HET EUROPEES  
PARLEMENT EN DE RAAD**

**van 31 maart 2004**

**betreffende de verbetering van de beveiliging van schepen en  
havenfaciliteiten**

**(Voor de EER relevante tekst)**

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, met name op artikel 80, lid 2,

Gezien het voorstel van de Commissie,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité <sup>(1)</sup>,

Na raadpleging van het Comité van de Regio's,

Volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag <sup>(2)</sup>,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Opzettelijke ongeoorloofde acties en in het bijzonder terrorisme behoren tot de ernstigste bedreigingen die er zijn voor de idealen van democratie en vrijheid en de waarden van vrede, die het wezen van de Europese Unie uitmaken.
- (2) Het zeevervoer in de Europese Gemeenschap, de burgers die daarvan gebruik maken en het milieu dienen te allen tijde verzekerd te zijn van beveiliging tegen het gevaar van opzettelijke ongeoorloofde acties zoals terrorisme, piraterij of andere vergelijkbare acties.
- (3) Bij het vervoer van goederen die bijzonder gevaarlijke stoffen bevatten, zoals chemische en radioactieve stoffen, kunnen de gevaren die door opzettelijke ongeoorloofde acties worden veroorzaakt, ernstige gevolgen voor de burgers en het milieu van de Unie met zich meebrengen.
- (4) Op 12 december 2002 heeft de Diplomatieke Conferentie van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) wijzigingen op het Verdrag voor beveiliging van mensenlevens op zee van 1974 (SOLAS) aangenomen, alsmede een Internationale Code voor de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten (ISPS-code). Deze instrumenten ter verbetering van de beveiliging van de in de internationale handel gebruikte schepen en bijbehorende havenfaciliteiten, bevatten dwingende bepalingen. De draagwijdte van enkele van die bepalingen in de Gemeenschap dient te worden bijgesteld; hetzelfde geldt voor de bepalingen met de waarde van aanbevelingen, waarvan enkele in de Gemeenschap een dwingend karakter moeten krijgen.
- (5) Onverminderd de nationale regelgeving van de lidstaten op beveiligingsgebied en de maatregelen die genomen kunnen worden op basis van titel VI van het Verdrag betreffende de Europese Unie, dient de in de tweede overweging geformuleerde beveiligingsdoelstelling te worden verwezenlijkt door invoering van nuttige maatregelen voor het zeevervoer in de vorm van gemeenschappelijke normen voor een communautaire interpretatie, im-

<sup>(1)</sup> PB C 32 van 5.2.2004, blz. 21.

<sup>(2)</sup> Advies van het Europees Parlement van 19 november 2003 (nog niet gepubliceerd in het Publicatieblad) en besluit van de Raad van 22 maart 2004.

**▼B**

plementatie en controle van de op 12 december 2002 door de Diplomatieke Conferentie van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) aangenomen bepalingen. Aan de Commissie dienen uitvoeringsbevoegdheden te worden gedelegeerd, zodat zij nadere uitvoeringsmaatregelen kan vaststellen.

- (6) De onderhavige verordening eerbiedigt de grondrechten en volgt de beginselen die met name door het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie zijn erkend.
- (7) Niet alleen de beveiliging van voor internationaal zeevervoer gebruikte schepen en de havenfaciliteiten van afhandeling moet worden verbeterd, maar ook de in de Gemeenschap op binnenlandse routes varende schepen en de bijbehorende havenfaciliteiten moeten beter worden beveiligd, en dan vooral passagiersschepen, vanwege het aantal mensenlevens dat hier op het spel staat.
- (8) Deel B van de ISPS-Code bevat enkele aanbevelingen waarvan de toepassing in de Gemeenschap verplicht dient te worden gesteld, om zo op homogene wijze te kunnen bijdragen tot verwezenlijking van de in de tweede overweging beschreven beveiligingsdoelstelling.
- (9) Teneinde bij te dragen tot de erkende en noodzakelijke doelstelling van bevordering van het intracommunautair zeevervoer op korte afstand dienen te lidstaten te worden verzocht om veiligheidsregelingen als bedoeld in Voorschrift 11 van de speciale maatregelen ter verbetering van de maritieme beveiliging van het SOLAS-Verdrag overeen te komen ten behoeve van het geregeld intracommunautair zeevervoer op vaste routes dat gebruik maakt van specifieke eigen havenfaciliteiten, zonder hiermee afbreuk te doen aan het nagestreefde algemene veiligheidsniveau.
- (10) Voor havenfaciliteiten in havens die incidenteel internationaal zeescheepvaartverkeer afhandelen kan het overdreven zijn om permanent alle beveiligingsregels van deze verordening toe te passen. Het is aan de lidstaten om aan de hand van door hen te verrichten veiligheidsbeoordeling te bepalen welke havens dit zijn en alternatieve maatregelen vast te stellen die voldoende bescherming bieden.
- (11) De lidstaten moeten schepen uit alle landen die om toegang tot een haven van de Gemeenschap vragen streng op naleving van de beveiligingsregels controleren. De lidstaten dienen een „bevoegde autoriteit voor maritieme beveiliging” te benoemen die de door deze verordening voorgeschreven veiligheidsmaatregelen voor schepen en havenfaciliteiten coördineren, ten uitvoer leggen en de toepassing ervan controleren. De autoriteit moet van ieder schip dat om toegang tot de haven vraagt eisen dat het van tevoren inlichtingen geeft over zijn international security certificaat en de veiligheidsniveaus waarop het opereert en vroeger geopeerd heeft, alsmede iedere andere praktische inlichting met betrekking tot de beveiliging.
- (12) De lidstaten moeten voor intracommunautaire of binnenlandse geregelde zeevervoerdiensten vrijstelling kunnen geven van de verplichting om systematisch de in overweging 11 bedoelde inlichtingen te verstrekken. Deze inlichtingen moeten wel te allen tijde op verzoek van de bevoegde autoriteiten van de lidstaten verstrekt kunnen worden door de maatschappijen die genoemde diensten onderhouden.
- (13) De veiligheidscontroles in de haven moeten uitgevoerd worden door de bevoegde autoriteiten voor maritieme veiligheid van de lidstaten, maar wat het international security certificaat betreft ook door de inspecteurs van de havenstaatcontrole, zoals is bepaald in Richtlijn 95/21/EG van de Raad van 19 juni 1995 betreffende de naleving, met betrekking tot de schepen die gebruik maken van havens in de Gemeenschap en varen in de onder de jurisdictie

**▼B**

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 (havens-taatscontrole) <sup>(1)</sup>. Wanneer er verschillende autoriteiten zijn, dienen zij elkaar dus aan te vullen.

- (14) Aangezien er op nationaal niveau verschillende partijen een rol spelen bij de tenuitvoerlegging van de veiligheidsmaatregelen, moet iedere lidstaat een centrale bevoegde autoriteit aanwijzen die de toepassing van de veiligheidsmaatregelen in het zeevervoer op nationaal niveau coördineert en controleert. De lidstaten moeten zorgen voor de nodige middelen en een nationaal plan voor de implementatie van deze verordening ter verwezenlijking van de in de tweede overweging beschreven beveiligingsdoelstelling, met onder meer een tijdschema voor de vervroegde implementatie van bepaalde maatregelen, overeenkomstig de aanwijzingen van resolutie 6 die op 12 december 2002 door de Diplomatieke Conferentie van de IMO is aangenomen. De doeltreffendheid van de controles op de implementatie van ieder nationaal systeem moet met inspecties onder toezicht van de Commissie worden gecontroleerd.
- (15) De doeltreffende en uniforme toepassing van de maatregelen in het kader van dit beleid roept belangrijke vragen op die verband houden met de financiering ervan. Financiering van een aantal extra beveiligingsmaatregelen mag geen concurrentievervalsing in de hand werken. De Commissie dient onverwijld een aanvang te maken met een studie (met name naar de verdeling van de financiering tussen de overheid en de operatoren, zonder afbreuk te doen aan de verdeling van de bevoegdheden tussen de lidstaten en de Europese Gemeenschap) en het Europees Parlement en de Raad de resultaten en, in voorkomend geval, eventuele voorstellen voor te leggen.
- (16) De voor de uitvoering van deze verordening vereiste maatregelen moeten worden vastgesteld overeenkomstig Besluit 1999/468/EG van de Raad van 28 juni 1999 tot vaststelling van de voorwaarden voor de uitoefening van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden <sup>(2)</sup>. Er dient te worden voorzien in een procedure volgens welke de onderhavige verordening kan worden aangepast in het licht van de opgedane ervaring teneinde andere bepalingen van deel B van de ISPS-code die aanvankelijk niet door de verordening dwingend zijn verklaard, een dwingend karakter te geven.
- (17) Aangezien de doelstellingen van deze verordening, namelijk invoering en implementatie van nuttige maatregelen op het gebied van het zeevervoerbeleid, niet in voldoende mate door de lidstaten kunnen worden gerealiseerd, en verwezenlijking op communautair niveau, vanwege de Europese dimensie van deze verordening, de voorkeur verdient, kan de Gemeenschap maatregelen nemen volgens het subsidiariteitsbeginsel van artikel 5 van het Verdrag. Overeenkomstig het in dit artikel verwoorde evenredigheidsbeginsel gaat deze verordening niet verder dan wat voor dat doel nodig is,

HEBBEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

<sup>(1)</sup> PB L 157 van 7.7.1995, blz. 1. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 2002/84/EG van het Europees Parlement en de Raad (PB L 324 van 29.11.2002, blz. 53).

<sup>(2)</sup> PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23.



### *Artikel 1*

#### **Doelstellingen**

1. De voornaamste doelstelling van deze verordening is invoering en implementatie van de communautaire maatregelen voor verbetering van de beveiliging van in de internationale handel en voor binnenlands verkeer gebruikte schepen en bijbehorende havenfaciliteiten, tegen het gevaar van opzettelijke ongeoorloofde acties.
2. De verordening beoogt voorts een basis leggen voor een geharmoniseerde interpretatie en implementatie van en communautaire controle op de speciale maatregelen ter verbetering van de maritieme beveiliging die op 12 december 2002 zijn aangenomen door de Diplomatieke Conferentie van de IMO waarbij het SOLAS-Verdrag van 1974 werd gewijzigd, en de ISPS-Code werd vastgesteld.

### *Artikel 2*

#### **Definities**

In de zin van deze verordening wordt verstaan onder:

1. „Speciale maatregelen ter verbetering van de maritieme beveiliging van het SOLAS-Verdrag”: de wijzigingen, opgenomen in Bijlage I van deze verordening, houdende samenstelling van hoofdstuk XI-2 van het SOLAS-Verdrag, in zijn bijgewerkte versie.
2. „ISPS-Code”: de internationale code voor de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten (ISPS-Code) in zijn bijgewerkte versie.
3. „Deel A van de ISPS-Code”: de deel A van de ISPS-Code vormende preambule en dwingende voorschriften, opgenomen in bijlage II van deze verordening, betreffende de bepalingen van hoofdstuk XI-2 van het SOLAS-Verdrag in zijn bijgewerkte versie.
4. „Deel B van de ISPS-Code”: de deel B van de ISPS-Code vormende aanbevelingen, opgenomen in bijlage III van deze verordening, betreffende de bepalingen van hoofdstuk XI-2 van het SOLAS-Verdrag voor beveiliging van mensenlevens op zee, 1974, als gewijzigd, en die van deel A van de ISPS-Code, in zijn bijgewerkte versie.
5. „Maritieme beveiliging”: de combinatie van preventieve maatregelen en personele en materiële middelen die het zeevervoer en de havenfaciliteiten moeten beschermen tegen dreigingen van opzettelijke ongeoorloofde acties.
6. „Instantie voor maritieme beveiliging”: de door iedere lidstaat aangewezen instantie die als contactpunt voor de Commissie en de overige lidstaten dient en die de toepassing van de maatregelen op het gebied van maritieme beveiliging in deze verordening faciliteert, de follow-up verzorgt en informatie verschaft.
7. „Bevoegde autoriteit voor maritieme beveiliging”: een door de lidstaten benoemde autoriteit die de toepassing moet coördineren, ten uitvoer leggen en controleren van de door deze verordening voorgeschreven veiligheidsmaatregelen voor schepen en/of een of meer havenfaciliteiten. De bevoegdheden van deze autoriteit kunnen verschillend zijn, naargelang van de taken waarmee zij wordt belast.
8. „Internationaal zeescheepvaartverkeer”: iedere zeeverbinding per schip tussen een havenfaciliteit van een lidstaat en een havenfaciliteit buiten die lidstaat, en omgekeerd.
9. „Binnenlands zeescheepvaartverkeer”: iedere verbinding die in zeegebieden tussen een havenfaciliteit in een lidstaat en diezelfde havenfaciliteit of een andere havenfaciliteit in die lidstaat per schip wordt onderhouden.

**▼B**

10. „Geregelde dienst”: een reeks overtochten die is georganiseerd om een verbinding tussen twee of meer havenfaciliteiten te onderhouden:
  - a) volgens een gepubliceerd dienstrooster;
  - b) met een zodanige regelmaat of frequentie dat zij een herkenbare systematische reeks vormt,
11. „Havenfaciliteit”: een locatie waar interactie tussen haven en schip plaatsvindt. Een locatie omvat ankergebieden, ligplaatsen en aanvaarroutes vanuit zee, naar gelang van toepassing.
12. „Schip/haven raakvlak”: interacties die plaatsvinden wanneer een schip rechtstreeks en onmiddellijk betrokken is bij activiteiten waarbij sprake is van de verplaatsing van personen of goederen dan wel havendienstverlening aan het schip of vanuit het schip.
13. „Opzettelijke ongeoorloofde actie”, een opzettelijke actie die gezien de aard of context ervan schade kan toebrengen aan schepen in het internationale en nationale maritieme verkeer, aan passagiers en lading en aan de desbetreffende havenfaciliteiten.

*Artikel 3***Gemeenschappelijke maatregelen en toepassingsgebied**

1. Wat het internationaal zeescheepvaartverkeer betreft passen de lidstaten per 1 juli 2004 onverkort de speciale maatregelen ter verbetering van de maritieme beveiliging toe van het SOLAS-Verdrag en deel A van de ISPS-Code, als gedefinieerd in bovenstaand artikel 2, onder de in bovengenoemde teksten bedoelde voorwaarden voor de daarin bedoelde schepen, maatschappijen en havenfaciliteiten.

2. Wat het binnenlands zeescheepvaartverkeer betreft passen de lidstaten per 1 juli 2005 de speciale maatregelen ter verbetering van de maritieme beveiliging toe van het SOLAS-Verdrag en deel A van de ISPS-Code, op de voor binnenlandse reizen gebruikte passagiersschepen die behoren tot de klasse A als bedoeld in artikel 4 van Richtlijn 98/18/EG van de Raad van 17 maart 1998 inzake beveiligingsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen <sup>(1)</sup>, alsmede op hun maatschappijen, als omschreven in voorschrift IX/1 van het SOLAS-Verdrag en op de havenfaciliteiten waar zij worden afgehandeld.

3. Na een verplichte risicoanalyse met betrekking tot de beveiliging besluiten de lidstaten in hoeverre zij per 1 juli 2007 de bepalingen van deze verordening toepassen op verschillende categorieën schepen die voor binnenlandse reizen worden gebruikt, anders dan die welke worden bedoeld in lid 2, op hun maatschappijen en de havenfaciliteiten waar zij worden afgehandeld. Het algehele beveiligingsniveau mag door een dergelijk besluit niet worden aangetast.

De lidstaten stellen de Commissie in kennis van besluiten die in dit verband worden genomen, alsmede van de periodieke herziening die tenminste een maal per vijf jaar moet plaatsvinden.

4. Bij de tenuitvoerlegging van de bepalingen die voortvloeien uit de leden 1, 2 en 3 houden de lidstaten zoveel mogelijk rekening met de richtsnoeren van deel B van de ISPS-code, als gedefinieerd in artikel 2, lid 4.

5. De lidstaten houden zich aan de bepalingen van onderstaande paragrafen van deel B van de ISPS-code als waren deze dwingend:

- 1.12 (herziening van de scheepsveiligheidsplannen),
- 1.16 (veiligheidsbeoordeling van de havenfaciliteiten),

<sup>(1)</sup> PB L 144 van 15.5.1998, blz. 1. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 2003/75/EG (PB L 190 van 30.7.2003, blz. 6).

**▼B**

- 4.1 (bescherming van de vertrouwelijkheid van de veiligheidsplannen en –beoordelingen),
- 4.4. (erkende veiligheidsbedrijven),
- 4.5 (minimumbevoegdheden van de erkende veiligheidsbedrijven),
- 4.8 (vaststelling veiligheidsniveau),
- 4.14, 4.15, 4.16 (aanspreekpunten voor verstrekking van inlichtingen over de veiligheidsplannen van havenfaciliteiten),
- 4.18 (identificatiedocumenten),
- 4.24 (toepassing door de schepen van de veiligheidsmaatregelen die zijn afgekondigd door de staat in wiens territoriale wateren zij varen),
- 4.28 (personeelssterkte van de schepen),
- 4.41 (het doorgeven van inlichtingen wanneer een schip wordt uitgewezen of de toegang wordt ontzegd),
- 4.45 (schepen van een staat die geen partij is bij het Verdrag),
- 6.1 (verplichting van de maatschappij om de kapitein inlichtingen over de exploitanten van het schip te verschaffen),
- 8.3 à 8.10 (minimumnormen voor veiligheidsbeoordeling van schepen),
- 9.2 (minimumnormen voor het scheepsveiligheidsplan),
- 9.4 (onafhankelijkheid van erkende veiligheidsbedrijven),
- 13.6 et 13.7 (periodiciteit van de veiligheidsoefeningen en –trainingen van de scheepsbemanningen en de veiligheidsbeambten van maatschappijen en schepen),
- 15.3 et 15.4 (minimumnormen voor de veiligheidsbeoordeling van een havenfaciliteit),
- 16.3 et 16.8 (minimumnormen voor het veiligheidsplan van een havenfaciliteit),
- 18.5 et 18.6 (periodiciteit van de veiligheidsoefeningen en –trainingen in havenfaciliteiten, en voor die van veiligheidsagenten van havenfaciliteiten).

6. Onverminderd de bepalingen van paragraaf 15.4 van deel A van de ISPS-code vindt de periodieke herziening van de beoordelingen van de veiligheid van de havenfaciliteiten als voorzien in paragraaf 1.16 van deel B van de ISPS-code uiterlijk vijf jaar na de beoordeling of de laatste herziening plaats.

7. Deze verordening is niet van toepassing op oorlogsschepen en troepentransportschepen, vrachtschepen van minder dan 500 BRT, schepen zonder mechanische aandrijving, houten of op primitieve wijze gebouwde schepen, vissersschepen of schepen waarmee geen economische activiteit wordt bedreven.

8. Onverminderd de bepalingen van de leden 2 en 3 zorgen de lidstaten ervoor bij de goedkeuring van de veiligheidsplannen voor schepen en havenfaciliteiten dat die plannen adequate bepalingen bevatten om te waarborgen dat de veiligheid van de schepen waarop deze verordening van toepassing is door geen enkel schip, interactie tussen haven en schip of schip-tot-schip-activiteiten met niet onder deze verordening vallende schepen, in gevaar wordt gebracht

**▼B***Artikel 4***Verschaffing van inlichtingen**

1. Iedere lidstaat zorgt ervoor dat aan de IMO de Commissie en de overige lidstaten de inlichtingen worden verschaft die gevraagd worden overeenkomstig het bepaalde in voorschrift 13 (verschaffing van inlichtingen) van de speciale maatregelen ter verbetering van de maritieme beveiliging van het SOLAS-Verdrag.

2. Iedere lidstaat stelt de Commissie en de overige lidstaten in kennis van de contactinformatie van de overheidsfunctionarissen als genoemd in paragraaf 4.16 van deel B van de ISPS-Code en van de informatie als bepaald in paragraaf 4.41 van deel B van de ISPS-Code, wanneer een schip uit een communautaire haven is verwijderd of de toegang tot een communautaire haven is ontzegd.

3. Iedere lidstaat stelt een lijst op van de betrokken havenfaciliteiten, op basis van de verrichte veiligheidsbeoordelingen, en stelt vast in hoeverre er maatregelen zijn getroffen tot uitvoering van de bepalingen van voorschrift 2, lid 2 (mate van toepassing op havenfaciliteiten die incidenteel internationale reizen afhandelen) van de speciale maatregelen ter verbetering van de maritieme beveiliging van het SOLAS-Verdrag.

Iedere lidstaat doet genoemde lijst uiterlijk op 1 juli 2004 toekomen aan de Commissie en de overige lidstaten. De Commissie en de betrokken lidstaten ontvangen tevens voldoende gedetailleerde informatie over de getroffen maatregelen.

*Artikel 5***Andere of gelijkwaardige regelingen op beveiligingsgebied**

1. Volgens deze verordening kan voorschrift 11 (overeenkomsten betreffende andere regelingen op beveiligingsgebied) van de speciale maatregelen ter verbetering van de maritieme beveiliging van het SOLAS-Verdrag ook van toepassing zijn op het geregeld intracommunautair zeescheepvaartverkeer dat plaatsvindt op vaste routes en gebruik maakt van eigen havenfaciliteiten.

2. Te dien einde kunnen de lidstaten, ieder wat hem betreft, de bilaterale of multilaterale overeenkomsten sluiten die voorzien zijn in genoemd voorschrift. Lidstaten kunnen dergelijke overeenkomsten met name overwegen ter bevordering van het intracommunautair zeescheepvaartverkeer over korte afstand.

De betrokken lidstaten melden de overeenkomsten aan de Commissie en verschaffen voldoende gedetailleerde informatie over de maatregelen om de Commissie in staat te stellen te beoordelen of de overeenkomst het veiligheidsniveau van andere schepen of havenfaciliteiten die niet onder de overeenkomst vallen in gevaar brengt. Indien de gedetailleerde informatie rechtstreeks verband houdt met de nationale veiligheid, hoeft deze niet aan de Commissie te worden gemeld.

De Commissie onderzoekt of de overeenkomsten een adequaat beschermingsniveau garanderen, met name wat betreft de voorschriften van paragraaf 2 van bovengenoemd voorschrift 11, en of zij conform het Gemeenschapsrecht zijn en in overeenstemming met het goed functioneren van de interne markt. Indien de overeenkomsten niet aan deze criteria voldoen, neemt de Commissie binnen vier maanden een besluit overeenkomstig de procedure van artikel 12, lid 3; in een dergelijk geval herroepen de betrokken lidstaten de overeenkomst of passen deze aan.

3. De periodiciteit van de herziening van deze overeenkomsten, die is voorzien in paragraaf 4 van voorschrift 11 van de speciale maatregelen ter verbetering van de maritieme beveiliging, moet minsten om de vijf jaar zijn.



**▼B**

4. De lidstaten mogen voor het in artikel 3, leden 2 en 3 van deze verordening bedoelde binnenlandse zeescheepvaartverkeer en de havenfaciliteiten gelijkwaardige regelingen op beveiligingsgebied treffen als bepaald in voorschrift 12 (gelijkwaardige regelingen op beveiligingsgebied) van de speciale maatregelen ter verbetering van de maritieme beveiliging van het SOLAS-Verdrag, mits dergelijke regelingen ten minste even doelmatig zijn als de regelingen die worden voorgeschreven in SOLAS XI-2 en de relevante bindende bepalingen van de ISPS-code.

De betrokken lidstaat stelt de Commissie in kennis van voldoende gedetailleerde informatie over deze regelingen wanneer zij worden getroffen en van de periodieke herzieningen daarvan uiterlijk vijf jaar nadat zij werden getroffen of voor het laatst werden herzien.

De toepassingsvoorwaarden van deze regelingen worden onderworpen aan de door de Commissie uit te voeren in artikel 10, leden 4 tot en met 7 van deze verordening voorziene inspecties volgens de daarin aangegeven modaliteiten.

*Artikel 6***Verschaffing van veiligheidsinlichtingen voorafgaande aan het aandoen van een haven van een lidstaat**

1. Wanneer een schip waarvoor de voorschriften van de speciale maatregelen ter verbetering van de maritieme beveiliging van het SOLAS-Verdrag en de ISPS-code of de voorschriften van artikel 3 van deze verordening gelden meldt dat het een haven in een lidstaat wil aandoen, eist de bevoegde autoriteit voor maritieme beveiliging dat de inlichtingen worden verschaft die zijn voorgeschreven in paragraaf 2.1 van voorschrift 9 (schepen die een haven van een andere verdragsluitende regering willen aandoen) van de speciale maatregelen ter verbetering van de maritieme beveiliging van het SOLAS-Verdrag. De autoriteit onderzoekt de verschaft inlichtingen indien nodig, en past indien nodig de in paragraaf 2 van genoemd voorschrift voorziene procedures toe.

2. De in lid 1 bedoelde inlichtingen worden verschaft:

- a) minstens vierentwintig uur van tevoren, of
- b) uiterlijk wanneer het schip de vorige haven verlaat, indien de reisduur minder dan vierentwintig uur bedraagt, of
- c) indien de aanloophaven niet bekend is of tijdens de reis wordt veranderd, zodra de aanloophaven bekend wordt.

3. Voor elk schip dat te maken krijgt met een veiligheidsincident als gedefinieerd in paragraaf 1.13 van voorschrift 1 (definities) van de speciale maatregelen ter verbetering van de maritieme beveiliging van het SOLAS-Verdrag wordt een rapport bewaard van de gevolgde procedure.

*Artikel 7***Vrijstellingen van de verschaffing van veiligheidsinlichtingen voorafgaande aan het aandoen van een haven**

1. De lidstaten mogen de geregelde diensten tussen havenfaciliteiten op hun grondgebied vrijstellen van de eis van artikel 7, wanneer aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:

- a) de maatschappij die de hierboven bedoelde geregelde diensten exploiteert stelt een lijst op, en houdt deze bij, van de betrokken schepen en geeft deze door aan de bevoegde autoriteit voor maritieme beveiliging van de betrokken haven,

**▼B**

- b) voor iedere reis worden de inlichtingen die zijn voorgeschreven in paragraaf 2.2 van voorschrift 9 van de speciale maatregelen ter verbetering van de maritieme beveiliging van het SOLAS-Verdrag ter beschikking worden gehouden van de bevoegde autoriteit voor maritieme beveiliging, indien deze dit vraagt. De maatschappij moet een intern systeem opzetten dat garandeert dat genoemde inlichtingen 24 op 24 uur direct nadat daarom is gevraagd aan de bevoegde autoriteit voor maritieme beveiliging kunnen worden doorgegeven.
2. Wanneer een internationale geregelde dienst tussen twee of meer lidstaten onderhouden wordt, kan ieder van de betrokken lidstaten de overige lidstaten vragen voor deze dienst vrijstelling te verlenen.
  3. De lidstaten controleren periodiek of aan de voorwaarden van de leden 1 en 2 wordt voldaan. Wanneer niet meer wordt voldaan aan minstens één van deze voorwaarden, trekken de lidstaten onmiddellijk de aan de betrokken maatschappij verleende vrijstelling in.
  4. De lidstaten stellen een lijst op van de maatschappijen en schepen die op grond van dit artikel zijn vrijgesteld, alsmede iedere bijgewerkte lijst. Zij delen deze lijsten aan de Commissie en aan alle betrokken lidstaten mede.
  5. Onverminderd de bepalingen van de leden 1 en 2 kan een lidstaat om veiligheidsredenen en van geval tot geval verzoeken om de informatie waarnaar wordt verwezen in paragraaf 2.1 van voorschrift 9 van de speciale maatregelen ter verbetering van de maritieme beveiliging van het SOLAS-Verdrag alvorens het schip de haven aandoet.

*Artikel 8***Veiligheidscontroles in de havens van een lidstaat**

1. De certificaatcontrole, als omschreven in paragraaf 1.1 van voorschrift 9 (controle van de schepen in de haven) van de speciale maatregelen ter verbetering van de maritieme beveiliging van het SOLAS-Verdrag wordt in de haven verricht door de bevoegde autoriteit voor maritieme beveiliging van de haven als gedefinieerd in lid 7 van artikel 2 van deze verordening, of door de inspecteurs als gedefinieerd in artikel 2, lid 5, van Richtlijn 95/21/EG.
2. Wanneer de ambtenaar die de in lid 1 bedoelde certificaatcontrole uitvoert ernstige redenen heeft om aan te nemen dat het schip niet voldoet aan de voorschriften van de speciale maatregelen ter verbetering van de maritieme beveiliging van het SOLAS-Verdrag of de ISPC-code, maar niet ressorteert onder een autoriteit die in de betreffende lidstaat bevoegd is voor de uitvoering van de maatregelen welke zijn voorzien in de paragrafen 1.2 en 1.3 van voorschrift 9 van de speciale maatregelen ter verbetering van de maritieme beveiliging van het SOLAS-Verdrag wendt hij zich onverwijld tot genoemde autoriteit.

*Artikel 9***Implementatie en conformiteitscontrole**

1. De lidstaten kwijten zich van de bestuurlijke en controlerende taken die voortvloeien uit de bepalingen van de speciale maatregelen ter verbetering van de maritieme beveiliging van het SOLAS-Verdrag en de ISPS-code. Zij zorgen ervoor dat alle nodige middelen worden besteed en daadwerkelijk ingezet voor de uitvoering van de bepalingen van deze verordening.
2. De lidstaten wijzen vóór 1 januari 2004 een centrale instantie voor maritieme beveiliging aan.
3. De lidstaten stellen, ieder wat hen betreft, een nationaal programma vast voor de implementatie van deze verordening.

**▼B**

4. Zes maanden na de datum van inwerkingtreding van de in artikel 3 bedoelde relevante maatregelen begint de Commissie, in samenwerking met de in bovenstaand lid 2 bedoelde instantie, met een aantal inspecties, met inbegrip van inspecties op basis van een adequate steekproef met betrekking tot havenfaciliteiten en relevante maatschappijen ten-einde toe te zien op de toepassing van deze verordening door de lidstaten. Bij deze inspecties wordt gekeken naar de door in bovenstaand lid 2 bedoelde instantie verschaft informatie, met name controlerapporten. De uitvoeringsbepalingen van deze inspecties worden vastgesteld volgens de procedure van artikel 11, lid 2.

5. De ambtenaren die door de Commissie gemachtigd zijn om deze inspecties overeenkomstig lid 4 uit te voeren, oefenen hun bevoegdheden uit na overlegging van een van de Commissie uitgaande schriftelijke machtiging waarin onderwerp, doel en begindatum van de inspecties zijn vermeld. De Commissie stelt de betrokken lidstaten tijdig vóór de inspectie in kennis van de inspectie.

De betrokken lidstaat onderwerpt zich aan deze inspecties en zorgt ervoor dat betrokken instanties of personen dat eveneens doen.

6. De Commissie geeft de inspectierapporten door aan de betrokken lidstaat, die binnen drie maanden na ontvangst op afdoende gedetailleerde wijze meldt welke maatregelen hij genomen heeft om eventuele tekortkomingen te verhelpen. Het rapport en de lijst van genomen maatregelen worden doorgegeven aan het in artikel 11, lid 1, bedoelde comité.

*Artikel 10***Opname van wijzigingen van internationale instrumenten**

1. De in artikel 2 bedoelde toepasselijke internationale instrumenten, die worden toegepast in overeenstemming met artikel 3, lid 1, zijn die welke internationaal van kracht zijn geworden, met inbegrip van de meest recente wijzigingen daarvan, in voorkomend geval met uitzondering van de wijzigingen die na de conformiteitscontroleprocedure van lid 5 van de toepassing van de communautaire maritieme wetgeving zijn uitgesloten.

**▼M2**

2. De Commissie beslist over de opname van wijzigingen van de in artikel 2 bedoelde internationale instrumenten met betrekking tot voor binnenlandse reizen gebruikte schepen en de havenfaciliteiten waar zij worden afgehandeld waarop deze verordening van toepassing is, voor zover zij een technische actualisering van de bepalingen van het SOLAS-Verdrag en de ISPS-code inhouden. Deze maatregelen, die niet-essentiële onderdelen van deze verordening beogen te wijzigen, worden vastgesteld volgens de in artikel 11, lid 4, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing; de Commissie mag om dringende urgente redenen gebruikmaken van de spoedprocedure van artikel 11, lid 5. De in lid 5 van dit artikel vastgelegde conformiteitscontroleprocedure is in deze gevallen niet van toepassing.

3. De Commissie kan bepalingen goedkeuren ter vastlegging van de geharmoniseerde procedures voor de toepassing van de verplichte bepalingen van de ISPS-code, zonder het bereik van deze verordening te verbreden. Deze maatregelen, die niet-essentiële onderdelen van deze verordening beogen te wijzigen door haar aan te vullen, worden vastgesteld volgens de in artikel 11, lid 4, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing.

Om dwingende urgente redenen kan de Commissie gebruikmaken van de in artikel 11, lid 5, bedoelde urgentieprocedure.

**▼B**

4. Voor de toepassing van deze verordening en om het gevaar van strijdigheid van de communautaire maritieme wetgeving met internatio-

**▼B**

nale instrumenten te beperken, werken de lidstaten en de Commissie door middel van coördinatievergaderingen en/of elk ander passend middel samen om, indien nodig, een gemeenschappelijk standpunt of een gemeenschappelijke aanpak in de bevoegde internationale instanties vast te stellen.

5. Er wordt een conformiteitscontroleprocedure ingesteld teneinde een wijziging van een internationaal instrument alleen van het toepassingsgebied van deze verordening uit te sluiten wanneer er, op basis van een evaluatie van de Commissie, een duidelijk risico bestaat dat die wijziging het niveau van maritieme veiligheid verlaagt, of onverenigbaar is met de communautaire wetgeving.

De conformiteitscontroleprocedure mag alleen worden gebruikt voor de invoering van wijzigingen in deze verordening op de uitdrukkelijk door de in artikel 11, lid 2, bedoelde procedure bestreken gebieden en binnen het strikte kader van de uitoefening van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden.

6. In de in lid 5 bedoelde omstandigheden wordt de conformiteitscontroleprocedure, eventueel op verzoek van een lidstaat, ingeleid door de Commissie.

De Commissie legt het in artikel 11, lid 1, bedoelde comité onverwijld, na de aanneming van een wijziging van een internationaal instrument, een voorstel voor maatregelen voor dat tot doel heeft die wijziging uit te sluiten van het toepassingsgebied van deze verordening.

De conformiteitscontroleprocedure, indien van toepassing met inbegrip van de in artikel 5, lid 6, van Besluit 1999/468/EG ingestelde procedures, is voltooid ten minste één maand vóór het verstrijken van de internationaal vastgestelde periode voor stilzwijgende goedkeuring van de betreffende wijziging, of één maand vóór de beoogde datum van inwerkingtreding van die wijziging.

7. In het geval van een risico als bedoeld in lid 5, eerste alinea onthouden de lidstaten zich tijdens de periode van de conformiteitscontroleprocedure van elk initiatief dat erop gericht is de wijziging in de nationale wetgeving op te nemen of in het betreffende internationale instrument aan te brengen.

8. Alle relevante wijzigingen in de internationale instrumenten die overeenkomstig de leden 5 en 6 in de communautaire maritieme wetgeving worden opgenomen, worden ter informatie bekendgemaakt in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

**▼M2***Artikel 11***Comitéprocedure**

1. De Commissie wordt bijgestaan door een comité.
2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn de artikelen 5 en 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van artikel 8 daarvan.

De in artikel 5, lid 6, van Besluit 1999/468/EG bedoelde termijn wordt vastgesteld op één maand.

3. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn de artikelen 6 en 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van artikel 8 daarvan.

De in artikel 6, onder b), respectievelijk onder c), van Besluit 1999/468/EG bedoelde termijnen worden vastgesteld op één maand.

4. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn artikel 5 bis, leden 1 tot en met 4, en artikel 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van artikel 8 daarvan.

**▼M2**

5. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn artikel 5 bis, leden 1, 2, 4 en 6, en artikel 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van artikel 8 daarvan.

**▼B***Artikel 12***Vertrouwelijkheid**

De Commissie treft bij de toepassing van deze verordening passende maatregelen in overeenstemming met Besluit 2001/844/EG, EGKS, Euratom van de Commissie van 29 november 2001 tot wijziging van haar reglement van orde <sup>(1)</sup> om vertrouwelijke informatie, waartoe zij toegang heeft of die zij van de lidstaten ontvangt, te beschermen.

De lidstaten treffen passende maatregelen in overeenstemming met hun relevante nationale wetgeving.

Personeel dat veiligheidsinspecties uitvoert, of uit hoofde van deze verordening toegang heeft tot vertrouwelijke informatie, moet een passend veiligheidsniveau hebben dat wordt gecontroleerd door de lidstaat waarvan het onderdaan is.

*Artikel 13***Verspreiding van informatie**

1. Behoudens het recht op toegang van het publiek tot documenten als vastgelegd in Verordening (EG) nr. 1049/2001 van het Europees Parlement en de Raad van 30 mei 2001 inzake de toegang van het publiek tot documenten van het Europees Parlement, de Raad en de Commissie <sup>(2)</sup>, zijn de inspectierapporten en de antwoorden van de lidstaten als bedoeld in artikel 4, lid 3, artikel 5, leden 2 en 4 en artikel 9, lid 6, geheim en worden zij niet openbaar gemaakt. Zij worden alleen ter beschikking gesteld van de relevante autoriteiten, die ze alleen aan de betrokken partijen ter informatie doen toekomen, in overeenstemming met de geldende nationale regelgeving inzake de verspreiding van gevoelige informatie.

2. De lidstaten behandelen informatie uit inspectierapporten en antwoorden van de lidstaten voorzover mogelijk en in overeenstemming met de geldende nationale wetgeving vertrouwelijk wanneer deze informatie betrekking heeft op andere lidstaten.

3. Tenzij duidelijk is dat inspectierapporten en antwoorden al dan niet openbaar worden gemaakt, raadplegen de lidstaten of de Commissie de betrokken lidstaat.

*Artikel 14***Sancties**

De lidstaten zien erop toe dat de sancties die zijn voorzien in geval van overtreding van de bepalingen van deze verordening doeltreffend, evenredig en ontradend zijn.

*Artikel 15***Inwerkingtreding**

Deze verordening treedt in werking op de twintigste dag volgende op die van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

<sup>(1)</sup> PB L 317 van 3.12.2001, blz. 1.

<sup>(2)</sup> PB L 145 van 31.5.2001, blz. 43.

**▼B**

Zij is van toepassing met ingang van 1 juli 2004, met uitzondering van de bepalingen van artikel 3, lid 2 en lid 3, en artikel 9, lid 4, die in werking treden op en van toepassing zijn met ingang van de in die artikelen genoemde data.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.



BIJLAGE I

WIJZIGINGEN VAN DE BIJLAGE BIJ HET INTERNATIONAAL  
VERDRAG VOOR DE BEVEILIGING VAN MENSENLEVEN OP ZEE,  
1974

„HOOFDSTUK XI-2

SPECIALE MAATREGELEN TER VERBETERING VAN DE  
BEVEILIGING OP ZEE

Voorschrift 1

Definities

- 1 In dit hoofdstuk wordt, tenzij uitdrukkelijk anders bepaald, verstaan onder:
- .1 Bulkcarrier: een bulkcarrier als omschreven in voorschrift IX/1.6.
  - .2 Chemicaliëntankschip: een chemicaliëntankschip als omschreven in voorschrift VII/8.2.
  - .3 Gastankschip: een gastankschip zoals omschreven in voorschrift VII/11.2.
  - .4 Hogesnelheidsvaartuig: een vaartuig als omschreven in voorschrift X/1.2.
  - .5 Booreenheid: een mechanisch voortbewogen booreenheid als omschreven in voorschrift IX/1, zich niet op locatie bevindend.
  - .6 Olietankschip: een olietankschip als omschreven in voorschrift II-1/2.12.
  - .7 Maatschappij: een maatschappij als omschreven in voorschrift IX/1.
  - .8 Ship/haveninterface: de interacties die optreden bij rechtstreekse en onmiddellijke betrokkenheid van een schip bij acties waarvan sprake is van verplaatsing van personen of goederen, dan wel verlening van havendiensten aan of vanuit het schip.
  - .9 Havenfaciliteit: een door de verdragsluitende regering of de aangewezen autoriteit vastgestelde locatie waar het schip/haven raakvlak plaatsvindt. Deze omvat onder meer ankerplaatsen, ligplaatsen en aanvaarroutes, naar gelang van toepassing.
  - .10 Schip-tot-schip-activiteit: iedere niet met een havenfaciliteit verband houdende activiteit die de overdracht van goederen of personen van het ene schip naar het andere omvat.
  - .11 Aangewezen autoriteit: de organisatie(s) of de bestuurlijke instantie(s) die van de verdragsluitende regering verantwoordelijk worden gesteld voor de implementatie van de bepalingen van dit hoofdstuk met betrekking tot de beveiliging van havenfaciliteiten en schip/haveninterfaces, vanuit het oogpunt van de havenfaciliteit.
  - .12 International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code: de internationale code voor de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten, bestaande uit deel A (waarvan de bepalingen als dwingend worden behandeld) en deel B (waarvan de bepalingen als aanbevelingen worden behandeld), als aangenomen op 12 december 2002 bij resolutie 2 van de Conferentie van verdragsluitende staten bij het Internationaal Verdrag ter beveiliging van mensenlevens op zee, 1974, als eventueel gewijzigd door de organisatie, op voorwaarde dat:
    - .1 wijzigingen van deel A van de code worden aangenomen, ten uitvoer worden gelegd en in werking treden overeenkomstig artikel VIII van dit Verdrag betreffende de wijzigingsprocedures die voor de Bijlage, met uitzondering van hoofdstuk I, gelden, en
    - .2 wijzigingen van deel B van de code worden aangenomen door de Maritieme Veiligheidscommissie overeenkomstig het reglement van orde.
  - .13 Veiligheidsincident: iedere verdachte handeling of omstandigheid die bedreigend is voor de veiligheid van een schip, met inbegrip van de veiligheid van een booreenheid, een hogesnelheidsvaartuig, een havenfaciliteit, een schip/haven raakvlak of een schip-tot-schip-activiteit.

**▼B**

- .14 Veiligheidsniveau: gradering van het risico dat een poging tot veiligheidsincident wordt ondernomen of dat een veiligheidsincident plaatsvindt.
  - .15 Veiligheidsverklaring: een overeenkomst tussen een schip en een havenfaciliteit dan wel een ander schip waarmee interactie is, waarin de door partijen te nemen veiligheidsmaatregelen vermeld staan.
  - .16 Erkende veiligheidsorganisatie: een organisatie die over de vereiste deskundigheid op veiligheidsgebied en kennis van schip en havenoperaties beschikt, en die gemachtigd is de door dit hoofdstuk of door deel A van de ISPS-Code voorgeschreven beoordelingen, verificaties, goedkeuringen of certificatiewerkzaamheden te verrichten.
- 2 In de voorschriften 3 tot en met 13 omvat de term „schip” ook booreenheden en hogesnelheidsvaartuigen.
  - 3 Met de in dit hoofdstuk gebruikte term „alle schepen” worden alle schepen bedoeld waarop dit hoofdstuk van toepassing is.
  - 4 Wanneer in de voorschriften 3, 4, 7, 10, 11, 12 en 13 de term „verdragsluitende regering” wordt gebruikt, wordt hiermee ook de „aangewezen autoriteit” bedoeld.

**Voorschrift 2****Toepassing**

- 1 Dit hoofdstuk is van toepassing op:
  - .1 de volgende soorten schepen die voor internationale reizen worden gebruikt:
    - .1.1. passagiersschepen met inbegrip van hogesnelheidspassagiersvaartuigen;
    - .1.2. vrachtschepen, met inbegrip van hogesnelheidsvaartuigen met een bruto tonnage van 500 of meer; en
    - .1.3. booreenheden; en
  - .2 havenfaciliteiten die voor internationale reizen gebruikte schepen afhandelen.
- 2 Onverminderd de bepalingen van paragraaf 1.2, beslissen de verdragsluitende staten in hoeverre dit hoofdstuk en de relevante hoofdstukken van deel A van de ISPS-Code van toepassing zijn op die havenfaciliteiten op hun grondgebied die niet hoofdzakelijk voor internationale reizen makende schepen worden gebruikt, maar incidenteel schepen die in verband met een internationale reis aankomen of afvaren moeten afhandelen.
- 2.1 De verdragsluitende staten baseren hun besluiten, krachtens paragraaf 2 op veiligheidsbeoordelingen van havenfaciliteiten die worden verricht overeenkomstig het bepaalde in deel A van de ISPS-Code.
- 2.2 Geen enkel door een verdragsluitende regering krachtens paragraaf 2 genomen besluit mag ten koste gaan van het door dit hoofdstuk of door deel A van de ISPS-Code beoogde veiligheidsniveau.
- 3 Dit hoofdstuk is niet van toepassing op oorlogsschepen, hulpschepen of andere schepen die het eigendom zijn of geëxploiteerd worden door een verdragsluitende regering en uitsluitend voor niet-commerciële overheidsdiensten worden gebruikt.
- 4 Niets in dit hoofdstuk mag afbreuk doen aan de uit het internationaal recht voortvloeiende rechten en verplichtingen van staten.

**Voorschrift 3****Verplichtingen van de verdragsluitende staten met betrekking tot de beveiliging**

- 1 Administraties stellen veiligheidsniveaus vast en zorgen dat de schepen die het recht hebben om onder hun vlag te varen over deze veiligheidsniveaus worden geïnformeerd. In geval van wijzigingen van het veiligheidsniveau wordt de veiligheidsniveau-informatie bijgewerkt zoals de omstandigheden vereisen.



**▼B**

- 2 De verdragsluitende staten stellen veiligheidsniveaus vast en zorgen dat de havenfaciliteiten op hun grondgebied en de schepen, voordat zij een haven binnenlopen of terwijl zij zich in een haven op hun grondgebied bevinden, over deze veiligheidsniveaus worden geïnformeerd. In geval van wijzigingen van het veiligheidsniveau wordt de veiligheidsniveau-informatie bijgewerkt naar gelang de omstandigheden dit vereisen.

**Voorschrift 4****Eisen voor maatschappijen en schepen**

- 1 De maatschappijen leven de relevante eisen van dit hoofdstuk en van deel A van de ISPS-Code na, waarbij ze rekening houden met de in deel B van de ISPS-Code gegeven richtsnoeren.
- 2 De schepen leven de relevante eisen van dit hoofdstuk en van deel A van de ISPS-Code na, waarbij ze rekening houden met de in deel B van de ISPS-Code gegeven richtsnoeren. De naleving wordt gecontroleerd en gecertificeerd overeenkomstig de bepalingen van deel A van de ISPS-Code.
- 3 Alvorens een haven binnen te lopen, of terwijl het zich in een haven op het grondgebied van een verdragsluitende regering bevindt, voldoet een schip aan de eisen met betrekking tot het door die verdragsluitende regering vastgestelde veiligheidsniveau, indien dit veiligheidsniveau hoger is dan het door de Administratie voor dat schip vastgestelde veiligheidsniveau.
- 4 Schepen reageren zo spoedig mogelijk op iedere overschakeling op een hoger veiligheidsniveau.
- 5 Indien een schip zich niet houdt aan de eisen van dit hoofdstuk of van deel A van de ISPS-Code, dan wel niet kan voldoen aan de eisen met betrekking tot het door de Administratie of door een andere verdragsluitende regering vastgestelde en op dat schip van toepassing zijnde veiligheidsniveau, dan meldt het schip dit aan de betreffende bevoegde autoriteit alvorens over te gaan tot enige schip/haven raakvlak of alvorens de haven binnen te lopen, afhankelijk van de situatie die zich het eerst voordoet.

**Voorschrift 5****Specifieke verantwoordelijkheid van de maatschappijen**

De maatschappij zorgt ervoor dat de kapitein te allen tijde de informatie aan boord heeft aan de hand waarvan bevoegde ambtenaren van een verdragsluitende regering kunnen vaststellen:

- .1 wie verantwoordelijk is voor de aanwijzing van de bemanningsleden of andere personen die op dat moment in welke hoedanigheid dan ook aan boord van een schip in dienst of te werk gesteld zijn ten behoeve van dat schip;
- .2 wie degene is die beslist over de bezigheid van het schip; en
- .3 , wanneer het schip gebruikt wordt in het kader van een charterpartij (charterpartijen), wie de partijen zijn bij deze charterpartij(en)

**Voorschrift 6****Scheepsveiligheidsalarmsysteem**

- 1 Alle schepen worden uitgerust met een scheepsveiligheidsalarmsysteem, en wel als volgt:
  - .1 op of na 1 juli 2004 gebouwde schepen;
  - .2 vóór 1 juli 2004 gebouwde passagiersschepen, met inbegrip van hogesnelheidspassagiersvaartuigen, ten laatste bij de eerste inspectie van de radio-installatie na 1 juli 2004;
  - .3 vóór 1 juli 2004 gebouwde olietankschepen, chemicaliëntankers, gastankers, bulkcarriers en hogesnelheidsvrachtvaartuigen, met een brutotonnage van 500 en meer, ten laatste bij de eerste inspectie van de radio-installatie na 1 juli 2004; en
  - .4 andere vrachtschepen met een brutotonnage van 500 en meer en booreenheden die vóór 1 juli 2004 gebouwd zijn, ten laatste bij de eerste inspectie van de radio-installatie na 1 juli 2006.
2. Wanneer het scheepsveiligheidsalarmsysteem wordt ingeschakeld:

**▼B**

- .1 stelt het een schip/walveiligheidsalarm in werking en zendt dit naar een door de Overheid aangewezen bevoegde autoriteit, die in deze omstandigheden ook de maatschappij kan zijn, dat de identiteit en positie van het schip vermeldt en aangeeft of de veiligheid van het schip wordt bedreigd of in gevaar is gebracht;
  - .2 zendt dit scheepsveiligheidsalarm niet naar andere schepen;
  - .3 stelt geen alarm aan boord van het schip in werking; en
  - .4 houdt het scheepsveiligheidsalarm in werking totdat het wordt uitgeschakeld en/of opnieuw wordt ingesteld.
- 3 Het scheepsveiligheidsalarmsysteem:
- .1 kan vanaf de navigatiebrug en op minstens één andere plaats worden ingeschakeld;
  - .2 voldoet aan prestatienormen die niet lager zijn dan de door de Organisatie aangenomen normen.
- 4 De inschakelpunten van het scheepsveiligheidsalarmsysteem zijn zo ontworpen dat het scheepsveiligheidsalarm niet per ongeluk kan worden ingeschakeld.
- 5 Aan de eis van een scheepsveiligheidsalarmsysteem kan worden voldaan met een radio-installatie die is aangepast aan de eisen van hoofdstuk IV, maar dan ook aan alle eisen van dit voorschrift moet voldoen.
- 6 Wanneer een Administratie een melding binnenkrijgt van een scheepsveiligheidsalarm, stelt die Administratie onmiddellijk de staat (staten) in de nabijheid waarvan het schip zich op dat moment bevindt in kennis.
- 7 Wanneer een verdragsluitende regering een melding ontvangt van een scheepsveiligheidsalarm van een schip dat niet gerechtigd is onder zijn vlag te varen, stelt die verdragsluitende regering onmiddellijk de desbetreffende Administratie in kennis en, indien van toepassing, de staat (staten) in de nabijheid waarvan het schip zich op dat moment bevindt.

## Voorschrift 7

**Bedreigingen voor schepen**

- 1 De verdragsluitende staten stellen veiligheidsniveaus vast, en zorgen ervoor dat in hun territoriale wateren varende schepen, of schepen die hebben medegedeeld dat zij van plan zijn zich in hun territoriale wateren te begeven, over deze veiligheidsniveaus worden geïnformeerd.
- 2 De verdragsluitende staten zorgen voor een aanspreekpunt waar deze schepen om raad of bijstand kunnen vragen, en waar zij eventuele met de veiligheid verband houdende zorgen over andere schepen, scheepsbewegingen of berichten kunnen melden.
- 3 Indien is vastgesteld dat er gevaar bestaat voor een aanval, licht de betrokken verdragsluitende regering de betrokken schepen en hun Administraties in over:
  - .1 het huidige veiligheidsniveau;
  - .2 de veiligheidsmaatregelen die de betrokken schepen moeten nemen om zichzelf tegen een aanval te beschermen, overeenkomstig de bepalingen van deel A van de ISPS-code; en
  - .3 de veiligheidsmaatregelen die de kuststaat besloten heeft te nemen, naar gelang van toepassing.

## Voorschrift 8

**Beslissingsvrijheid van de kapitein met betrekking tot de veiligheid van het schip**

- 1 De kapitein wordt niet door de maatschappij, de verlader of enige andere persoon weerhouden van het nemen of het uitvoeren van een beslissing die naar het professionele oordeel van de kapitein moet worden genomen voor de veiligheid en ter beveiliging van het schip. Dit houdt ook in dat hij personen (behalve personen waarvan vaststaat dat zij naar behoren door een verdragsluitende regering zijn gemachtigd) of hun eigendommen de toegang kan ontzeggen en kan weigeren vracht, inclusief containers en andere afgesloten vrachtransporteenheden, aan boord te nemen.

**▼B**

- 2 Indien er tijdens de bedrijfsactiviteiten van het schip een situatie ontstaat, waarbij volgens het professioneel oordeel van de kapitein, voor het schip geldende eisen inzake veiligheid en beveiliging met elkaar in strijd zijn, geeft de kapitein uitvoering aan de eisen die noodzakelijk zijn voor de veiligheid van het schip. De kapitein kan in dergelijke gevallen tijdelijke beveiligingsmaatregelen treffen, en hij informeert onverwijld de Administratie en, indien van toepassing, de verdragsluitende regering van het land in wier haven het schip zich bevindt of voornemens is binnen te lopen. Al dergelijke tijdelijke beveiligingsmaatregelen in het kader van deze verordening dienen in de hoogst mogelijke mate afgestemd te zijn op het geldende beveiligingsniveau. Wanneer dergelijke gevallen worden vastgesteld, zorgt de Administratie ervoor dat deze strijdigheden worden opgelost en dat de kans op herhaling tot een minimum wordt beperkt.

## Voorschrift 9

**Controle- en handhavingsmaatregelen**

- 1 Controle van schepen in de haven
- 1.1 Volgens dit hoofdstuk kan ieder schip waarop dit hoofdstuk van toepassing is in de haven van een andere verdragsluitende regering gecontroleerd worden door bevoegde ambtenaren van die regering, die eveneens de functies van voorschrift I/19 kunnen vervullen. Bij deze controle wordt alleen geverifieerd of het schip beschikt over een geldig internationaal veiligheidscertificaat of een geldig voorlopig internationaal veiligheids-certificaat dat is afgegeven krachtens het bepaalde in deel A van de ISPS-Code („certificaat”), hetgeen aanvaard wordt indien het geldig is, tenzij er gegronde redenen zijn om aan te nemen dat het schip niet voldoet aan de eisen van dit hoofdstuk of van deel A van de ISPS-Code.
- 1.2 Wanneer die gegronde redenen aanwezig zijn, of wanneer er desgevraagd geen geldig certificaat wordt overgelegd, leggen de bevoegde ambtenaren van de verdragsluitende regering één of meer controlemaatregelen op met betrekking tot het schip, overeenkomstig het bepaalde in paragraaf 1.3. Al deze opgelegde maatregelen moeten evenredig zijn en er moet rekening worden gehouden met de in deel B van de ISPS-Code gegeven richtsnoeren.
- 1.3 De volgende controlemaatregelen kunnen worden opgelegd: inspectie van het schip, ophouding van het schip, aanhouding van het schip, beperking van de bedrijfsvoering, met inbegrip van bewegingen binnen de haven, of uitwijzing van het schip uit de haven. Ter aanvulling van deze controlemaatregelen, of in plaats daarvan, kunnen ook andere, minder verre-gaande administratieve of corrigerende maatregelen worden genomen.
- 2 Schepen die voornemens zijn een haven van een andere verdragsluitende regering aan te doen
- 2.1 In de zin van dit hoofdstuk kan een verdragsluitende regering eisen dat schepen die voornemens zijn zijn havens aan te doen onderstaande informatie verschaffen aan bevoegde ambtenaren van die regering, teneinde de naleving van dit hoofdstuk te verzekeren voordat het schip de haven binnenloopt, en zo te vermijden dat er controlemaatregelen moeten worden opgelegd of stappen ondernomen:
- .1 of het schip beschikt over een geldig certificaat, en de naam van de autoriteit die het heeft uitgereikt;
  - .2 het veiligheidsniveau waarop het schip momenteel opereert;
  - .3 het veiligheidsniveau waarop het schip in een vorige haven heeft geopereerd, toen het een schip/haven raakvlak heeft uitgevoerd binnen het in paragraaf 2.3 aangegeven tijdsbestek;
  - .4 eventuele speciale of aanvullende beveiligingsmaatregelen die door het schip zijn genomen in een vorige haven waar het een schip/haven raakvlak heeft uitgevoerd binnen het in paragraaf 2.3 aangegeven tijdsbestek;
  - .5 of de passende scheepsveiligheidsprocedures zijn gevolgd gedurende een schip-tot-schip-activiteit binnen het in paragraaf 2.3 vermelde tijdsbestek; of
  - .6 andere praktische met beveiliging verband houdende informatie (maar geen details over het scheepsveiligheidsplan) rekening houdend met de in deel B van de ISPS-Code gegeven richtsnoeren.

**▼B**

Indien de verdragsluitende regering dit vraagt, geven het schip of de maatschappij een voor die verdragsluitende regering aanvaardbare bevestiging van de hierboven verlangde informatie.

- 2.2 Ieder schip waarop dit hoofdstuk van toepassing is en dat van plan is de haven van een andere verdragsluitende regering aan te doen, verschaft de in paragraaf 2.1 beschreven informatie, indien de bevoegde ambtenaren van die regering dit vragen. De kapitein kan weigeren die informatie te verschaffen, maar dient wel te beseffen dat hem dan de toegang tot de haven kan worden ontzegd.
- 2.3 Het schip houdt voor de laatste tien havenfaciliteiten die het heeft aangedaan de in paragraaf 2.1 bedoelde gegevens bij.
- 2.4 Indien de bevoegde ambtenaren van de verdragsluitende regering van de haven die het schip voornemens is aan te doen na ontvangst van de in paragraaf 2.1 beschreven informatie gegronde redenen hebben om aan te nemen dat het schip niet aan de eisen van dit hoofdstuk of deel A van de ISPS-Code voldoet, proberen genoemde ambtenaren communicatie tot stand te brengen met het schip en tussen het schip en de Administratie om de niet-naleving recht te zetten. Indien deze communicatie niet leidt tot rechtzetting, of indien de ambtenaar ook anderszins gegronde redenen hebben om aan te nemen dat het schip niet voldoet aan de eisen van dit hoofdstuk of deel A van de ISPS-Code, kunnen deze ambtenaren met betrekking tot dat schip de in paragraaf 2.5 voorziene stappen zetten. Al dergelijke stappen moeten evenredig zijn en worden gezet aan de hand van de in deel B van de ISPS-Code gegeven richtsnoeren.

2.5 Genoemde stappen zijn:

- .1 een eis tot rechtzetting van de niet-naleving;
- .2 een eis dat het schip zich begeeft naar een aangewezen plaats in de territoriale wateren of de binnenlandse wateren van die verdragsluitende regering;
- .3 inspectie van het schip, indien het schip zich in de territoriale wateren bevindt van de verdragsluitende regering wier haven het schip voornemens aan te doen; of
- .4 ontzegging van de toegang tot de haven.

Alvorens tot dergelijke stappen over te gaan, stelt de verdragsluitende regering het schip op de hoogte van haar voornemens. De kapitein kan daarop afzien van zijn voornemen om die haven aan te doen. Deze verordening is dan niet van toepassing.

### 3. Aanvullende bepalingen

3.1 Indien:

- .1 een in paragraaf 1.3 bedoelde controlemaatregel wordt opgelegd die verder gaat dan een gewone administratieve of corrigerende maatregel; of
- .2 één van de in paragraaf 2.5 bedoelde stappen wordt ondernomen, stelt een bevoegde ambtenaar van de verdragsluitende regering de Administratie onverwijld schriftelijk op de hoogte van de opgelegde controlemaatregelen of ondernomen stappen, alsmede van de redenen daarvoor. De verdragsluitende regering die de controlemaatregelen oplegt of de stappen onderneemt meldt ook aan het erkend beveiligingsbedrijf dat het certificaat voor het betreffende schip heeft afgegeven, en aan de Organisatie wanneer deze controlemaatregelen zijn opgelegd of deze stappen zijn ondernomen.

3.2 Wanneer een schip de toegang tot de haven wordt ontzegd of wordt uitgewezen, dienen de havenstaatautoriteiten de bewuste feiten mede te delen aan de havenstaatautoriteiten van de volgende in aanmerking komende aanloophavens, indien deze bekend zijn, en eventuele andere in aanmerking komende kuststaten, rekening houdende met door de Organisatie te ontwikkelen richtsnoeren. De geheimhouding en beveiliging van deze meldingen worden gegarandeerd.

3.3. Het ontzeggen van de toegang tot de haven overeenkomstig de paragrafen 2.4 en 2.5 of uitwijzing overeenkomstig de paragrafen 1.1 tot en met 1.3 zijn maatregelen die alleen worden opgelegd wanneer de bevoegde ambtenaren van de verdragsluitende regering gegronde redenen hebben om aan te nemen dat het schip een onmiddellijke bedreiging vormt voor

**▼B**

beveiliging of veiligheid van schepen of andere goederen, en er geen andere passende middelen zijn om die dreiging weg te nemen.

- 3.4 De oplegging van de in paragraaf 1.3 bedoelde controlemaatregelen en het nemen van de in paragraaf 2.5 bedoelde stappen overeenkomstig deze verordening, vinden niet langer plaats wanneer de niet-naleving die aanleiding gaf tot controlemaatregelen of stappen naar tevredenheid van de verdragsluitende regering is rechtgezet, rekening houdende met eventuele door het schip of de Administratie voorgestelde acties.
- 3.5 Wanneer verdragsluitende staten controle uitoefenen krachtens paragraaf 1 of stappen ondernemen krachtens paragraaf 2:
- .1 wordt al het mogelijke gedaan om te vermijden dat een schip ten onrechte wordt aangehouden of opgehouden. Indien een schip daardoor ten onrechte wordt aangehouden of opgehouden, heeft het recht op schadevergoeding voor eventuele geleden verliezen of schade; en
  - .2 wanneer toegang tot het schip in noodgevallen en om humanitaire of veiligheidsredenen noodzakelijk is, mag deze niet worden belet.

**Voorschrift 10****Eisen met betrekking tot havenfaciliteiten**

- 1 Havenfaciliteiten voldoen aan de desbetreffende eisen van dit hoofdstuk en deel A van de ISPS-Code, rekening houdende met de in deel B van de ISPS-Code gegeven richtsnoeren.
- 2 Verdragsluitende staten met op hun grondgebied een havenfaciliteit of havenfaciliteiten waarop deze verordening van toepassing is, zorgen ervoor dat:
  - .1 de veiligheidsbeoordelingen van de havenfaciliteiten overeenkomstig de bepalingen van deel A van de ISPS-Code worden uitgevoerd, herzien en goedgekeurd; en
  - .2 de veiligheidsplannen van de havenfaciliteiten overeenkomstig de bepalingen van deel A van de ISPS-Code worden ontwikkeld, herzien, goedgekeurd en ten uitvoer gelegd.
- 3 De verdragsluitende staten moeten duidelijk aangeven en mededelen welke maatregelen die in een veiligheidsplan van een havenfaciliteit voor de verschillende veiligheidsniveaus moeten worden opgenomen, alsmede wanneer een veiligheidsverklaring moet worden overgelegd.

**Voorschrift 11****Alternatieve veiligheidsovereenkomsten**

- 1 De verdragsluitende staten mogen, bij de implementatie van dit hoofdstuk en deel A van de ISPS-Code schriftelijk bilaterale of multilaterale overeenkomsten met andere verdragsluitende staten sluiten voor alternatieve veiligheidsregelingen met betrekking tot korte internationale reizen op vaste routes tussen op hun grondgebieden gelegen havenfaciliteiten.
- 2 Deze overeenkomsten gaan niet ten koste van het veiligheidsniveau van andere niet onder de overeenkomst vallende schepen of havenfaciliteiten.
- 3 Onder dergelijke overeenkomsten vallende schepen verrichten geen schip-tot-schip-activiteiten met niet onder de overeenkomst vallende schepen.
- 4 Deze overeenkomsten worden periodiek herzien, rekening houdend met de opgedane ervaring en eventuele wijzigingen van de specifieke omstandigheden of de beoordeelde bedreigingen voor de veiligheid van de onder de overeenkomst vallende schepen, havenfaciliteiten of routes.

**Voorschrift 12****Gelijkwaardige veiligheidsregelingen**

- 1 Een Administratie kan toestaan dat een bepaald schip, of een groep schepen, dat/die gerechtigd is onder haar vlag te varen andere met de in dit hoofdstuk of in deel A van de ISPS-Code voorgeschreven maatregelen gelijkstaande maatregelen uitvoert, mits deze veiligheidsmaatregelen minstens even doeltreffend zijn als de in dit hoofdstuk of deel A van de ISPS-Code voorgeschreven maatregelen. Een Administratie die dergelijke veiligheidsmaatregelen toestaat, deelt de bijzonderheden daaromtrent mede aan de Organisatie.

**▼B**

- 2 Bij de implementatie van dit hoofdstuk en deel A van de ISPS-Code kan een verdragsluitende regering een bepaalde op haar grondgebied gelegen havenfaciliteit, of groep havenfaciliteiten, die niet valt onder hun krachtens voorschrift 11 gesloten overeenkomst toestaan veiligheidsmaatregelen te implementeren die gelijkstaan met de in dit hoofdstuk of in deel A van de ISPS-Code voorgeschreven maatregelen. Een verdragsluitende regering die dergelijke veiligheidsmaatregelen toestaat deelt de bijzonderheden daaromtrent aan de Organisatie mede.

## Voorschrift 13

**Verschaffing van informatie**

- 1 De verdragsluitende staten delen uiterlijk 1 juli 2004 de volgende gegevens mede aan de Organisatie, en stellen deze ter informatie ter beschikking van maatschappijen en schepen:
- .1 de namen en contactgegevens van hun nationale autoriteit of autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten;
  - .2 de locaties op hun grondgebied die onder de goedgekeurde veiligheidsplannen voor havenfaciliteiten vallen;
  - .3 de namen en contactgegevens van degenen die zijn aangewezen om te allen tijde beschikbaar te zijn voor het ontvangen van en reageren op de schip/walveiligheidsalarms, als bedoeld in voorschrift 6.2.1;
  - .4 de namen en contactgegevens van degenen die zijn aangewezen om te allen tijde beschikbaar te zijn voor het ontvangen van en reageren op eventuele mededelingen van verdragsluitende staten die de controle- en nalevingsmaatregelen uitvoeren, als bedoeld in voorschrift 9.3.1; en
  - .5 de namen en contactgegevens van degenen die zijn aangewezen om te allen tijde beschikbaar te zijn voor het adviseren of assisteren van schepen, en aan wie schepen eventuele met de veiligheid verband houdende zorgen als bedoeld in voorschrift 7.2 kunnen melden; en verwerken deze informatie, zodra zich daarin wijzigingen voordoen. De Organisatie verspreidt deze gegevens onder andere verdragsluitende staten ter informatie van hun ambten.
- 2 De verdragsluitende staten delen uiterlijk 1 juli 2004 aan de Organisatie de namen en contactgegevens mede van alle erkende beveiligingsorganisaties die bevoegd zijn namens hen op te treden, met de bijzonderheden van de specifieke verantwoordelijkheid van deze organisaties en de voorwaarden waaronder bevoegdheden aan hen zijn gedelegeerd. Deze gegevens worden bijgewerkt zodra zich daarin wijzigingen voordoen. De Organisatie verspreidt deze gegevens onder andere verdragsluitende staten ter informatie van hun ambtenaren.
- 3 De verdragsluitende staten verstrekken aan de Organisatie uiterlijk op 1 juli 2004 een lijst waarop de goedgekeurde havenveiligheidsplannen voor de zich op hun grondgebied bevindende havenfaciliteiten vermeld staan, alsmede de door elk goedgekeurd havenveiligheidsplan bestreken locatie of locaties, met bijbehorende goedkeuringsdatum, en doen nadien verdere mededelingen in geval van onderstaande wijzigingen:
- .1 wijzigingen met betrekking tot de door een goedgekeurd havenveiligheidsplan bestreken locatie of locaties moeten worden ingevoerd of zijn ingevoerd. In deze gevallen worden de wijzigingen met betrekking tot de door het plan bestreken locatie of locaties medegedeeld, alsmede de datum waarop deze wijzigingen moeten worden ingevoerd of zijn geïmplementeerd;
  - .2 een goedgekeurd havenveiligheidsplan dat aanvankelijk op de bij de Organisatie ingediende lijst stond, moet worden ingetrokken of is ingetrokken. In deze gevallen moet worden medegedeeld op welke datum de intrekking zal ingaan of is ingegaan, en wordt de Organisatie zo spoedig als praktisch mogelijk is ingelicht.
  - .3 de lijst van goedgekeurde havenveiligheidsplannen moet worden uitgebreid. In deze gevallen moeten de door het plan bestreken locatie of locaties en de datum van goedkeuring worden medegedeeld.
- 4 De verdragsluitende staten verstrekken na 1 juli om de vijf jaar aan de Organisatie een herziene en bijgewerkte lijst, waarop alle goedgekeurde havenveiligheidsplannen voor de zich op hun grondgebied bevindende havenfa-

**▼B**

ciliteiten staan aangegeven met de door ieder goedgekeurd havenveiligheidsplan bestreken locatie of locaties en de desbetreffende data van goedkeuring (en de datum van goedkeuring van eventuele wijzigingen), die volgt op en in de plaats komt van alle informatie die overeenkomstig paragraaf 3 gedurende de voorgaande vijf jaar is medegedeeld.

- 5 De verdragsluitende staten delen de Organisatie de overeenkomsten mede die krachtens voorschrift 11 zijn gesloten. De medegedeelde informatie omvat:
  - .1 de namen van de verdragsluitende staten die de overeenkomst hebben gesloten;
  - .2 de onder de overeenkomst vallende havenfaciliteiten en vaste routes;
  - .3 de periodiciteit van de herziening van de overeenkomst;
  - .4 de datum van inwerkingtreding van de overeenkomst en
  - .5 informatie over eventueel overleg dat heeft plaatsgevonden met andere verdragsluitende staten;naderhand delen zij zo spoedig als praktisch mogelijk is de Organisatie mede, wanneer de overeenkomst is gewijzigd of is afgelopen.
- 6 Iedere verdragsluitende regering die krachtens het bepaalde in voorschrift 12 gelijkwaardige veiligheidsregelingen toestaat met betrekking tot een schip dat gerechtigd is onder haar vlag te varen of met betrekking tot een op haar grondgebied gelegen havenfaciliteit deelt de bijzonderheden daaromtrent mede aan de Organisatie
- 7 De Organisatie stelt de krachtens paragraaf 3 medegedeelde informatie ter beschikking van andere verdragsluitende staten die daarom vragen.”



*BIJLAGE II*

**„INTERNATIONALE CODE VOOR DE BEVEILIGING VAN SCHEPEN  
EN HAVENFACILITEITEN**

PREAMBULE

1. De Diplomatieke Conferentie inzake maritieme veiligheid, die in december 2002 in Londen is gehouden heeft, ter verhoging van de veiligheid op zee, nieuwe bepalingen aan het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974 toegevoegd, en de onderhavige Code goedgekeurd. Deze nieuwe maatregelen vormen het internationale kader voor samenwerking tussen schepen en havenfaciliteiten om activiteiten die een bedreiging vormen voor de veiligheid in het zeevervoer op te sporen en tegen te houden.
2. Na de tragische gebeurtenissen van 11 september 2001 is op de tweeëntwintigste zitting van de Vergadering van de Internationale Maritieme Organisatie („de Organisatie”) in november 2001 unaniem overeengekomen nieuwe maatregelen voor de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten te ontwikkelen. Genoemde maatregelen zijn in december 2002 vastgesteld door een Conferentie van verdragsluitende staten bij het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974 (bekend als de Diplomatieke Conferentie inzake maritieme veiligheid). De voorbereiding voor de Diplomatieke Conferentie was toevertrouwd aan de Commissie maritieme veiligheid (MSC) van de Organisatie, op basis van suggesties die door lidstaten, intergouvernementele organisaties en niet-gouvernementele organisaties tijdens het overleg met de Organisatie zijn ingediend.
3. Op de eerste buitengewone zitting, eveneens in november 2001, heeft de MSC een Tussentijdse MSC-werkgroep maritieme veiligheid opgericht, ten einde de ontwikkeling en vaststelling van geschikte veiligheidsmaatregelen te versnellen. De eerste bijeenkomst van de Tussentijdse MSC-werkgroep maritieme veiligheid vond plaats in februari 2002, en het resultaat van de daar gevoerde besprekingen is gerapporteerd aan en besproken op de vijfenzeventigste zitting van de MSC in mei 2002; er is een ad hoc-werkgroep opgericht om de gedane voorstellen verder uit te werken. Op de vijfenzeventigste zitting van de MSC is het rapport van deze werkgroep behandeld en is de aanbeveling gedaan het werk door een volgende Tussentijdse MSC-werkgroep, in september 2002, te laten voortzetten. Op de zesenzeventigste zitting van de MSC is het resultaat van de werkzaamheden van de Tussentijdse MSC-werkgroep van september 2002, en van de direct aan de Diplomatieke Conferentie voorafgaande verdere werkzaamheden van de MSC-werkgroep in combinatie met de zesenzeventigste zitting van de MSC in december 2002, direct vóórafgaand aan de Diplomatieke Conferentie besproken, en is overeenstemming bereikt over de definitieve versie van de door de Diplomatieke Conferentie te behandelen voorstellen.
4. De Diplomatieke Conferentie (9 tot en met 13 december 2002) heeft ook wijzigingen van de bestaande bepalingen van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee (SOLAS 74) vastgesteld, die de invoering van de eis om automatische identificatiesystemen aan te brengen moeten versnellen, en nieuwe voorschriften aan hoofdstuk XI-1 van SOLAS 74 toegevoegd met betrekking tot de aanbrenging van het scheepsidentificatienummer en het voeren van een continu gegevensoverzicht. Daarnaast heeft de Diplomatieke Conferentie een aantal resoluties aangenomen, waaronder resoluties met betrekking tot de implementatie en herziening van deze Code, technische samenwerking en de samenwerking met de Internationale Arbeidsorganisatie en de Wereld Douane Organisatie. Erkend werd dat het bij de voltooiing van het werk van deze twee organisaties nodig kan zijn bepaalde nieuwe bepalingen met betrekking tot maritieme veiligheid te beoordelen en te wijzigen.
5. De bepalingen van hoofdstuk XI-2 van SOLAS 74 en deze Code zijn van toepassing op schepen en havenfaciliteiten. De overeenkomst om SOLAS 74 uit te breiden tot havenfaciliteiten was gebaseerd op het feit dat SOLAS 74 de snelste manier was om ervoor te zorgen dat de vereiste veiligheidsmaatregelen snel zouden worden ingevoerd en in werking traden. Er is evenwel ook afgesproken dat de voor havenfaciliteiten geldende bepalingen uitsluitend van toepassing zijn op het schip/haven raakvlak. De meer algemene problematiek van de veiligheid van havengebieden wordt onderwerp van verdere gezamenlijke werkzaamheden van de Internationale Maritieme Organisatie en de Internationale Arbeidsorganisatie. Ook werd overeengekomen dat de bepalingen geen betrekking dienden te hebben op de feitelijke reacties op aanvallen of tot eventueel noodzakelijke opruimingsactiviteiten na een dergelijke aanval.



**▼B**

6. Bij het opstellen van de bepalingen is ervoor gezorgd dat zij verenigbaar waren met de bepalingen van het — gewijzigde — Internationale Verdrag van 1978 betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst, de ISM-Code (International Safety Management) en het geharmoniseerde systeem van inspectie en certificering.
7. De bepalingen betekenen een aanzienlijk gewijzigde opstelling van de internationale maritieme bedrijven ten aanzien van het punt van de veiligheid van het zeevervoer. Erkend wordt dat genoemde bepalingen voor bepaalde verdragsluitende staten een aanzienlijke aanvullende last kunnen vormen. Het belang van technische samenwerking om verdragsluitende staten bij te staan bij het implementeren van de bepalingen wordt volledig erkend.
8. Implementatie van de bepalingen vereist een doorlopende doeltreffende samenwerking tussen en begrip van allen die betrokken zijn bij (het gebruik van) schepen en havenfaciliteiten, met inbegrip van scheepsbemanning, havenpersoneel, passagiers, personen met belangen met betrekking tot vracht, het bestuur van schepen en havens en functionarissen van nationale en plaatselijke instanties met verantwoordelijkheden op het gebied van de veiligheid. Bestaande werkwijzen en procedures dienen te worden beoordeeld, en aangepast indien zij geen adequaat veiligheidsniveau bieden. In het belang van een verbeterde maritieme veiligheid zullen scheepvaart- en havenindustrieën en nationale en plaatselijke instanties bijkomende verantwoordelijkheden moeten dragen.
9. Bij het implementeren van de veiligheidsbepalingen van hoofdstuk XI-2 van SOLAS 74 en deel A van deze Code, moet rekening worden gehouden met de richtsnoeren van deel B van deze Code. Er wordt echter erkend dat de mate waarin deze richtsnoeren van toepassing zijn, kan variëren afhankelijk van de aard van de havenfaciliteit en het schip, het handelsgebied en/of de vracht.
10. Niets in deze Code mag worden geïnterpreteerd of toegepast op een wijze die niet strookt met een passend respect voor de fundamentele rechten en vrijheden als uiteengezet in internationale instrumenten, met name die instrumenten die betrekking hebben op maritiem personeel en vluchtelingen, met inbegrip van de Verklaring van de fundamentele beginselen en rechten op het werk van de Internationale Arbeidsorganisatie en internationale normen met betrekking tot maritiem en havenpersoneel.
11. Gelet op het feit dat het — gewijzigde — Verdrag van 1965 inzake de vergemakkelijking van het verkeer ter zee bepaalt dat openbare instanties dienen toe te staan dat buitenlandse bemanningsleden aan wal komen terwijl het schip waarmee zij zijn aangekomen zich in de haven bevindt — mits de formaliteiten bij aankomst van het schip zijn afgerond en de openbare instanties geen reden hebben om de toestemming om aan wal te komen te weigeren om redenen van volksgezondheid, openbare veiligheid of openbare orde —, dienen verdragsluitende staten, bij het goedkeuren van veiligheidsplannen van schepen en havenfaciliteiten, naar behoren kennis te nemen van het feit dat scheepspersoneel op een vaartuig leeft en werkt, en behoefte heeft aan walverlof en aan toegang tot voor zeelieden bestemde sociale diensten, medische zorg inbegrepen.



## DEEL A

**DWINGENDE EISEN MET BETREKKING TOT DE BEPALINGEN VAN  
HOOFDSTUK XI-2 VAN HET — INTERNATIONAAL VERDRAG VOOR  
DE BEVEILIGING VAN MENSENLEVEN OP ZEE VAN 1974**

## 1 ALGEMEEN

1.1 **Inleiding**

Dit deel van de Internationale Code voor de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten bevat dwingende bepalingen, waarnaar wordt verwezen in hoofdstuk XI-2 van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974.

1.2 **Doelstellingen**

Deze Code heeft als doelstellingen:

- .1 schepping van een internationaal kader voor samenwerking tussen verdragsluitende staten, overheidsinstanties, plaatselijke overheden en scheepvaart- en havenbedrijven bij het opsporen van bedreigingen voor de veiligheid en het nemen van preventieve maatregelen tegen veiligheidsincidenten die voor de internationale handel gebruikte schepen of havenfaciliteiten kunnen treffen;
- .2 vaststelling van de respectieve rollen en verantwoordelijkheden van de verdragsluitende staten, overheidsinstanties, plaatselijke overheden en de scheepvaart- en havenbedrijven op nationaal en internationaal niveau ter verzekering van de maritieme veiligheid;
- .3 zorgen voor een vroegtijdige en doeltreffende verzameling en uitwisseling van informatie op veiligheidsgebied;
- .4 verschaffing van een methodologie voor het uitvoeren van veiligheidsbeoordelingen, teneinde plannen en procedures gereed te hebben om op veranderende veiligheidsniveaus te kunnen reageren;
- .5 het vertrouwen te wekken dat er adequate en gepaste maritieme veiligheidsmaatregelen zijn genomen.

1.3 **Functionele eisen**

Ter verwezenlijking van deze doelstellingen stelt de onderhavige Code een aantal functionele eisen. Dit zijn onder meer:

- .1 verzameling en beoordeling van informatie aangaande bedreigingen voor de veiligheid, en uitwisseling van dergelijke informatie met de betreffende verdragsluitende staten;
- .2 eisen dat er communicatieprotocollen voor schepen en havenfaciliteiten onderhouden worden;
- .3 voorkomen dat onbevoegden toegang krijgen tot schepen, havenfaciliteiten en bijbehorende verboden terreinen;
- .4 voorkomen dat verboden wapens, brandbommen of explosieven aan boord van schepen of in havenfaciliteiten worden binnengebracht;
- .5 voorzien in middelen om alarm te slaan in geval van veiligheidsbedreigingen of veiligheidsincidenten;
- .6 verplichtstelling van op veiligheidsbeoordelingen gebaseerde veiligheidsplannen voor schepen en havenfaciliteiten;
- .7 verplichtstelling van trainingen en oefeningen om vertrouwdheid met de veiligheidsplannen en -procedures te verzekeren.

## 2 DEFINITIES

## 2.1 Tenzij uitdrukkelijk anders wordt bepaald, wordt voor de toepassing van dit deel verstaan onder:

- .1 Verdrag: het — gewijzigde — Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974.
- .2 Voorschrift: een voorschrift van het Verdrag.
- .3 Hoofdstuk: een hoofdstuk van het Verdrag.

▼B

- .4 Scheepsveiligheidsplan: een plan dat de toepassing aan boord van een schip moet verzekeren van de maatregelen ter bescherming van opvarenden, vracht, vrachttransporteenheden, scheepsvoorraden of het schip tegen de gevaren van een veiligheidsincident.
  - .5 Havenfaciliteitsveiligheidsplan: een plan dat de toepassing moet verzekeren van de maatregelen ter bescherming van de havenfaciliteit, schepen, personen, vracht, vrachttransporteenheden en scheepsvoorraden tegen de gevaren van een veiligheidsincident.
  - .6 Scheepsveiligheidsbeambte: een zich aan boord van het schip bevindende, aan de kapitein verantwoordelijke persoon, die door de maatschappij is aangesteld als verantwoordelijke voor de beveiliging van het schip, mede inhoudende uitvoering en onderhoud van het scheepsveiligheidsplan, en voor het contact met de veiligheidsbeambte van de maatschappij en de veiligheidsbeambten van de havenfaciliteit.
  - .7 Veiligheidsbeambte van de maatschappij: een door de maatschappij aangestelde persoon, die moet zorgen voor de uitvoering van een scheepsveiligheidsbeoordeling en de ontwikkeling van een scheepsveiligheidsplan, — dat ter goedkeuring moet worden ingediend, en nadien worden uitgevoerd en onderhouden —, en die de contacten moet onderhouden met de veiligheidsbeambten van de havenfaciliteit en de scheepsveiligheidsbeambte.
  - .8 Veiligheidsbeambte van de havenfaciliteit: de persoon die is aangesteld als verantwoordelijke voor ontwikkeling, uitvoering, herziening en onderhoud van het havenfaciliteitsveiligheidsplan, en die de contacten moet onderhouden met de scheepsveiligheidsbeambten en de veiligheidsbeambten van de maatschappij.
  - .9 Veiligheidsniveau 1: het te allen tijde handhaven van een minimum aan passende beschermende veiligheidsmaatregelen.
  - .10 Veiligheidsniveau 2: het gedurende een bepaalde tijd handhaven van passende bijkomende beschermende veiligheidsmaatregelen in verband met een verhoogd risico op een veiligheidsincident.
  - .11 Veiligheidsniveau 3: het gedurende een beperkte tijd handhaven van verdere speciale beschermende veiligheidsmaatregelen, wanneer een veiligheidsincident waarschijnlijk of ophanden is, hoewel het precieze doel misschien niet kan worden vastgesteld.
- 2.2 In deze Code omvat de term „schip” eveneens booreenheden (MODU) en hoge snelheidsvaartuigen zoals gedefinieerd in voorschrift XI-2/1.
- 2.3 Wanneer In de paragrafen 14 tot en met 18 de term „verdragsluitende staat” in verband met een havenfaciliteit wordt gebruikt, omvat deze term ook de „aangewezen autoriteit”.
- 2.4 De in dit Deel gebruikte termen hebben, tenzij anders gedefinieerd, dezelfde betekenis als in hoofdstuk I en XI-2.
- 3 TOEPASSING
- 3.1 Deze Code is van toepassing op:
- .1 de volgende soorten internationale reizen makende schepen:
    - .1 passagiersschepen, met inbegrip van hoge snelheidspassagiersvaartuigen;
    - .2 vrachtschepen, met inbegrip van hoge snelheidsvaartuigen, met een bruto tonnage van 500 of meer;
    - .3 booreenheden (MODU);
  - .2 havenfaciliteiten die deze internationale reizen makende schepen afhandelen.
- 3.2 Onverminderd de bepalingen van paragraaf 3.1.2, beslissen de verdragsluitende staten over de mate waarin zij dit Deel van de Code toepassen op havenfaciliteiten op hun grondgebied die hoofdzakelijk worden gebruikt door andere dan internationale reizen makende schepen, maar die incidenteel in het kader van een internationale reis aankomende of vertrekkende schepen moeten afhandelen.

**▼B**

- 3.2.1 Krachtens paragraaf 3.2 baseren verdragsluitende staten hun beslissingen op een veiligheidsbeoordeling van de havenfaciliteit die overeenkomstig dit Deel van de Code wordt uitgevoerd.
- 3.2.2 Op grond van paragraaf 3.2 genomen beslissingen van verdragsluitende staten mogen niet ten koste gaan van het in hoofdstuk XI-2 of in dit Deel van de Code beoogde veiligheidsniveau.
- 3.3 Deze Code is niet van toepassing op oorlogsschepen, hulpvaartuigen van de marine of andere schepen die in het bezit zijn van of geëxploiteerd worden door een verdragsluitende staat en die uitsluitend voor niet-commerciële overheidsdiensten worden gebruikt.
- 3.4 De paragrafen 5 tot en met 13 en 19 van dit Deel zijn van toepassing op maatschappijen en schepen als omschreven in voorschrift XI-2/4.
- 3.5 Paragrafen 5 tot en met 14 en 18 van dit deel zijn van toepassing op havenfaciliteiten als omschreven in voorschrift XI-2/10.
- 3.6 Deze Code laat de uit het internationaal recht voortvloeiende rechten en plichten van staten onverlet.
- 4 VERANTWOORDELIJKHEDEN VAN DE VERDRAGSLUITENDE STATEN
- 4.1 Behoudens het bepaalde in de voorschriften XI-2/3 en XI-2/7, dienen de verdragsluitende staten veiligheidsniveaus in te stellen en richtsnoeren te verschaffen voor de bescherming tegen veiligheidsincidenten. Hogere veiligheidsniveaus betekenen meer kans op een veiligheidsincident. Bij de instelling van het juiste veiligheidsniveau spelen onder meer de volgende overwegingen:
- .1 hoe geloofwaardig is de informatie over de bedreiging;
  - .2 in hoeverre wordt de informatie over de bedreiging bevestigd;
  - .3 hoe specifiek is de informatie over de dreiging en hoe groot is zij;
  - .4 wat zijn de mogelijke gevolgen van zo'n veiligheidsincident.
- 4.2 Wanneer zij veiligheidsniveau 3 instellen, geven de verdragsluitende staten indien nodig passende instructies, en verschaffen zij de risico lopende schepen en havenfaciliteiten veiligheidsgerelateerde informatie.
- 4.3 Krachtens hoofdstuk XI-2 en dit Deel van de Code kunnen verdragsluitende staten een aantal van hun veiligheidstaken delegeren aan een erkend beveiligingsbedrijf, met uitzondering van:
- .1 de instelling van het toepasselijke veiligheidsniveau;
  - .2 de goedkeuring van een veiligheidsbeoordeling van een havenfaciliteit en latere wijzigingen van een goedgekeurde beoordeling;
  - .3 de vaststelling welke havenfaciliteiten een veiligheidsbeambte zullen moeten aanstellen;
  - .4 de goedkeuring van een veiligheidsplan van een havenfaciliteit en latere wijzigingen van dat goedgekeurd plan;
  - .5 de uitoefening van controle- en handavingsmaatregelen overeenkomstig voorschrift XI-2/9;
  - .6 de vaststelling van de eisen waaraan een Veiligheidsverklaring moet voldoen.
- 4.4 Voorzover zij dit dienstig achten, testen de verdragsluitende staten de door of (in het geval van schepen) namens hen goedgekeurde scheepsveiligheidsplannen of havenfaciliteitveiligheidsplannen, of de wijzigingen daarvan, op hun doeltreffendheid.
5. VEILIGHEIDSVERKLARING
- 5.1 De verdragsluitende staten bepalen wanneer een Veiligheidsverklaring vereist is, door beoordeling van de risico's die het schip/haven raakvlak of de schip tot schip activiteiten opleveren voor personen, eigendommen of het milieu.
- 5.2 Een schip kan een verzoek indienen tot opstelling van een Veiligheidsverklaring, wanneer:

**▼B**

- .1 het schip op een hoger veiligheidsniveau werkt dan de havenfaciliteit of het andere schip waarmee samenwerking plaatsvindt;
  - .2 er een overeenkomst inzake een Veiligheidsverklaring bestaat tussen verdragsluitende staten met betrekking tot bepaalde internationale reizen of specifieke daarvoor gebruikte schepen;
  - .3 er een veiligheidsbedreiging of veiligheidsincident is geweest, waarbij het schip dan wel de havenfaciliteit betrokken was, naar gelang van toepassing;
  - .4 het schip zich in een haven bevindt die niet verplicht is over een goedgekeurd havenfaciliteitsveiligheidsplan te beschikken dan wel dat uit te voeren;
  - .5 er schip tot schip activiteiten plaatsvinden met een ander schip dat niet verplicht is over een goedgekeurd scheepsveiligheidsplan te beschikken dan wel dat uit te voeren;
- 5.3 Verzoeken tot opstelling van een Veiligheidsverklaring krachtens deze paragraaf worden door de betreffende havenfaciliteit of het betreffende schip bevestigd.
- 5.4 De Veiligheidsverklaring wordt opgesteld:
- .1 door de kapitein of de scheepsveiligheidsbeambte namens het schip (de schepen), en, indien van toepassing,
  - .2 door de veiligheidsbeambte van de havenfaciliteit of, indien de verdragsluitende regering anders beslist, een andere met de veiligheid aan de wal belaste instantie, namens de havenfaciliteit.
- 5.5 De Veiligheidsverklaring gaat over de veiligheidseisen waaraan havenfaciliteit en schip (of schepen onderling) samen zouden kunnen voldoen, en legt ieders verantwoordelijkheden vast.
- 5.6 Rekening houdend met de bepalingen van voorschrift XI-2/9.2.3, vermelden de verdragsluitende staten de minimumperiode gedurende welke de havenfaciliteiten op hun grondgebied de Veiligheidsverklaringen moeten bewaren
- 5.7 Rekening houdend met de bepalingen van voorschrift XI-2/9.2.3, vermelden de Administraties de minimumperiode gedurende welke de schepen die gerechtigd zijn onder hun vlag te varen, de Veiligheidsverklaringen moeten bewaren.
- 6 VERPLICHTINGEN VAN DE MAATSCHAPPIJ
- 6.1 De maatschappij zorgt ervoor dat het scheepsveiligheidsplan een duidelijke verklaring bevat die het gezag van de kapitein benadrukt. De maatschappij legt in het scheepsveiligheidsplan vast dat de kapitein de uiteindelijke bevoegdheid en verantwoordelijkheid heeft om beslissingen te nemen met betrekking tot de veiligheid en beveiliging van het schip, en om zo nodig de hulp van de maatschappij of een verdragsluitende regering in te roepen.
- 6.2 De maatschappij zorgt ervoor dat de veiligheidsbeambte van de maatschappij, de kapitein, en de scheepsveiligheidsbeambte de steun krijgen die zij nodig hebben om aan hun plichten en verantwoordelijkheden krachtens hoofdstuk XI-2 en dit Deel van de Code te kunnen voldoen.
7. SCHEEPSVEILIGHEID
- 7.1 Een schip is verplicht te reageren op de door verdragsluitende staten ingestelde veiligheidsniveaus, zoals hieronder uiteengezet.
- 7.2 Bij veiligheidsniveau 1 vinden, in het kader van passende maatregelen, en rekening houdend met de richtsnoeren van deel B van deze Code, met het oog op de vaststelling en het nemen van preventieve maatregelen tegen veiligheidsincidenten op alle schepen de volgende activiteiten plaats:
- .1 zorgen dat alle veiligheidstaken op het schip worden uitgevoerd;
  - .2 de toegang tot het schip controleren;
  - .3 personen en eigendommen bij hun inscheping controleren;

**▼B**

- .4 bewaking van alleen voor bevoegd personeel toegankelijk zijnde plaatsen;
  - .5 bewaking van de dekken en de omgeving van het schip;
  - .6 toezicht op het laden en lossen van lading en scheepsvoorraden;
  - .7 zorgen dat er veiligheidscommunicatiemiddelen binnen handbereik zijn.
- 7.3 Bij veiligheidsniveau 2 wordt iedere in paragraaf 7.2 vermelde activiteit aangevuld met bijkomende beschermende maatregelen — zoals vermeld in het scheepsveiligheidsplan — rekening houdend met de richtsnoeren van deel B van deze Code.
- 7.4 Bij veiligheidsniveau 3 wordt iedere in paragraaf 7.2 vermelde activiteit aangevuld met verdere speciale beschermende maatregelen — zoals vermeld in het scheepsveiligheidsplan — rekening houdend met de richtsnoeren van deel B van deze Code.
- 7.5 Wanneer de Administratie veiligheidsniveau 2 of 3 instelt, bevestigt het schip de ontvangst van de instructies met betrekking tot de verandering van veiligheidsniveau.
- 7.6 Voordat het schip een haven binnenloopt of tijdens het verblijf in een haven op het grondgebied van een verdragsluitende staat die veiligheidsniveau 2 of 3 heeft ingesteld, bevestigt het schip, na bevestiging van ontvangst van deze instructie, tegenover de veiligheidsbeambte van de havenfaciliteit dat een aanvang is gemaakt met de uitvoering van de vereiste maatregelen en procedures — die nader omschreven staan in het scheepsveiligheidsplan en, in het geval van veiligheidsniveau 3, in de instructies die zijn uitgevaardigd door de verdragsluitende staat die veiligheidsniveau 3 heeft ingesteld. Eventuele moeilijkheden bij de uitvoering worden door het schip gemeld. In dergelijke gevallen treden de veiligheidsbeambte van de havenfaciliteit en de scheepsveiligheidsbeambte met elkaar in contact en coördineren de vereiste acties.
- 7.7 Indien de Administratie van een schip eist dat het op een hoger veiligheidsniveau overgaat of indien het veiligheidsniveau op schip al hoger is dan dat in de haven die het wil binnenlopen of waarin het zich al bevindt, stelt het schip de bevoegde autoriteit van de verdragsluitende staat op wiens grondgebied de havenfaciliteit zich bevindt en de veiligheidsbeambte van de havenfaciliteit onverwijld op de hoogte van deze situatie.
- 7.7.1 In dergelijke gevallen treden de scheepsveiligheidsbeambte en de veiligheidsbeambte van de havenfaciliteit met elkaar in contact en coördineren zo nodig de vereiste acties.
- 7.8 Een Administratie die eist dat schepen die gerechtigd zijn onder haar vlag te varen, overgaan op veiligheidsniveau 2 of 3, terwijl ze zich in een haven van een andere verdragsluitende staat bevinden, licht die verdragsluitende staat onverwijld hierover in.
- 7.9 Wanneer verdragsluitende staten veiligheidsniveaus instellen en ervoor zorgen dat schepen die in hun territoriale wateren varen (of die te kennen hebben gegeven zich in hun territoriale wateren te willen bewegen) daarover worden geïnformeerd, wordt die schepen aangeraden waakzaam te blijven en direct alle hen ter ore komende informatie die van invloed kan zijn op de maritieme veiligheid in het gebied, aan hun Administratie en eventueel aan nabijgelegen kuststaten, door te geven.
- 7.9.1 Wanneer een verdragsluitende staat deze schepen op de hoogte stelt van het toepasselijke veiligheidsniveau, adviseert hij hen ook, aan de hand van de richtsnoeren van Deel B van deze Code, over eventuele door hen te nemen veiligheidsmaatregelen en, indien van toepassing, over de beschermende maatregelen die hij met het oog op de dreiging heeft genomen.
8. **BEORDELING VAN DE SCHEEPSVEILIGHEID**
- 8.1 De scheepsveiligheidsbeoordeling vormt een essentieel en integrerend onderdeel van het proces van ontwikkeling en bijwerking van het scheepsveiligheidsplan.
- 8.2 De veiligheidsbeambte van de maatschappij zorgt ervoor dat de scheepsveiligheidsbeoordeling wordt uitgevoerd door personen die

**▼B**

over de juiste vaardigheden beschikken om de beveiliging van een schip overeenkomstig deze paragraaf te kunnen beoordelen, rekening houdend met de richtsnoeren van Deel B van deze Code.

- 8.3 Behoudens de bepalingen van paragraaf 9.2.1, kan de scheepsveiligheidsbeoordeling van een bepaald schip worden verricht door een erkend beveiligingsbedrijf.
- 8.4 De beoordeling van de scheepsveiligheid omvat een veiligheidsonderzoek ter plaatse en ten minste de volgende elementen:
- .1 vaststelling van bestaande veiligheidsmaatregelen, -procedures en -verrichtingen;
  - .2 vaststelling en beoordeling van de kernactiviteiten aan boord waarvan de bescherming belangrijk is;
  - .3 vaststelling van mogelijke bedreigingen voor de kernactiviteiten aan boord en de waarschijnlijkheid dat deze zich voordoen, met het oog op de vaststelling en prioritering van veiligheidsmaatregelen;
  - .4 vaststelling van zwakke plekken, met inbegrip van menselijke factoren, in infrastructuur, beleid en procedures.
- 8.5 De scheepsveiligheidsbeoordeling wordt door het maatschappij gedocumenteerd, geëvalueerd, goedgekeurd en gehandhaafd.
- 9 SCHEEPSVEILIGHEIDSPLAN
- 9.1 Ieder schip heeft een door de Administratie goedgekeurd scheepsveiligheidsplan aan boord. Zo'n plan bevat bepalingen voor de drie veiligheidsniveaus als gedefinieerd in dit Deel van de Code.
- 9.1.1 Behoudens de bepalingen van paragraaf 9.2.1, mag het scheepsveiligheidsplan voor een specifiek schip worden opgesteld door een erkend beveiligingsbedrijf.
- 9.2 De Administratie mag de beoordeling en de goedkeuring van scheepsveiligheidsplannen, of wijzigingen van eerder goedgekeurd plannen, aan erkende beveiligingsbedrijven toevertrouwen.
- 9.2.1 In dergelijke gevallen mag het erkende beveiligingsbedrijf dat de beoordeling en goedkeuring van een scheepsveiligheidsplan, of wijzigingen daarvan, voor een bepaald schip op zich neemt niet betrokken zijn geweest bij de opstelling van de scheepsveiligheidsbeoordeling of het betreffende scheepsveiligheidsplan dan wel de wijzigingen daarvan.
- 9.3 Wanneer een scheepsveiligheidsplan, of wijzigingen van een eerder goedgekeurd plan, ter goedkeuring worden ingediend, dient de veiligheidsbeoordeling op grond waarvan het plan of de wijzigingen zijn opgesteld, te worden bijgevoegd.
- 9.4 Een dergelijk plan wordt opgesteld aan de hand van de richtsnoeren van deel B van deze Code; en is gesteld in de werktal of -talen aan boord van het schip. Indien de gebruikte taal of talen niet Engels, Frans of Spaans zijn, dient een vertaling in één van deze talen te worden bijgevoegd. Het plan bevat ten minste de volgende onderdelen:
- .1 maatregelen om te voorkomen dat voor gebruik tegen personen, schepen of havens bestemde wapens, gevaarlijke stoffen en apparaten, waarvan het vervoer verboden is, aan boord van het schip worden gebracht;
  - .2 vaststelling van verboden zones en maatregelen om betreding daarvan door onbevoegden te voorkomen;
  - .3 maatregelen om betreding van het schip door onbevoegden te voorkomen;
  - .4 procedures voor het reageren op veiligheidsdreigingen of inbreuken op de veiligheid, met inbegrip van bepalingen inzake de handhaving van kritische operaties van het schip of het schip/haven raakvlak;
  - .5 procedures voor het reageren op veiligheidsinstructies die bij veiligheidsniveau 3 door verdragsluitende staten kunnen worden gegeven;

**▼B**

- .6 procedures voor evacuatie in geval van veiligheidsdreigingen of inbreuken op de veiligheid;
  - .7 de taken van voor de beveiliging verantwoordelijke bemanningsleden en van andere bemanningsleden met betrekking tot beveiligingsaspecten;
  - .8 procedures voor het controleren van de beveiligingsactiviteiten;
  - .9 procedures voor opleidingen en oefeningen in verband met het plan;
  - .10 procedures voor afstemming van de beveiligingsactiviteiten aan boord op die van de havenfaciliteit;
  - .11 procedures voor de periodieke beoordeling en bijwerking van het plan;
  - .12 procedures voor het melden van veiligheidsincidenten;
  - .13 vaststelling van de identiteit van de scheepsveiligheidsbeambte;
  - .14 vaststelling van de identiteit van de veiligheidsbeambte van de maatschappij, met 24-uurscontactinformatie;
  - .15 procedures voor het inspecteren, testen, ijken, en onderhoud van alle aan boord aanwezige veiligheidsapparatuur;
  - .16 de frequentie van het testen of ijken van alle veiligheidsapparatuur aan boord;
  - .17 vaststelling van de inschakelpunten van het scheepsveiligheidsalarmsysteem;
  - .18 procedures, voorschriften en instructies voor het gebruik van het scheepsveiligheidsalarmsysteem, waaronder het testen, activeren, deactiveren en resetten van het systeem, en het beperken van vals alarm.
- 9.4.1 Het personeel dat de interne controles van de in het plan gespecificeerde beveiligingsactiviteiten uitvoert of de uitvoering ervan beoordeelt, dient onafhankelijk van de activiteiten in kwestie te zijn, behalve wanneer dit onuitvoerbaar is in verband met de grootte en de aard van de maatschappij of het schip.
- 9.5 De Overheid bepaalt welke veranderingen in een goedgekeurd scheepsveiligheidsplan of van de in een goedgekeurd plan gespecificeerde veiligheidsapparatuur niet worden doorgevoerd, tenzij de relevante veranderingen van het plan door de Overheid worden goedgekeurd. Al deze veranderingen dienen minstens even doeltreffend te zijn als de in hoofdstuk XI-2 en dit Deel van de Code beschreven maatregelen.
- 9.5.1 De aard van de veranderingen van een scheepsveiligheidsplan of in de veiligheidsapparatuur die specifiek overeenkomstig paragraaf 9.5 door de Overheid zijn goedgekeurd, wordt zodanig gedocumenteerd dat deze goedkeuring duidelijk blijkt. Genoemde goedkeuring is aan boord beschikbaar en dient tezamen met het international security certificaat (of het Voorlopig International Beveiligingscertificaat) te worden overgelegd. Indien de veranderingen tijdelijk zijn, behoeft deze documentatie, na herstel van de oorspronkelijke goedgekeurde maatregelen of apparatuur, niet langer aan boord bewaard te blijven.
- 9.6 Het plan mag in elektronische vorm bewaard worden. Het moet dan wel beveiligd zijn middels procedures waarmee het wissen, vernietigen of wijzigen door onbevoegden moet worden voorkomen.
- 9.7 Het plan dient tegen toegang door of bekendmaking aan onbevoegden beveiligd te worden.
- 9.8 Scheepsveiligheidsplannen behoeven niet te worden geïnspecteerd door ambtenaren van een verdragsluitende staat die bevoegd zijn tot uitvoering van controle- en handhavingsmaatregelen overeenkomstig voorschrift XI-2/9, behalve in de in paragraaf 9.8.1. uiteengezette omstandigheden.
- 9.8.1 Indien de bevoegde ambtenaren van een verdragsluitende staat gegronde redenen hebben om aan te nemen dat een schip de eisen van hoofdstuk XI-2 of deel A van deze Code niet naleeft, en de enige mogelijkheid tot verificatie of rechtzetting van die niet-naleving erin



**▼B**

bestaat dat de desbetreffende voorschriften van het scheepsveiligheidsplan worden nagezien, dan is beperkte toegang tot specifieke paragrafen van het plan bij uitzondering toegestaan, maar uitsluitend met de goedkeuring van de verdragsluitende staat van, of de kapitein van, het schip in kwestie. Desalniettemin worden de bepalingen in het plan met betrekking tot paragraaf 9.4, subparagrafen 2, 4, 5, 7, 15, 17, en 18 van dit deel van de Code beschouwd als vertrouwelijke informatie, die niet mag worden ingezien, tenzij anders is overeengekomen door de betrokken verdragsluitende staten.

## 10 DOCUMENTATIE

10.1 Documenten met betrekking tot onderstaande, in het scheepsveiligheidsplan besproken activiteiten, worden gedurende de door de Overheid voorgeschreven minimumperiode aan boord bewaard, rekening houdend met de bepalingen van voorschrift XI-2/9.2.3:

- .1 opleidingen en oefeningen;
- .2 veiligheidsdreigingen en veiligheidsincidenten;
- .3 inbreuken op de veiligheid;
- .4 veranderingen van veiligheidsniveau;
- .5 communicatie met betrekking tot de directe veiligheid van het schip, zoals specifieke bedreigingen van het schip of van de havenfaciliteiten waarin het schip zich bevindt of heeft bevonden;
- .6 interne controles en beoordelingen van beveiligingsactiviteiten;
- .7 periodieke beschouwing van de scheepsveiligheidsbeoordeling;
- .8 periodieke beoordeling van het scheepsveiligheidsplan;
- .9 doorvoering van eventuele wijzigingen in het plan;
- .10 onderhoud, ijking en beproeving van alle aan boord beschikbare veiligheidsapparatuur, met inbegrip van de beproeving van het scheepsveiligheidsalarmsysteem.

10.2 De bewaarde documentatie is gesteld de werktal of -talen van het schip. Indien deze taal of talen niet Engels, Frans of Spaans zijn, dient een vertaling in één van deze talen te worden bijgevoegd.

10.3 De documentatie mag in elektronische vorm bewaard worden. Zij moet dan wel beveiligd zijn middels procedures waarmee het wissen, vernietigen of wijzigen door onbevoegden moet worden voorkomen.

10.4 De documentatie dient tegen toegang door of bekendmaking aan onbevoegden beveiligd te worden.

## 11 VEILIGHEIDSBEAMBTE VAN DE MAATSCHAPPIJ

11.1 De maatschappij stelt een veiligheidsbeambte van de maatschappij aan. Iemand die is aangesteld als veiligheidsbeambte van de maatschappij mag als veiligheidsbeambte op één of meer schepen optreden, afhankelijk van aantal of soorten door de maatschappij geëxploiteerde schepen, mits duidelijk wordt aangegeven voor welke schepen de persoon in kwestie verantwoordelijk is. Afhankelijk van aantal of soorten door de maatschappij geëxploiteerde schepen, mag een maatschappij verschillende personen als veiligheidsbeambte van de maatschappij aanstellen, mits duidelijk wordt aangegeven voor welk schip elke persoon verantwoordelijk is.

11.2 Naast de elders in dit deel van de Code uiteengezette taken en verantwoordelijkheden, heeft een veiligheidsbeambte van de maatschappij onder meer onderstaande taken en verantwoordelijkheden:

- .1 aangeven van het niveau van de bedreigingen waaraan het schip waarschijnlijk zal worden geconfronteerd, aan de hand van passende veiligheidsbeoordelingen en andere relevante informatie;
- .2 zorgen dat de scheepsveiligheidsbeoordelingen worden uitgevoerd;
- .3 de zorg voor de ontwikkeling en indiening ter goedkeuring, de doorvoering naderhand en het onderhoud van het scheepsveiligheidsplan;

**▼B**

- .4 zorgen dat eventuele tekortkomingen van het scheepsveiligheidsplan door middel van passende wijzigingen worden gecorrigeerd en dat het betreffende schip aan de veiligheidseisen voldoet;
- .5 organisatie van interne controles en beoordelingen van beveiligingsactiviteiten;
- .6 organisatie van de eerste en de volgende keuringen van het schip door de Overheid of het erkende beveiligingsbedrijf;
- .7 zorgen dat de tekortkomingen en gebreken die tijdens interne controles, periodieke beoordelingen, veiligheidsinspecties en controles op de naleving vastgesteld, direct worden aangepakt en afgehandeld;
- .8 verhoging van de veiligheidsbewustheid en waakzaamheid;
- .9 zorgen voor een adequate opleiding van het voor de veiligheid van het schip verantwoordelijke personeel;
- .10 zorgen voor een doeltreffende communicatie en samenwerking tussen de scheepsveiligheidsbeambte en de betrokken veiligheidsbeambten van de havenfaciliteit;
- .11 zorgen dat veiligheids- en beveiligingsvoorschriften met elkaar in overeenstemming zijn;
- .12 zorgen dat, indien het veiligheidsplan van een zusterschip of een vlootveiligheidsplan wordt gebruikt, dit plan voor ieder schip de scheepsspecifieke informatie nauwkeurig weerspiegelt;
- .13 zorgen dat eventuele alternatieve of gelijkwaardige regelingen die voor een bepaald schip of een bepaalde groep schepen zijn goedgekeurd, worden uitgevoerd en onderhouden.

## 12 SCHEEPSVEILIGHEIDSBEAMBTE

- 12.1 Op ieder schip dient een scheepsveiligheidsbeambte te worden aangesteld.
- 12.2 Naast de elders in dit deel van de Code uiteengezette taken en verantwoordelijkheden, heeft een scheepsveiligheidsbeambte onder meer onderstaande taken en verantwoordelijkheden:
  - .1 regelmatige uitvoering van veiligheidsinspecties van het schip ter verzekering van de handhaving van passende veiligheidsmaatregelen;
  - .2 onderhoud van en toezicht op de uitvoering van het scheepsveiligheidsplan, met inbegrip van eventuele wijzigingen van het plan;
  - .3 coördinatie van de beveiliging bij het laden en lossen van lading en scheepsbevoorrading met andere bemanningsleden en met de betrokken veiligheidsbeambten van de havenfaciliteit;
  - .4 het voorstellen van wijzigingen in het scheepsveiligheidsplan;
  - .5 het rapporteren aan de veiligheidsbeambte van de maatschappij van eventuele tekortkomingen en gebreken die zijn vastgesteld tijdens interne controles, periodieke beoordelingen, veiligheidsinspecties en nalevingscontroles, en het implementeren van eventuele correctieve acties;
  - .6 verhoging van de veiligheidsbewustheid en de waakzaamheid aan boord;
  - .7 zorgen dat bemanningsleden een adequate training hebben ontvangen, naar gelang van toepassing;
  - .8 melding van alle veiligheidsincidenten;
  - .9 coördinatie van de uitvoering van het scheepsveiligheidsplan met de veiligheidsbeambte van de maatschappij en de betrokken veiligheidsbeambte van de havenfaciliteit;
  - .10 het waarborgen dat eventueel aanwezige veiligheidsapparatuur op de juiste wijze wordt gebruikt, getest, geijkt en onderhouden.

**▼B**

- 13 TRAINING EN OEFENINGEN MET BETREKKING TOT SCHEEPSVEILIGHEID
- 13.1 De veiligheidsbeambte van de maatschappij en geschikt walpersoneel dienen over bepaalde kennis te beschikken en een bepaalde opleiding te hebben ontvangen, rekening houdend met de richtsnoeren van deel B van deze Code.
- 13.2 De scheepsveiligheidsbeambte dient over bepaalde kennis te beschikken en een bepaalde opleiding te hebben ontvangen, rekening houdend met de richtsnoeren van deel B van deze Code.
- 13.3 Bemanningsleden met specifieke beveiligingstaken en -verantwoordelijkheden dienen hun verantwoordelijkheden voor de scheepsveiligheid als omschreven in het scheepsveiligheidsplan goed te begrijpen, en over voldoende kennis en vaardigheden te beschikken om de hen toegewezen taken uit te voeren, rekening houdend met de richtsnoeren van deel B van deze Code.
- 13.4 Ter verzekering van een doeltreffende uitvoering van het scheepsveiligheidsplan, dienen er — rekening houdende met het soort schip, bemanningswisselingen, te bezoeken havenfaciliteiten en andere relevante omstandigheden — regelmatig oefeningen gehouden te worden, rekening houdend met de richtsnoeren van deel B van deze Code.
- 13.5 De veiligheidsbeambte van de maatschappij zorgt voor een doeltreffende coördinatie en uitvoering van scheepsveiligheidsplannen door met gepaste regelmaat aan oefeningen deel te nemen, rekening houdend met de richtsnoeren van deel B van deze Code.
- 14 VEILIGHEID VAN DE HAVENFACILITEIT
- 14.1 Een havenfaciliteit is verplicht te reageren op de veiligheidsniveaus die worden ingesteld door de verdragsluitende staat op wiens grondgebied de havenfaciliteit zich bevindt. Veiligheidsmaatregelen en -procedures dienen door de havenfaciliteit zodanig te worden toegepast dat eventuele verstoring of vertraging van passagiers, schepen, bemanning en bezoekers van schepen, goederen en diensten tot een minimum beperkt blijft.
- 14.2 Bij veiligheidsniveau 1 dienen er in alle havenfaciliteiten in het kader van passende preventieve maatregelen tegen veiligheidsincidenten — rekening houdend met de richtsnoeren van deel B van deze Code — de volgende activiteiten te worden ondernomen:
- .1 zorg dragen voor de uitvoering van alle taken met betrekking tot de veiligheid van de havenfaciliteit;
  - .2 de toegang tot de havenfaciliteit controleren;
  - .3 bewaking van de havenfaciliteit, met inbegrip van anker- en aanlegplaats(en);
  - .4 bewaking van verboden terreinen, en zorgen dat alleen bevoegd personeel toegang heeft;
  - .5 toezicht op het laden en lossen van lading;
  - .6 toezicht op het laden en lossen van scheepsvoorraden; en
  - .7 zorgen dat er veiligheidscommunicatiemiddelen binnen handbereik zijn.
- 14.3 Bij veiligheidsniveau 2 wordt iedere in paragraaf 14.2 vermelde activiteit aangevuld met bijkomende beschermende maatregelen — als vermeld in het havenfaciliteitsveiligheidsplan — rekening houdend met de richtsnoeren van deel B van deze Code.
- 14.4 Bij veiligheidsniveau 3 wordt iedere in paragraaf 14.2 vermelde activiteit aangevuld met verdere speciale beschermende maatregelen — als vermeld in het havenfaciliteitsveiligheidsplan — rekening houdend met de richtsnoeren van deel B van deze Code.
- 14.4.1 Voorts zijn havenfaciliteiten bij veiligheidsniveau 3 verplicht om op eventuele veiligheidsinstructies van de verdragsluitende staat op wiens grondgebied de havenfaciliteit zich bevindt te reageren en deze uit te voeren.
- 14.5 Wanneer de veiligheidsbeambte van de havenfaciliteit bericht krijgt dat een schip moeite heeft om aan de eisen van hoofdstuk XI-2 of

▼B

dit Deel te voldoen, of om de passende maatregelen en procedures, als omschreven in het scheepsveiligheidsplan uit te voeren, of wanneer veiligheidsniveau 3 is ingesteld na veiligheidsinstructies van de verdragsluitende regering op wiens grondgebied zich de havenfaciliteit bevindt, nemen de veiligheidsbeambte van de havenfaciliteit en de scheepsveiligheidsbeambte contact met elkaar op en coördineren zo nodig passende acties.

- 14.6 Wanneer een veiligheidsbeambte van een havenfaciliteit bericht krijgt dat het veiligheidsniveau op een schip hoger is dan dat in de havenfaciliteit, meldt de veiligheidsbeambte van de havenfaciliteit dit aan de bevoegde autoriteit, neemt contact op met de scheepsveiligheidsbeambte en coördineert indien nodig passende acties.
- 15 **BEOORDELING VAN DE VEILIGHEID VAN DE HAVENFACILITEIT**
- 15.1 De veiligheidsbeoordeling van de havenfaciliteit is een essentieel en integrerend onderdeel van het proces van ontwikkeling en bijwerking van het veiligheidsplan van de havenfaciliteit.
- 15.2 De veiligheidsbeoordeling van de havenfaciliteit wordt uitgevoerd door de verdragsluitende staat op wiens grondgebied de havenfaciliteit zich bevindt. Een verdragsluitende staat mag een erkend beveiligingsbedrijf inschakelen om de veiligheidsbeoordeling van een bepaalde havenfaciliteit op zijn grondgebied uit te voeren.
- 15.2.1 Indien de veiligheidsbeoordeling van de havenfaciliteit is uitgevoerd door een erkend beveiligingsbedrijf, dient de veiligheidsbeoordeling voor wat de overeenstemming met dit Deel betreft door de verdragsluitende staat op wiens grondgebied de havenfaciliteit zich bevindt te worden beoordeeld en goedgekeurd.
- 15.3 Degenen die de beoordeling uitvoeren dienen over voldoende vaardigheden te beschikken om de veiligheid van de havenfaciliteit overeenkomstig deze paragraaf te kunnen beoordelen, rekening houdend met richtsnoeren van deel B van deze Code.
- 15.4 De veiligheidsbeoordelingen van de havenfaciliteit worden periodiek herzien en bijgewerkt, rekening houdend met veranderende bedreigingen en/of kleine veranderingen in de havenfaciliteit, en worden altijd herzien en bijgewerkt, wanneer er aanzienlijke veranderingen in de havenfaciliteit plaatsvinden.
- 15.5 De veiligheidsbeoordelingen van de havenfaciliteit omvatten ten minste de volgende elementen:
- .1 identificatie en evaluatie van belangrijke bedrijfsmiddelen en infrastructuur die dienen te worden beschermd;
  - .2 identificatie van mogelijke bedreigingen voor de bedrijfsmiddelen en infrastructuur en de waarschijnlijkheid dat deze zich voordoen, met het oog op de vaststelling en prioritering van veiligheidsmaatregelen;
  - .3 identificatie, selectie en prioritering van tegenmaatregelen en procedurele wijzigingen en hun effectiviteitsniveau wat vermindering van de kwetsbaarheid betreft;
  - .4 identificatie van zwakke plekken, met inbegrip van menselijke factoren, in de infrastructuur, beleidsmaatregelen en procedures.
- 15.6 De verdragsluitende staat mag toestaan dat een veiligheidsbeoordeling meer dan één havenfaciliteit omvat, indien exploitant, locatie, bedrijfsvoering, uitrusting en ontwerp van deze havenfaciliteiten vergelijkbaar zijn. Een verdragsluitende staat die een dergelijke samenvoeging toestaat, verstrekt de Organisatie hierover nadere gegevens.
- 15.7 Na voltooiing van de veiligheidsbeoordeling van de havenfaciliteit wordt er een rapport opgesteld waarin een overzicht wordt gegeven van de uitvoering van de beoordeling, een beschrijving van iedere daarbij geconstateerde kwetsbare punten, en een beschrijving van de tegenmaatregelen die ten aanzien van ieder kwetsbaar punt zouden kunnen worden genomen. Het rapport wordt tegen toegang door of bekendmaking aan onbevoegden beveiligd te worden.

**▼B**

- 16 VEILIGHEIDSPAN VAN DE HAVENFACILITEIT
- 16.1 Voor iedere havenfaciliteit dient er op grond van een veiligheidsbeoordeling een veiligheidsplan te worden opgesteld en onderhouden dat toereikend is voor het schip/haven raakvlak. Het plan dient bepalingen te bevatten voor de drie veiligheidsniveaus als gedefinieerd in dit Deel van de Code.
- 16.1.1 Behoudens de bepalingen van paragraaf 16.2, mag een erkend beveiligingsbedrijf het veiligheidsplan voor een specifieke havenfaciliteit opstellen.
- 16.2 Het havenfaciliteitsveiligheidsplan dient te worden goedgekeurd door de verdragsluitende staat op wiens grondgebied de havenfaciliteit zich bevindt.
- 16.3 Bij de ontwikkeling van een dergelijk plan wordt rekening gehouden met de richtsnoeren van Deel B van deze Code, en dit plan dient te worden gesteld in de werktal of -talen van de havenfaciliteit. Het plan bevat ten minste de volgende onderdelen:
- .1 maatregelen om te voorkomen dat er voor gebruik tegen personen, schepen of havens bedoelde wapens of andere gevaarlijke stoffen en apparaten, waarvan het vervoer verboden is, de havenfaciliteit in of aan boord van een schip worden gebracht;
  - .2 maatregelen om te voorkomen dat onbevoegden toegang krijgen tot de havenfaciliteit, tot in de havenfaciliteit aangemeerde schepen, en tot de verboden terreinen van de havenfaciliteit;
  - .3 procedures waarmee kan worden gereageerd op veiligheidsbedreigingen of inbreuken op de veiligheid, met inbegrip van bepalingen inzake de handhaving van kritische operaties van de havenfaciliteit of het schip/haven raakvlak;
  - .4 procedures waarmee kan worden gereageerd op eventuele veiligheidsinstructies die de verdragsluitende staat op wiens grondgebied de havenfaciliteit zich bevindt bij veiligheidsniveau 3 zou kunnen geven;
  - .5 procedures voor evacuatie in geval van veiligheidsdreigingen of inbreuken op de veiligheid;
  - .6 de taken van voor de beveiliging verantwoordelijk personeel van de havenfaciliteit en van ander personeel van de faciliteit in verband met beveiligingsaspecten;
  - .7 procedures voor interfacing met de beveiligingsactiviteiten op het schip;
  - .8 procedures voor periodieke beoordeling en bijwerking van het plan;
  - .9 procedures voor het melden van veiligheidsincidenten;
  - .10 identificatie van de veiligheidsbeambte van de havenfaciliteit, vergezeld van 24-uurs contactinformatie;
  - .11 maatregelen om de veiligheid van de in het plan vervatte informatie te waarborgen;
  - .12 maatregelen om een doeltreffende beveiliging van lading en laad- en losapparatuur binnen de havenfaciliteit te waarborgen;
  - .13 procedures voor het controleren van het veiligheidsplan van de havenfaciliteit;
  - .14 reactieprocedures wanneer het scheepsveiligheidsalarmsysteem in de havenfaciliteit is geactiveerd;
  - .15 procedures ter vergemakkelijking van walverlof voor het scheeps-personeel of personeelwisselingen en van de toegang van bezoekers tot het schip, waaronder afgevaardigden van welzijns- en vakbondsorganisaties voor zeelieden.
- 16.4 Het personeel dat interne controles met betrekking tot de in het plan gespecificeerde beveiligingsactiviteiten uitvoert of de uitvoering van het plan beoordeelt, dient onafhankelijk van de activiteiten in kwestie te zijn, behoudens waar dit onuitvoerbaar is in verband met de grootte en de aard van de havenfaciliteit.

**▼B**

- 16.5 Het havenfaciliteitsveiligheidsplan mag worden gecombineerd met of mag onderdeel vormen van het veiligheidsplan of andere noodplannen van de haven.
- 16.6 De verdragsluitende staat op wiens grondgebied de havenfaciliteit zich bevindt bepaalt welke veranderingen van het havenfaciliteitsveiligheidsplan alleen worden doorgevoerd na goedkeuring van de desbetreffende wijzigingen van het plan door genoemde Overheid.
- 16.7 Het plan mag in elektronische vorm bewaard worden. Het moet dan wel beveiligd zijn middels procedures waarmee het wissen, vernietigen of wijzigen door onbevoegden moet worden voorkomen.
- 16.8 Het plan dient tegen toegang door of bekendmaking aan onbevoegden beveiligd te worden.
- 16.9 Verdragsluitende staten mogen toestaan dat een veiligheidsplan meer dan één havenfaciliteit omvat indien exploitant, locatie, bedrijfsvoering, uitrusting en ontwerp van deze havenfaciliteiten vergelijkbaar zijn. Een verdragsluitende staat die zo'n alternatieve regeling goedkeurt, dient de Organisatie van de bijzonderheden hiervan in kennis te stellen.
- 17 VEILIGHEIDSBEAMBTE VAN DE HAVENFACILITEIT
- 17.1 Voor iedere havenfaciliteit wordt een veiligheidsbeambte aangesteld. Er mag één veiligheidsbeambte voor meerdere havenfaciliteiten worden aangesteld.
- 17.2 De taken en verantwoordelijkheden van een veiligheidsbeambte van de havenfaciliteit omvatten, naast die welke elders in dit Deel van de Code vermeld staan, onder meer:
- .1 uitvoering van een eerste uitgebreid veiligheidsonderzoek van de havenfaciliteit, waarbij rekening wordt gehouden met de betreffende veiligheidsbeoordeling van de havenfaciliteit;
  - .2 de zorg voor ontwikkeling en onderhoud van het havenfaciliteitsveiligheidsplan;
  - .3 de uitvoering van het havenfaciliteitsveiligheidsplan en de daarmee verband houdende oefeningen;
  - .4 de regelmatige uitvoering van veiligheidsinspecties in de havenfaciliteit om ervoor te zorgen dat passende veiligheidsmaatregelen gehandhaafd blijven;
  - .5 aanbevelingen doen voor wijzigingen van het havenfaciliteitsveiligheidsplan en deze daarin aanbrengen, naar gelang van toepassing, teneinde onvolkomenheden te corrigeren en het plan bij te werken in verband met van belang zijnde veranderingen in de havenfaciliteit;
  - .6 verhoging van de veiligheidsbewustheid en de waakzaamheid van het personeel van de havenfaciliteit;
  - .7 zorgen dat het personeel dat verantwoordelijk is voor de beveiliging van de havenfaciliteit voldoende getraind is;
  - .8 rapportage aan de betreffende autoriteiten en documentering van documentatie met betrekking tot voorvallen die bedreigend zijn voor de veiligheid van de havenfaciliteit;
  - .9 coördinatie van de uitvoering van het havenfaciliteitsveiligheidsplan met de betreffende veiligheidsbeambten van de maatschappij en de schepen;
  - .10 coördinatie met veiligheidsdiensten;
  - .11 zorgen dat wordt voldaan aan de normen die gelden voor personeel dat verantwoordelijk is voor de beveiliging van de havenfaciliteit;
  - .12 het waarborgen dat eventueel aanwezige veiligheidsapparatuur op de juiste wijze wordt gebruikt, getest, geïkt en onderhouden; en
  - .13 scheepsveiligheidsbeambten, indien zij dit vragen, helpen bij de vaststelling van de identiteit van mensen die zich willen inschepen.

**▼B**

- 17.3 De veiligheidsbeambte van de havenfaciliteit dient de nodige steun te krijgen bij de vervulling van de taken en verantwoordelijkheden die krachtens hoofdstuk XI-2 en dit Deel van de Code op hem rusten.
- 18 **OPLEIDING EN OEFENINGEN IN VERBAND MET DE BEVEILIGING VAN DE HAVENFACILITEIT**
- 18.1 De veiligheidsbeambte van de havenfaciliteit en het betreffende personeel binnen de havenfaciliteit dienen over bepaalde kennis te beschikken en een bepaalde opleiding te hebben ontvangen, rekening houdend met de richtsnoeren van deel B van deze Code.
- 18.2 Personeel van de havenfaciliteit met specifieke beveiligingstaken en -verantwoordelijkheden dient een goed begrip te hebben van de taken en verantwoordelijkheden met betrekking tot de beveiliging van de havenfaciliteit als beschreven in het havenfaciliteitsveiligheidsplan, en dient over voldoende kennis en vaardigheden te beschikken om de hen opgedragen taken uit te kunnen voeren, rekening houdend met de richtsnoeren van deel B van deze Code.
- 18.3 Om de doeltreffende uitvoering van het havenfaciliteitsveiligheidsplan te waarborgen, dienen er — rekening houdende met de soorten werkzaamheden die in de havenfaciliteit worden verricht, personeelwisselingen, het soort schepen dat door de havenfaciliteit wordt bediend en andere relevante omstandigheden — regelmatig oefeningen gehouden te worden, rekening houdend met de richtsnoeren van deel B van deze Code.
- 18.4 De veiligheidsbeambte van de havenfaciliteit draagt zorg voor een effectieve coördinatie en uitvoering van het havenfaciliteitsveiligheidsplan, en neemt regelmatig aan de oefeningen deel, rekening houdend met de richtsnoeren van deel B van deze Code.
- 19 **KEURING EN CERTIFICATIE VAN SCHEPEN**
- 19.1 **Keuringen**
- 19.1.1 Ieder schip waarop dit Deel van de Code van toepassing is, wordt onderworpen aan de hieronder beschreven keuringen.
- 1 Een eerste keuring voordat het schip in dienst wordt gesteld of voordat het krachtens paragraaf 19.2 vereiste Certificaat voor de eerste maal wordt afgegeven. De keuring bestaat onder meer uit een volledige keuring van het veiligheidssysteem en eventuele bijbehorende veiligheidsapparatuur die valt onder de desbetreffende bepalingen van hoofdstuk XI-2, onder dit Deel van de Code, en onder de goedgekeurde scheepsveiligheidsplan. Deze keuring dient te waarborgen dat het veiligheidssysteem en eventuele bijbehorende veiligheidsapparatuur van het schip volledig in overeenstemming zijn met de desbetreffende eisen van hoofdstuk XI-2 en dit Deel van de Code, zich in een acceptabele staat bevinden, en geschikt zijn voor de dienst waarvoor het schip bestemd is.
  - 2 herkeuringen met door de Overheid vastgestelde tussenpozen van ten hoogste vijf jaar, behalve wanneer paragraaf 19.3 van toepassing is. Deze keuring dient te waarborgen dat het veiligheidssysteem en eventuele bijbehorende veiligheidsapparatuur van het schip volledig in overeenstemming zijn met de desbetreffende eisen van hoofdstuk XI-2, dit Deel van de Code en het goedgekeurde scheepsveiligheidsplan, zich in een acceptabele staat bevinden, en geschikt zijn voor de dienst waarvoor het schip bestemd is.
  - 3 Ten minste één tussentijdse keuring. Indien er slechts één tussentijdse keuring wordt uitgevoerd, dient deze plaats te vinden in het derde jaar na de datum van afgifte van het Certificaat, als omschreven in voorschrift I/2(n). De tussentijdse keuring omvat inspectie van het veiligheidssysteem en eventueel bijbehorende veiligheidsapparatuur op het schip, om na te gaan of deze nog steeds geschikt zijn voor de dienst waarvoor het schip bestemd is. Deze tussentijdse keuring dient op het Certificaat te worden vermeld.
  - 4 Eventuele aanvullende keuringen, als bepaald door de Overheid.
- 19.1.2 De keuringen van schepen dienen te worden uitgevoerd door ambtenaren van de Overheid. De Overheid mag de keuringen evenwel laten uitvoeren door een erkend beveiligingsbedrijf als bedoeld in Voorschrift XI-2/1.

**▼B**

- 19.1.3 De betrokken Overheid dient in elk geval de volledigheid en doeltreffendheid van de keuring volledig te garanderen en neemt de nodige maatregelen om aan deze verplichting te voldoen.
- 19.1.4 Het veiligheidssysteem en eventuele bijbehorende veiligheidsapparatuur van het schip dient na de keuring te worden onderhouden overeenkomstig de bepalingen van Voorschriften XI-2/4.2 en XI-2/6, dit Deel van de Code en het goedgekeurde scheepsveiligheidsplan. Na de voltooiing van een keuring krachtens paragraaf 19.1.1 mogen er zonder goedkeuring van de Overheid geen wijzigingen in het veiligheidssysteem en in eventuele bijbehorende veiligheidsapparatuur of in het goedgekeurde scheepsveiligheidsplan worden aangebracht.
- 19.2 Uitgifte of goedkeuring van certificaten**
- 19.2.1 Na de eerste keuring of de herkeuring overeenkomstig de bepalingen van paragraaf 19.1 wordt er een Internationaal Scheepsveiligheidscertificaat afgegeven.
- 19.2.2 Een dergelijk Certificaat wordt afgegeven of goedgekeurd door de Overheid of, namens de Overheid, door een erkend beveiligingsbedrijf.
- 19.2.3 Een andere verdragsluitende staat mag er, op verzoek van de Overheid, voor zorgen dat het schip gekeurd wordt en zal, indien genoemde staat ervan overtuigd is dat er aan de bepalingen van paragraaf 19.1.1 is voldaan, een Internationaal Scheepsveiligheidscertificaat afgeven of doen afgeven en, indien van toepassing, dat Certificaat voor het schip goedkeuren of doen goedkeuren overeenkomstig deze Code.
- 19.2.3.1 Een kopie van het Certificaat en van het keuringsrapport dienen zo spoedig mogelijk aan de Overheid die om de keuring heeft verzocht te worden toegezonden.
- 19.2.3.2 Een Certificaat dat op een dergelijke wijze is afgegeven dient een verklaring te bevatten dat het op verzoek van de Overheid is afgegeven, dat het dezelfde geldigheid bezit en dezelfde erkenning dient te krijgen als een Certificaat dat krachtens paragraaf 19.2.2 is afgegeven.
- 19.2.4 Het Internationaal Scheepsveiligheidscertificaat is een formulier dat moet overeenkomen met het in de bijlage bij deze Code gegeven model. Indien de gebruikte taal niet Engels, Frans of Spaans is, dient een vertaling in één van deze talen aan deze tekst te worden toegevoegd.
- 19.3 Duur en geldigheid van het Certificaat**
- 19.3.1 Een Internationaal Scheepsveiligheidscertificaat wordt afgegeven voor een door de Overheid vastgestelde periode van ten hoogste vijf jaar.
- 19.3.2 Indien de herkeuring binnen drie maanden vóór de vervaldatum van het bestaande Certificaat is voltooid, is het nieuwe Certificaat geldig vanaf de datum van voltooiing van de herkeuring tot een ten hoogste vijf jaar na de vervaldatum van het bestaande Certificaat vallende datum.
- 19.3.2.1 Indien de herkeuring na de vervaldatum van het bestaande Certificaat is voltooid, is het nieuwe Certificaat geldig vanaf de datum van voltooiing van de herkeuring tot een ten hoogste vijf jaar na de vervaldatum van het bestaande Certificaat vallende datum.
- 19.3.2.2 Indien de herkeuring meer dan drie maanden na de vervaldatum van het bestaande Certificaat is voltooid, is het nieuwe Certificaat geldig vanaf de datum van voltooiing van de herkeuring tot een ten hoogste vijf jaar na de vervaldatum van het bestaande Certificaat vallende datum.
- 19.3.3 Indien een Certificaat wordt afgegeven voor een periode van minder dan vijf jaar, mag de Overheid de geldigheidsduur van het Certificaat tot na de vervaldatum verlengen met een in paragraaf 19.3.1 vermelde maximumperiode, mits de in paragraaf 19.1.1 bedoelde keuringen die van toepassing zijn wanneer een Certificaat voor een periode van vijf jaar wordt afgegeven, naar behoren worden uitgevoerd.
- 19.3.4 Indien een herkeuring is voltooid en er geen nieuw Certificaat kan worden afgegeven of aan boord van het schip worden geplaatst vóór de vervaldatum van het bestaande Certificaat, kan een Overheid, of een erkend beveiligingsbedrijf namens de Overheid, het bestaande



**▼B**

Certificaat goedkeuren; een dergelijk Certificaat mag niet langer dan vijf maanden na de vervaldatum van het Certificaat als geldig worden geaccepteerd.

- 19.3.5 Indien een schip zich op het moment dat een Certificaat vervalt niet in een haven bevindt waarin het gekeurd moet worden, mag de Overheid de geldigheidsduur van het Certificaat verlengen, maar deze verlenging wordt uitsluitend verleend om het schip de gelegenheid te geven de reis naar de haven waar moet worden gekeurd te voltooien, en dan nog uitsluitend in gevallen waarin het gepast en redelijk lijkt dit te doen. Een Certificaat mag ten hoogste drie maanden worden verlengd, en een dergelijke verlenging geeft een schip niet het recht om, na aankomst in de haven waarin het gekeurd moet worden, deze haven weer zonder nieuw Certificaat te verlaten. Na voltooiing van de herkeuring is het nieuwe Certificaat geldig tot ten hoogste vijf jaar na de vervaldatum van het bestaande certificaat voordat de verlenging werd toegekend.
- 19.3.6 Een Certificaat dat is afgegeven aan een schip dat korte reizen maakt en dat niet krachtens voorgaande bepalingen van deze paragraaf is verlengd, mag door de Overheid worden verlengd met een periode van uitstel van maximaal één maand na de op het Certificaat vermelde vervaldatum. Na voltooiing van de herkeuring is het nieuwe Certificaat geldig tot ten hoogste vijf jaar na de vervaldatum van het bestaande Certificaat voordat de verlenging werd toegekend.
- 19.3.7 Indien een tussentijdse keuring wordt voltooid vóór de in paragraaf 19.1.1 vermelde periode:
- .1 dient de op het Certificaat vermelde vervaldatum middels een verklaring te worden gewijzigd in een datum die ten hoogste drie jaar na de datum van voltooiing van de tussentijdse keuring valt;
  - .2 mag de vervaldatum ongewijzigd blijven, mits er een of meer aanvullende keuringen worden uitgevoerd zodat de maximale tijdsintervallen tussen de keuringen — als vermeld in paragraaf 19.1.1 — niet worden overschreden.
- 19.3.8 Een Certificaat dat krachtens paragraaf 19.2 wordt afgegeven, verliest zijn geldigheid in onderstaande gevallen:
- .1 indien de desbetreffende keuringen niet binnen de in paragraaf 19.1.1 aangegeven perioden worden voltooid;
  - .2 indien het Certificaat niet middels een verklaring is aangepast overeenkomstig de paragrafen 19.1.1.3 en 19.3.7.1, indien van toepassing;
  - .3 indien een maatschappij de verantwoordelijkheid op zich neemt voor de exploitatie van een schip dat het voorheen niet exploiteerde;
  - .4 wanneer een schip wordt omgevlagd.
- 19.3.9 Wanneer
- .1 een schip onder de vlag van een andere verdragsluitende staat gaat varen, verstrekt de verdragsluitende staat onder wiens vlag het schip voordien voer aan de ontvangende staat zo spoedig mogelijk kopieën van, of alle informatie over, het voor de omvlagging op het schip aanwezige Internationaal Scheepsveiligheidscertificaat, alsmede kopieën van de beschikbare keuringsrapporten, of
  - .2 een maatschappij de verantwoordelijkheid op zich neemt voor de exploitatie van een voorheen niet door haar geëxploiteerd schip, verstrekt de vorige maatschappij aan de ontvangende maatschappij zo spoedig mogelijk kopieën van, of alle informatie over, het Internationaal Scheepsveiligheidscertificaat, om het vlotte verloop van de in paragraaf 19.4.2 beschreven keuringen te bevorderen.
- 19.4 **Tussentijdse certificatie**
- 19.4.1 De Certificaten als vermeld in paragraaf 19.2 worden pas afgegeven, nadat de Overheid die de Certificaten afgeeft er volledig van overtuigd is dat het schip voldoet aan de vereisten van paragraaf 19.1. Na 1 juli 2004 mag er evenwel namens de Overheid ten behoeve van:
- .1 een schip zonder Certificaat, bij oplevering of voorafgaand aan de ingebruikneming of hernieuwde ingebruikneming;

**▼B**

- .2 de omvlagging van een schip van een verdragsluitende staat naar een andere verdragsluitende staat;
  - .3 de omvlagging van een schip van een verdragsluitende staat naar een niet-verdragsluitende staat; of
  - .4 een maatschappij die de verantwoordelijkheid op zich neemt voor de exploitatie van een schip dat zij voorheen niet exploiteerde
- een Voorlopig Internationaal Scheepsveiligheidscertificaat —, volgens het in het Aanhangsel bij dit Deel van de Code gegeven model — worden afgegeven, totdat het in paragraaf 19.1 bedoelde Certificaat is afgegeven.
- 19.4.2 Een Voorlopig Internationaal Scheepsveiligheidscertificaat wordt pas afgegeven, nadat de Overheid of een erkend beveiligingsbedrijf namens de Overheid heeft vastgesteld dat:
- .1 de door dit Deel van de Code voorgeschreven scheepsveiligheidsbeoordeling is voltooid;
  - .2 een kopie van het scheepsveiligheidsplan dat voldoet aan de vereisten van hoofdstuk XI-2 en deel A van deze Code aan boord voorhanden is, ter beoordeling en goedkeuring is ingediend, en op het schip wordt doorgevoerd;
  - .3 het schip beschikt over een scheepsveiligheidsalarmsysteem dat voldoet aan de vereisten van voorschrift XI-2/6, indien voorgeschreven;
  - .4 de veiligheidsbeambte van de maatschappij
    - .1 ervoor gezorgd heeft dat:
      - .1 gecontroleerd is of het scheepsveiligheidsplan in overeenstemming is met dit Deel van de Code;
      - .2 het plan ter goedkeuring is ingediend;
      - .3 het plan op het schip wordt doorgevoerd;
    - .2 de nodige regelingen zijn getroffen, met inbegrip van regelingen voor oefeningen, trainingen en interne controles, die de veiligheidsbeambte van de maatschappij de overtuiging geven dat het schip binnen zes maanden met succes de vereiste keuring overeenkomstig paragraaf 19.1.1.1 zal doorstaan;
  - .5 er regelingen zijn getroffen voor de uitvoering van de door paragraaf 19.1.1.1 voorgeschreven keuringen;
  - .6 de kapitein, de scheepsveiligheidsbeambte en het overige met specifieke beveiligingstaken belaste scheepspersoneel bekend zijn met hun taken en verantwoordelijkheden zoals die in dit deel van de Code zijn uiteengezet, alsmede met de desbetreffende bepalingen van het aan boord ingevoerde scheepsveiligheidsplan, en dat hen deze informatie is verstrekt in de werktal van het scheepspersoneel of door hen begrepen talen;
  - .7 de scheepsveiligheidsbeambte voldoet aan de vereisten van dit Deel van de Code.
- 19.4.3 Een Voorlopig Internationaal Scheepsveiligheidscertificaat mag worden afgegeven door de Overheid of door een erkend beveiligingsbedrijf dat gerechtigd is namens de Overheid op te treden.
- 19.4.4 Een Voorlopig Internationaal Scheepsveiligheidscertificaat is zes maanden, of tot de afgifte van het door paragraaf 19.2 voorgeschreven Certificaat, indien dit binnen zes maanden gebeurt, geldig, en mag niet worden verlengd.
- 19.4.5 Verdragsluitende staten laten geen volgend Voorlopig Internationaal Scheepsveiligheidscertificaat aan een schip afgeven, indien de Overheid of het erkende beveiligingsbedrijf van mening is dat één van de redenen waarom een schip of een maatschappij zo'n Certificaat aanvraagt is, dat zij volledige naleving hoofdstuk XI-2 en dit Deel van de Code na de door het aanvankelijke Voorlopig Certificaat bestreken periode, als vermeld in paragraaf 19.4.4., willen vermijden.
- 19.4.6 Voor de toepassing van Voorschrift XI-2/9 is het verdragsluitende staten toegestaan zich er vóór het aanvaarden van een Voorlopig In-

**▼B**

ternationaal Scheepsveiligheidscertificaat als geldig Certificaat van te overtuigen dat er aan de eisen van de paragrafen 19.4.2.4 tot en met 19.4.2.6 is voldaan.”



*Aanhangsel bij deel A*

**Aanhangsel 1**

Formulier Internationaal Scheepsveiligheidscertificaat

**INTERNATIONAAL SCHEEPSVEILIGHEIDSCERTIFICAAT**

(Officieel zegel)

(Staat)

Certificaatnummer .....

Afgegeven krachtens de bepalingen van  
DE INTERNATIONALE CODE VOOR DE BEVEILIGING VAN SCHEPEN EN HAVENFACILITEITEN  
(ISPS-CODE)

Op gezag van de regering van .....

(naam van de staat)

door .....

(bevoegde persoon/personen of organisatie)

Naam van het schip: .....

Kengetal of kenletters: .....

Haven van registratie: .....

Scheepstype: .....

Bruto tonnage: .....

IMO-nummer: .....

Naam en adres van de maatschappij: .....

►<sup>1)</sup> Identificatienummer van de maatschappij: ..... ◀

BIJ DEZE VERKLAAR IK:

- 1 dat het veiligheidssysteem en alle bijbehorende veiligheidsapparatuur van het schip is gekeurd overeenkomstig paragraaf 19.1 van deel A van de ISPS-Code.
- 2 dat bij de keuring is gebleken dat het veiligheidssysteem en alle bijbehorende veiligheidsapparatuur van het schip in alle opzichten voldoende zijn, en dat het schip voldoet aan de toepasselijke eisen van Hoofdstuk XI-2 van het Verdrag en deel A van de ISPS-Code.
- 3 dat het schip beschikt over een goedgekeurd scheepsveiligheidsplan.

Datum van de eerste keuring/herkeuring waarop dit Certificaat is gebaseerd

Dit Certificaat is geldig tot

Afhankelijk van de keuringen overeenkomstig paragraaf 19.1.1 van deel A van de ISPS-Code.

Afgegeven te .....

(plaats van afgifte van het Certificaat)

Datum van afgifte .....

.....  
(handtekening van de bevoegde functionaris die het Certificaat afgeeft)

.....  
(Zegel of stempel van de afgevende instantie, naar gelang van toepassing)

► (1) **M1**



#### VERKLARING VAN TUSSENTIJDSE KEURING

BIJ DEZE VERKLAAR IK dat bij een tussentijdse keuring, als voorgeschreven door paragraaf 19.1.1 van deel A van de ISPS-Code, het schip bleek te voldoen aan de desbetreffende bepalingen van hoofdstuk XI-2 van het Verdrag en Deel A van de ISPS-Code.

Tussentijdse keuring Gelekend: .....  
(Handtekening van de bevoegde functionaris)

Te: .....

Datum: .....

(Zegel of stempel van de instantie)

#### VERKLARING INZAKE AANVULLENDE KEURINGEN (\*)

Aanvullende keuring Gelekend: .....  
(Handtekening van de bevoegde functionaris)

Te: .....

Datum: .....

(Zegel of stempel van de instantie)

Aanvullende keuring Gelekend: .....  
(Handtekening van de bevoegde functionaris)

Te: .....

Datum: .....

(Zegel of stempel van de instantie)

Aanvullende keuring Gelekend: .....  
(Handtekening van de bevoegde functionaris)

Te: .....

Datum: .....

(Zegel of stempel van de instantie)

(\*) In dit deel van het Certificaat vermeldt de Overheid of zij aanvullende keuringen, als voorzien in paragraaf 19.1.1.4, heeft verricht.



**AANVULLENDE KEURING OVEREENKOMSTIG PARAGRAAF A/19.3.7.2 VAN DE ISPS-CODE**

BIJ DEZE VERKLAAR IK dat het schip bij een aanvullende keuring, als voorgeschreven door paragraaf 19.3.7.2 van Deel A van de ISPS-Code, bleek te voldoen aan de desbetreffende bepalingen van hoofdstuk XI-2 van het Verdrag en deel A van de ISPS-Code.

Getekend: .....  
(Handtekening van de bevoegde functionaris)

Te: .....

Datum: .....

(Zegel of stempel van de instantie, naar gelang van toepassing)

**VERKLARING VAN VERLENGING VAN HET CERTIFICAAT INDIEN DIT MINDER DAN VIJF JAAR GELDIG IS, WANNEER PARAGRAAF A/19.3.3 VAN DE ISPS-CODE VAN TOEPASSING IS**

Het schip voldoet aan de relevante bepalingen van deel A van de ISPS-Code en het Certificaat dient, overeenkomstig paragraaf 19.3.3 van deel A van de ISPS-Code als geldig geaccepteerd te worden tot .....

Getekend: .....  
(Handtekening van de bevoegde functionaris)

Te: .....

Datum: .....

(Zegel of stempel van de instantie, naar gelang van toepassing)

**VERKLARING WANNEER DE HERKEURING VOLTOOID IS, EN PARAGRAAF A/19.3.4 VAN DE ISPS-CODE VAN TOEPASSING IS**

Het schip voldoet aan de relevante bepalingen van deel A van de ISPS-Code en het Certificaat dient overeenkomstig paragraaf 19.3.4 van deel A van de ISPS-Code als geldig te worden geaccepteerd tot .....

Getekend: .....  
(Handtekening van de bevoegde functionaris)

Te: .....

Datum: .....

(Zegel of stempel van de instantie, naar gelang van toepassing)

**▼ B**

**VERKLARING VAN VERLENGING VAN DE GELDIGHEIDSDUUR VAN HET CERTIFICAAT TOTDAT DE HAVEN VAN KEURING IS BEREIKT, WANNEER PARAGRAAF A/19.3.5 VAN DE ISPS-CODE VAN TOEPASSING IS, OF VOOR EEN PERIODE VAN UITSTEL WANNEER PARAGRAAF A/19.3.6 VAN DE ISPS-CODE VAN TOEPASSING IS**

Dit Certificaat dient overeenkomstig paragraaf 19.3.5/19.3.6 van Deel A van de ISPS-Code als geldig te worden geaccepteerd tot .....

Getekend: .....  
(Handtekening van de bevoegde functionaris)

Te: .....

Datum: .....

(Zegel of stempel van de instantie, naar gelang van toepassing)

**VERKLARING VAN WIJZIGING VAN DE VERVALDATUM, WANNEER PARAGRAAF A/19.3.7.1 VAN DE ISPS-CODE VAN TOEPASSING IS**

Overeenkomstig paragraaf 19.3.7.1 van deel A van de ISPS-Code, is de nieuwe vervaldatum (\*\*):

Getekend: .....  
(Handtekening van de bevoegde functionaris)

Te: .....

Datum: .....

(Zegel of stempel van de instantie, naar gelang van toepassing)

(\*) Doorhalen wat niet van toepassing is.

(\*\*) Indien dit deel van het Certificaat wordt ingevuld, dient de vervaldatum aan de voorzijde van het Certificaat dienovereenkomstig te worden aangepast.



## Aanhangsel 2

Formulier Voorlopig Internationaal Scheepsveiligheidscertificaat  
**VOORLOPIG INTERNATIONAAL SCHEEPSVEILIGHEIDSCERTIFICAAT**

(Officieel zegel)

(Staat)

Certificaatnummer .....

Afgegeven krachtens de bepalingen van  
 DE INTERNATIONALE CODE VOOR DE BEVEILIGING VAN SCHEPEN EN HAVENFACILITEITEN  
 (ISPS-CODE)

Op gezag van de regering van .....  
 (naam van staat)

door .....  
 (bevoegde persoon/personen of organisatie)

Naam van het schip: .....

Kengetal of kenletters: .....

Haven van registratie: .....

Scheepstype: .....

Bruto tonnage: .....

IMO-nummer: .....

Naam en adres van de maatschappij: .....

►<sup>(1)</sup> Identificatienummer van de maatschappij: ..... ◀

Is dit het eerste Voorlopig Certificaat? Ja/nee (\*)

Indien nee, datum van het eerste Voorlopig Certificaat vermelden

BIJ DEZE VERKLAAR IK dat er is voldaan aan de eisen van paragraaf A/19.4.2 van de ISPS-Code.

Dit Certificaat is afgegeven krachtens paragraaf A/19.4 van de ISPS-Code.

Dit Certificaat is geldig tot .....

Afgegeven te .....  
 (plaats van afgifte van het Certificaat)

Datum van afgifte .....

.....  
 (Handtekening van de bevoegde functionaris die het Certificaat afgeeft)

.....  
 (Zegel of stempel van de afgevende instantie, naar gelang van toepassing)

(\*) Doorhalen wat niet van toepassing is.





*BIJLAGE III*

„DEEL B

**RICHTSNOEREN BETREFFENDE DE BEPALINGEN VAN  
HOOFDSTUK XI-2 VAN DE BIJLAGE BIJ HET INTERNATIONAAL  
VERDRAG VOOR DE BEVEILIGING VAN MENSENLEVEN OP  
ZEE, 1974, ALS GEWIJZIGD EN DEEL A VAN DEZE CODE**

1. INLEIDING

**Algemeen**

- 1.1 In de preambule van deze Code wordt aangegeven dat hoofdstuk XI-2 en deel A van deze Code het nieuwe internationale kader vormen van maatregelen voor verbetering van de veiligheid op zee en door middel waarvan schepen en havenfaciliteiten kunnen samenwerken om handelingen die een bedreiging vormen voor de veiligheid in de zeevervoersector aan het licht te brengen en te beletten.
- 1.2 Deze inleiding schetst op beknopte wijze de processen die worden beoogd bij de totstandbrenging en tenuitvoerlegging van de maatregelen en afspraken die nodig zijn om overeenstemming met de bepalingen van hoofdstuk XI-2 en van deel A van deze Code te bereiken en te behouden en stelt de belangrijkste elementen vast waarvoor richtsnoeren worden aangeboden. De richtsnoeren worden gegeven in artikel 2 tot en met 19. Hier worden ook essentiële afwegingen uiteengezet die in acht moeten worden genomen als de toepassing van de richtsnoeren met betrekking tot schepen en havenfaciliteiten wordt overwogen.
- 1.3 Als de interesse en het belang van de lezer zich beperkt tot schepen, is het ten zeerste aan te bevelen dat dit deel van de Code desondanks in zijn geheel wordt gelezen, met name de artikelen die betrekking hebben op havenfaciliteiten. Hetzelfde geldt voor diegenen wier primaire interesse en belang zich beperkt tot havenfaciliteiten; zij zouden ook de artikelen moeten lezen die betrekking hebben op schepen.
- 1.4 De richtsnoeren die in de hiernavolgende artikelen worden aangereikt, hebben in eerste instantie te maken met de bescherming van het schip als het zich in een havenfaciliteit bevindt. Er zouden echter situaties kunnen zijn waarin een schip een bedreiging vormt voor de havenfaciliteit, bijvoorbeeld omdat het, eenmaal binnen de havenfaciliteit, zou kunnen worden gebruikt als basis waarvan een aanval kan worden begonnen. Bij het overwegen van de juiste veiligheidsmaatregelen in reactie op bedreigingen voor de veiligheid op een schip, zouden diegenen die zich bezighouden met de beoordeling van de veiligheid in de havenfaciliteit of met de uitwerking van het havenfaciliteitsveiligheidsplan moeten overwegen de in de hiernavolgende artikelen aangereikte richtsnoeren waar nodig aan te passen.
- 1.5 De lezer dient te beseffen dat niets in dit deel van de Code dient te worden gelezen of geïnterpreteerd in strijd met enige van de bepalingen van ofwel hoofdstuk XI-2 of deel A van deze Code en dat de hiervoor genoemde bepalingen te allen tijde prevaleren boven en zwaarder wegen dan enigerlei niet-beoogde inconsistentie die onopzettelijk in dit deel van de Code tot uitdrukking kan zijn gebracht. De in dit deel van de Code aangereikte richtsnoeren dienen te allen tijde te worden gelezen, geïnterpreteerd en toegepast op een wijze die strookt met de doelstellingen en principes die zijn vastgelegd in hoofdstuk XI-2 en deel A van deze Code.

**Verantwoordelijkheden van verdragsluitende staten**

- 1.6 Verdragsluitende staten hebben krachtens de bepalingen van hoofdstuk XI-2 en deel A van deze Code uiteenlopende verantwoordelijkheden, waaronder begrepen:
- instellen van het juiste veiligheidsniveau;
  - goedkeuren van het scheepsveiligheidsplan (SVP) en relevante wijzigingen op een eerder goedgekeurd plan;
  - verifiëren of schepen in overeenstemming zijn met de bepalingen van hoofdstuk XI-2 en deel A van deze Code en aan schepen het Internationaal Scheepsveiligheidscertificaat afgeven;
  - vaststellen welke van de havenfaciliteiten binnen hun grondgebied een havenveiligheidsbeambte (HBF) moeten aanwijzen die verant-

**▼B**

woordelijk is voor de uitwerking van het havenfaciliteitsveiligheidsplan;

- waarborgen dat de beoordeling van de veiligheid van de havenfaciliteit, alsmede enigerlei op een eerder goedgekeurde beoordeling volgende wijzigingen worden voltooid en goedgekeurd;
- goedkeuren van het havenfaciliteitsveiligheidsplan (HVP) en van enigerlei op een eerder goedgekeurd plan volgende wijzigingen;
- toepassen van beperkende maatregelen en maatregelen ter controle op naleving;
- testen van goedgekeurde plannen; en
- uitwisselen van informatie met de Internationale Maritieme Organisatie en met de scheepvaart- en havenindustrie.

1.7 Verdragsluitende staten kunnen speciale instanties binnen de overheid aanwijzen of oprichten om met betrekking tot havenfaciliteiten hun veiligheidstaken krachtens hoofdstuk XI-2 en deel A van deze Code te ondernemen en erkende beveiligingsbedrijven bepaalde werkzaamheden met betrekking tot havenfaciliteiten laten uitvoeren, maar de uiteindelijke beslissing over de aanvaarding en goedkeuring van deze werkzaamheden dient te worden genomen door de verdragsluitende staat of de speciale instantie. Overheden mogen de uitvoering van bepaalde veiligheidstaken die verband houden met schepen ook delegeren aan erkende beveiligingsbedrijven. De volgende taken of activiteiten mogen niet worden gedelegeerd aan een erkend beveiligingsbedrijf:

- instellen van het juiste veiligheidsniveau;
- vaststellen welke van de havenfaciliteiten binnen het grondgebied van een verdragsluitende staat een havenveiligheidsbeambte moeten aanwijzen en een havenfaciliteitsveiligheidsplan moeten uitwerken;
- goedkeuren van een beoordeling van de veiligheid van de havenfaciliteit of van enigerlei op een eerder goedgekeurde beoordeling volgende wijzigingen;
- goedkeuren van een havenfaciliteitsveiligheidsplan of van enigerlei op een eerder goedgekeurd plan volgende wijzigingen;
- het toepassen van beperkende maatregelen en maatregelen ter controle op naleving; en
- vaststellen van de eisen voor een Veiligheidsverklaring.

**Instellen van het veiligheidsniveau**

1.8 Het instellen van een veiligheidsniveau dat op enig moment van toepassing is, is de verantwoordelijkheid van verdragsluitende staten en kan van toepassing zijn op schepen en havenfaciliteiten. Deel A van deze Code definieert drie veiligheidsniveaus voor internationaal gebruik, te weten:

- veiligheidsniveau 1, normaal; het niveau waarbij schepen en havenfaciliteiten normaal gesproken functioneren;
- veiligheidsniveau 2, verhoogd; het niveau dat van toepassing is zo lang als er sprake is van een verhoogd risico op een veiligheidsincident; en
- veiligheidsniveau 3, uitzonderlijk; het niveau dat van toepassing is gedurende de periode waarin het waarschijnlijke of imminente risico bestaat op een veiligheidsincident.

**De maatschappij en het schip**

1.9 Elke maatschappij die schepen exploiteert waarop hoofdstuk XI-2 en deel A van deze Code van toepassing zijn, dient voor de maatschappij een veiligheidsbeambte van de maatschappij (BBF) en voor elk van zijn schepen een scheepsveiligheidsbeambte (SBF) aan te stellen. De taken, verantwoordelijkheden en trainingseisen van deze functionarissen en de eisen ten aanzien van oefeningen worden gedefinieerd in deel A van deze Code.

1.10 De verantwoordelijkheden van de veiligheidsbeambte van de maatschappij omvatten in het kort onder meer: ervoor zorgdragen dat de beoordeling van de veiligheid van een schip (BVS) naar behoren wordt uitgevoerd, ervoor zorgdragen dat er een scheepsveiligheidsplan wordt uitge-

**▼B**

werkt en wordt ingediend ter goedkeuring door of namens de overheid en vervolgens aan boord wordt geplaatst van elk schip waarop deel A van deze Code van toepassing is en ten opzichte waarvan die persoon is benoemd tot veiligheidsbeambte van de maatschappij.

- 1.11 Het scheepsveiligheidsplan dient de operationele en fysieke veiligheidsmaatregelen aan te geven die het schip zelf moet nemen om te waarborgen dat het altijd op veiligheidsniveau 1 functioneert. Het plan moet ook de extra of geïntensiverde veiligheidsmaatregelen aangeven die het schip zelf kan nemen om over te gaan op en te functioneren bij veiligheidsniveau 2, als het wordt geïnstrueerd dat te doen. Bovendien moet het plan de mogelijke voorbereidende acties aangeven die het schip zou kunnen nemen om een directe reactie mogelijk te maken op de richtsnoeren die mogelijk aan het schip worden verstrekt door diegenen die bij veiligheidsniveau 3 reageren op een veiligheidsincident of een dreigend veiligheidsincident.
- 1.12 De schepen waarop de eisen van hoofdstuk XI-2 en deel A van deze Code van toepassing zijn, dienen te beschikken over en te functioneren volgens een door of namens de overheid goedgekeurd scheepsveiligheidsplan. De BBF en de SBF dienen de blijvende relevantie en doelmatigheid van het plan te bewaken; zij dienen hierbij onder meer gebruik te maken van interne controles. Wijzigingen in de onderdelen van een goedgekeurd plan waarvoor de overheid heeft bepaald dat deze moeten worden goedgekeurd, moeten alvorens te worden opgenomen in het goedgekeurde plan en door het schip ten uitvoer te worden gelegd, ter beoordeling en goedkeuring worden ingediend.
- 1.13 Het schip dient te beschikken over een Internationaal Scheepsveiligheids-certificaat, dat aangeeft dat het in overeenstemming is met de eisen in hoofdstuk XI-2 en deel A van deze Code. Deel A van deze Code bevat bepalingen die verband houden met de verificatie en certificering van de overeenstemming van het schip met de eisen op basis van een eerste keuring, een herkeuring en een tussentijdse keuring.
- 1.14 Als een schip zich in een haven van een verdragsluitende staat bevindt of een dergelijke haven nadert, heeft de verdragsluitende staat het recht om krachtens de bepalingen van voorschrift XI-2/9 op dat schip verschillende beperkende maatregelen en maatregelen ter controle op naleving toe te passen. Het schip is onderworpen aan de inspecties door de havenstaatcontrole, maar dergelijke inspecties strekken zich doorgaans niet uit tot onderzoek van het scheepsveiligheidsplan zelf, behalve in specifieke omstandigheden. Het schip kan ook worden onderworpen aan extra beperkende maatregelen als de verdragsluitende staat die de beperkende maatregelen en maatregelen ter controle op naleving toepast, reden heeft om aan te nemen dat de veiligheid van het schip of van de havenfaciliteiten die het schip aandoet, in gevaar is gebracht.
- 1.15 Het schip dient ook te beschikken over informatie aan boord die desgewenst aan verdragsluitende staten beschikbaar dient te worden gesteld en waaruit blijkt wie beslissingsbevoegdheid heeft voor het in dienst nemen van de bemanning van het schip en voor de verschillende aspecten die verband houden met de inzet op het schip.

**De havenfaciliteit**

- 1.16 Elke verdragsluitende staat dient voor elk van de havenfaciliteiten die zich binnen zijn grondgebied bevinden en die schepen op internationale reizen van dienst zijn, te waarborgen dat er een beoordeling van de veiligheid van de havenfaciliteit wordt voltooid. De verdragsluitende staat, een Speciale instantie of een erkend beveiligingsbedrijf kan deze beoordeling uitvoeren. De voltooide beoordeling van de veiligheid van de havenfaciliteit dient te worden goedgekeurd door de verdragsluitende staat of door de betrokken speciale instantie. Deze goedkeuring kan niet worden gedelegeerd. Beoordelingen van de veiligheid van een havenfaciliteit moeten periodiek worden geëvalueerd.
- 1.17 De beoordeling van de veiligheid van de havenfaciliteit is in beginsel een risicoanalyse van alle aspecten van de exploitatie van de havenfaciliteit, teneinde vast te stellen welke onderdelen hiervan gevoeliger zijn voor en/of met meer waarschijnlijkheid het doelwit zouden kunnen worden van een aanval. Het veiligheidsrisico is een functie van de dreiging van een aanval in combinatie met de kwetsbaarheid van het doel en de gevolgen van een aanval.

De beoordeling moet de volgende onderdelen inhouden:

**▼B**

- vaststelling van de waargenomen bedreiging van haveninstallaties en -infrastructuur;
- vaststelling van de mogelijke kwetsbare punten; en
- raming van de gevolgen van incidenten.

Zodra de analyse is voltooid, is het mogelijk een algehele beoordeling te geven van het niveau van het risico. De beoordeling van de veiligheid van de havenfaciliteit draagt bij tot de vaststelling welke havenfaciliteiten een havenveiligheidsbeambte moeten aanstellen en een havenfaciliteitsveiligheidsplan moeten uitwerken.

- 1.18 De havenfaciliteiten die moeten voldoen aan de eisen van hoofdstuk XI-2 en deel A van deze Code moeten een havenveiligheidsbeambte aanstellen. De taken, verantwoordelijkheden en trainingseisen van deze functionarissen en de eisen ten aanzien van oefeningen worden gedefinieerd in deel A van deze Code.
- 1.19 Het havenfaciliteitsveiligheidsplan dient de operationele en fysieke veiligheidsmaatregelen aan te geven die de havenfaciliteit moet nemen om te waarborgen dat de havenfaciliteit altijd op veiligheidsniveau 1 functioneert. Het plan moet ook de extra of geïntensiverde veiligheidsmaatregelen aangeven die de havenfaciliteit kan nemen om over te gaan op en te functioneren bij veiligheidsniveau 2, als de havenfaciliteit wordt geïnstrueerd dat te doen. Bovendien moet het plan de mogelijke voorbereidende acties aangeven die de havenfaciliteit zou kunnen nemen om een directe reactie mogelijk te maken op de richtsnoeren die mogelijk worden verstrekt door diegenen die bij veiligheidsniveau 3 reageren op een veiligheidsincident of een dreigend veiligheidsincident.
- 1.20 De havenfaciliteiten die moeten voldoen aan de eisen van hoofdstuk XI-2 en deel A van deze Code dienen te beschikken over en te werken in overeenstemming met een door de verdragsluitende staat of door de betrokken speciale instantie goedgekeurd havenfaciliteitsveiligheidsplan. De havenveiligheidsbeambte dient de bepalingen van een dergelijk plan ten uitvoer te leggen en de blijvende doelmatigheid en relevantie van het plan te bewaken; hij dient onder meer opdracht te geven tot interne controles op de toepassing van het plan. Wijzigingen in de onderdelen van een goedgekeurd plan waarvoor de verdragsluitende staat of de betrokken speciale instantie heeft bepaald dat deze moeten worden goedgekeurd, moeten alvorens te worden opgenomen in het goedgekeurde plan en in de havenfaciliteit ten uitvoer te worden gelegd, ter beoordeling en goedkeuring worden ingediend. Het is de verdragsluitende staat of de betrokken speciale instantie toegestaan de doelmatigheid van het plan te beproeven. De beoordeling van de veiligheid van de havenfaciliteit die betrekking heeft op de desbetreffende havenfaciliteit of waarop de ontwikkeling van het plan is gebaseerd, dient regelmatig te worden geëvalueerd. Al deze activiteiten kunnen leiden tot de wijziging van het goedgekeurde plan. Enigerlei wijzigingen in gespecificeerde elementen van een goedgekeurd plan dienen te worden ingediend ter goedkeuring door de verdragsluitende staat of door de speciale instantie.
- 1.21 Schepen die gebruik maken van havenfaciliteiten kunnen worden onderworpen aan de inspecties door de havenstaatcontrole en aan extra beperkende maatregelen zoals geschetst in voorschrift XI-2/9. Het is de desbetreffende instanties toegestaan de verstrekking van informatie te verlangen over het schip, zijn lading, passagiers en bemanning voordat het schip de haven binnenvaart. Er kunnen omstandigheden zijn waarin het schip de toegang tot de haven wordt geweigerd.

**Informatie en communicatie**

- 1.22 Hoofdstuk XI-2 en deel A van deze Code verlangen van verdragsluitende staten dat zij bepaalde informatie verschaffen aan de Internationale Maritieme Organisatie en dat zij informatie beschikbaar stellen om een effectieve communicatie mogelijk te maken tussen verdragsluitende staten en tussen veiligheidsbeambte van de maatschappijen/scheepsveiligheidsbeambten en de veiligheidsbeambten van havenfaciliteiten.
2. DEFINITIES
- 2.1 Er worden geen richtsnoeren gegeven met betrekking tot de definities in hoofdstuk XI-2 of deel A van deze Code.
- 2.2 In dit deel van de Code worden de volgende definities gehanteerd:

**▼B**

- .1 onder „paragraaf” wordt een paragraaf van deel A van de Code verstaan; een paragraaf wordt aangegeven als „paragraaf A/<gevolgd door het nummer van de paragraaf>”;
- .2 onder „artikel” wordt een artikel van dit deel van de Code verstaan; een artikel wordt aangegeven als „artikel <gevolgd door het nummer van het artikel>”; en
- .3 Onder „verdragsluitende staat” wordt — indien gebruikt in artikel 14 t/m 18 — verstaan de „verdragsluitende staat binnen het grondgebied waarvan de havenfaciliteit zich bevindt”; hierbij is een verwijzing naar de speciale instantie inbegrepen.

## 3. TOEPASSING

**Algemeen**

- 3.1 Bij de tenuitvoerlegging van de eisen van hoofdstuk XI-2 en deel A van deze Code dient rekening te worden gehouden met de richtsnoeren van dit deel van de Code.
- 3.2 Er dient echter te worden onderkend dat de mate waarin de richtsnoeren op schepen van toepassing zijn, afhangt van het type schip, de vervoerde lading en/of passagiers, het handelspatroon van het schip en de kenmerken van de havenfaciliteiten die door het schip worden aangedaan.
- 3.3 Op vergelijkbare wijze hangt met betrekking tot de richtsnoeren ten aanzien van havenfaciliteiten, de mate waarin deze richtsnoeren van toepassing zijn af van de havenfaciliteiten, de typen schepen die gebruik maken van de havenfaciliteit, de typen lading en/of passagiers en de handelspatronen van de schepen die de havenfaciliteit aandoen.
- 3.4 De bepalingen van hoofdstuk XI-2 en deel A van deze Code worden niet beoogd van toepassing te zijn op havenfaciliteiten die primair zijn ontworpen en worden gebruikt voor militaire doeleinden.

## 4. VERANTWOORDELIJKHEDEN VAN VERDRAGSLUITENDE STATEN

**Beveiliging van beoordelingen en plannen**

- 4.1 Verdragsluitende staten dienen te waarborgen dat de juiste maatregelen zijn getroffen ter voorkoming van onbevoegde bekendmaking van of toegang tot gevoelig materiaal met betrekking tot beoordelingen van de veiligheid van schepen (BVS), scheepsveiligheidsplannen (SVP), beoordelingen van de veiligheid van de havenfaciliteit (BVH) en veiligheidsplannen van havenfaciliteiten (HVP), alsmede tot afzonderlijke beoordelingen of plannen.

**Speciale instanties**

- 4.2 Verdragsluitende partijen kunnen binnen de overheid een speciale instantie aanwijzen om met betrekking tot havenfaciliteiten hun veiligheidstaken zoals genoemd in hoofdstuk XI-2 of deel A van deze Code te ondernemen.

**Erkende beveiligingsbedrijven**

- 4.3 Verdragsluitende staten kunnen een erkend beveiligingsbedrijf de opdracht geven bepaalde, met veiligheid verband houdende activiteiten uit te voeren; zoals:
  - .1 goedkeuring van scheepsveiligheidsplannen of wijzigingen in dergelijke plannen namens de overheid;
  - .2 verificatie en certificering van de overeenstemming van het schip met de eisen van hoofdstuk XI-2 en deel A van deze Code namens de overheid; en
  - .3 uitvoeren van veiligheidsplannen van havenfaciliteiten zoals vereist door de verdragsluitende staat.
- 4.4 Een erkend beveiligingsbedrijf kan ook adviezen of ondersteuning geven aan bedrijven of havenfaciliteiten over veiligheidsaangelegenheden, waaronder begrepen beoordelingen van de veiligheid van schepen, scheepsveiligheidsplannen, beoordelingen van de veiligheid van de havenfaciliteiten en veiligheidsplannen van havenfaciliteiten. Dit kan onder meer inhouden de opstelling van een beoordeling van de veiligheid van een schip of van een scheepsveiligheidsplan of van een beoordeling van de veiligheid van de havenfaciliteit of havenfaciliteitsveiligheidsplan. Als

**▼B**

een erkend beveiligingsbedrijf dergelijke activiteiten heeft verricht ten behoeve van een beoordeling van de veiligheid van een schip of van een scheepsveiligheidsplan, mag dat erkende beveiligingsbedrijf niet gemachtigd zijn tot goedkeuring van dat scheepsveiligheidsplan.

4.5 Bij het machtigen van een erkend beveiligingsbedrijf dienen verdragsluitende staten de kwaliteiten van een dergelijke organisatie in aanmerking te nemen. Een erkend beveiligingsbedrijf dient de volgende kwaliteiten te kunnen aantonen:

- .1 deskundigheid op het gebied van relevante aspecten van veiligheid;
- .2 de juiste kennis van scheeps- en havenactiviteiten, waaronder begrepen kennis van scheepsontwerp en -constructie als diensten worden verleend met betrekking tot schepen en van het ontwerp en de constructie van havens als diensten worden verleend met betrekking tot havenfaciliteiten;
- .3 het vermogen om de waarschijnlijke veiligheidsrisico's te beoordelen die zich tijdens scheeps- en havenactiviteiten zouden kunnen voordoen, waaronder begrepen activiteiten op het raakvlak tussen schip en haven, alsmede het vermogen om dergelijke risico's tot een minimum terug te brengen;
- .4 het vermogen om de deskundigheid van het personeel op peil te houden en te verbeteren;
- .5 het vermogen om de blijvende betrouwbaarheid van het personeel te bewaken;
- .6 het vermogen om de juiste procedures te hanteren ter voorkoming van de bekendmaking van of toegang tot gevoelig materiaal door onbevoegden;
- .7 kennis van de vereisten van hoofdstuk XI-2 en deel A van deze Code en van relevante nationale en internationale wettelijke vereisten en veiligheidseisen;
- .8 kennis van huidige bedreigingen met betrekking tot de veiligheid en patronen daarin;
- .9 kennis van de herkenning en opsporing van wapens, gevaarlijke stoffen en apparatuur;
- .10 kennis van de herkenning van de kenmerken en gedragspatronen van personen die de veiligheid kunnen bedreigen, zonder daarbij te discrimineren;
- .11 kennis van de technieken die worden gehanteerd om veiligheidsmaatregelen te ontduiken; en
- .12 kennis van beveiligings- en bewakingsapparatuur en -systemen en van de beperkingen van hun functies.

Als specifieke taken aan een erkend beveiligingsbedrijf worden gedelegeerd, dienen verdragsluitende staten, waaronder begrepen overheden, zich ervan te vergewissen dat het erkende beveiligingsbedrijf beschikt over de kwaliteiten die nodig zijn om de taak uit te voeren.

- 4.6 Een erkende organisatie zoals wordt genoemd in voorschrift I/6 en die voldoet aan de eisen van voorschrift XI-1/1, kan worden benoemd tot erkend beveiligingsbedrijf, mits de organisatie in kwestie beschikt over de juiste met veiligheid verband houdende deskundigheid zoals genoemd in artikel 4.5.
- 4.7 Een havenbeheerder of -autoriteit of een exploitant van een havenfaciliteit kan worden benoemd als erkend beveiligingsbedrijf, mits het bedrijf in kwestie beschikt over de juiste met veiligheid verband houdende deskundigheid zoals genoemd in artikel 4.5.

**Instellen van het veiligheidsniveau**

4.8 Bij het instellen van het veiligheidsniveau dienen verdragsluitende staten rekening te houden met algemene en specifieke informatie over een bedreiging. Verdragsluitende staten dienen het veiligheidsniveau van toepassing op schepen of havenfaciliteiten in te stellen op een van de volgende drie niveaus:

- veiligheidsniveau 1, normaal; het niveau waarbij het schip of de havenfaciliteit normaal gesproken functioneert;

**▼B**

- veiligheidsniveau 2, verhoogd; het niveau dat van toepassing is zo lang als er sprake is van een verhoogd risico op een veiligheidsincident; en
  - veiligheidsniveau 3, uitzonderlijk; het niveau dat van toepassing is gedurende de periode waarin het waarschijnlijke of imminente risico bestaat van een veiligheidsincident.
- 4.9 Veiligheidsniveau 3 dient slechts te worden ingesteld als uitzonderlijke maatregel die alleen van toepassing is als er sprake is van geloofwaardige informatie dat een veiligheidsincident waarschijnlijk of imminent is. Veiligheidsniveau 3 dient alleen te worden ingesteld voor de duur van de vastgestelde bedreiging van de veiligheid of van het daadwerkelijke veiligheidsincident. Terwijl het veiligheidsniveau van veiligheidsniveau 1 via veiligheidsniveau 2 kan overgaan naar veiligheidsniveau 3, is het ook mogelijk dat het veiligheidsniveau direct van veiligheidsniveau 1 verandert in veiligheidsniveau 3.
- 4.10 De kapitein van een schip heeft te allen tijde de eindverantwoordelijkheid voor de veiligheid en beveiliging van het schip. Zelfs bij veiligheidsniveau 3 kan een kapitein om opheldering of aanpassing vragen van richtsnoeren die zijn verstrekt door degenen die reageren op een veiligheidsincident of op een bedreiging van de veiligheid, indien er redenen zijn om aan te nemen dat het navolgen van bepaalde richtsnoeren de veiligheid van het schip in gevaar kan brengen.
- 4.11 De veiligheidsbeambte van de maatschappij (BBF) of de scheepsveiligheidsbeambte (SBF) dient in een zo vroeg mogelijk stadium contact te leggen met de havenveiligheidsbeambte (HBF) van de havenfaciliteit die het schip wil aandoen, ter vaststelling van het veiligheidsniveau dat voor dat schip in de havenfaciliteit van toepassing is. Heeft de HBF contact gelegd met een schip, dient hij het schip op de hoogte te stellen van een eventuele op handen zijnde wijziging in het veiligheidsniveau van de havenfaciliteit en dient hij alle relevante veiligheidsinformatie aan het schip te verstrekken.
- 4.12 Er kunnen omstandigheden zijn waarbij op een afzonderlijk schip een hoger veiligheidsniveau van kracht is dan in de havenfaciliteit die het aandoet, maar er zijn geen omstandigheden waarbij een schip een lager veiligheidsniveau heeft dan de havenfaciliteit die het aandoet. Als een schip een hoger veiligheidsniveau heeft dan de havenfaciliteit die het wil aandoen, dient de BBF of SBF de HBF hiervan onverwijld op de hoogte te stellen. De HBF dient de desbetreffende situatie in overleg met de BBF of SBF te onderzoeken en tot overeenstemming te komen over geschikte veiligheidsmaatregelen ten aanzien van het schip, hetgeen onder meer het opstellen en ondertekenen van een Veiligheidsverklaring kan inhouden.
- 4.13 Verdragsluitende staten dienen na te denken over de wijze waarop informatie over wijzigingen in veiligheidsniveaus snel bekend kunnen worden gemaakt. Overheden geven wellicht de voorkeur aan NAVTEX-berichten of Berichten aan Zeevarenden als de methode om dergelijke wijzigingen in veiligheidsniveaus bekend te maken aan het schip en aan BBF en SBF. Of zij kunnen andere communicatiemethoden in overweging nemen die een zelfde of betere snelheid en dekking verschaffen. Verdragsluitende staten dienen procedures tot stand te brengen om een HBF op de hoogte te stellen van wijzigingen in veiligheidsniveaus. Verdragsluitende staten dienen de contactinformatie bijeen te brengen en bij te houden in een lijst van mensen die van wijzigingen in veiligheidsniveaus op de hoogte moeten worden gebracht. Ofschoon het veiligheidsniveau niet hoeft te worden beschouwd als zijnde bijzonder vertrouwelijk, kan de onderliggende informatie over de bedreiging zeer vertrouwelijk zijn. Verdragsluitende staten dienen zorgvuldig aandacht te schenken aan het soort informatie dat kenbaar wordt gemaakt en aan de mate van detail, alsmede aan de wijze waarop de informatie aan SBF, BBF en HBF kenbaar wordt gemaakt.

**Aanspreekpunten en informatie over veiligheidsplannen van havenfaciliteiten**

- 4.14 Als de havenfaciliteit een HVP heeft, dient de Organisatie van dat feit op de hoogte te worden gesteld en moet die informatie ook beschikbaar worden gesteld aan BBF en SBF. Er hoeven geen andere details van het HVP te worden gepubliceerd dan dat het plan er is. Verdragsluitende staten dienen te overwegen centrale of regionale aanspreekpunten te vestigen, dan wel andere middelen om actuele informatie te verschaffen over de locaties waar sprake is van een HVP, samen met contactinformatie

**▼B**

voor de desbetreffende HBF. Het bestaan van dergelijke aanspreekpunten dient bekend te worden gemaakt. Zij zouden ook informatie kunnen verstrekken over de erkende beveiligingsbedrijven die zijn benoemd om te handelen namens de verdragsluitende staat, samen met nadere informatie over de specifieke verantwoordelijkheid en bevoegdheidscondities die zijn gedelegeerd aan dergelijke erkende beveiligingsbedrijven.

- 4.15 Bij havens die geen HVP hebben (en dus ook geen HBF), moet het centrale of regionale aanspreekpunt een voldoende gekwalificeerde persoon aan wal kunnen aanwijzen die er indien nodig voor kan zorgen dat de juiste veiligheidsmaatregelen worden getroffen zolang als het schip in de haven ligt.
- 4.16 Verdragsluitende staten dienen ook de contactinformatie te verschaffen van overheidsfunctionarissen aan wie een SBF, een BBF en een HBF veiligheidskwesaties kunnen rapporteren. Deze overheidsfunctionarissen dienen dergelijke rapporten te beoordelen alvorens de juiste actie te ondernemen. Dergelijke gerapporteerde kwesaties kunnen van invloed zijn op de veiligheidsmaatregelen die onder de rechtsbevoegdheid vallen van een andere verdragsluitende staat. In dat geval dienen de verdragsluitende staten te overwegen contact op te nemen met de pendant in de andere verdragsluitende staat om te bespreken of correctieve actie op zijn plaats is. Te dien einde dient de contactinformatie over de overheidsfunctionarissen bekend te worden gemaakt aan de Internationale Maritieme Organisatie.
- 4.17 Verdragsluitende staten dienen de in artikel 4.14 t/m 4.16 genoemde informatie desgewenst ook beschikbaar te stellen aan andere verdragsluitende staten.

**Identificatiedocumenten**

- 4.18 Verdragsluitende staten worden gestimuleerd de juiste identificatiedocumenten ter beschikking te stellen aan overheidsfunctionarissen die bij het uitvoeren van hun officiële taken gerechtigd zijn aan boord van schepen te gaan of havenfaciliteiten te betreden en procedures vast te stellen waarmee de authenticiteit van dergelijke documenten kan worden geverifieerd.

**Vaste en drijvende platforms en mobiele drijvende booreilanden op locatie**

- 4.19 Verdragsluitende staten dienen te overwegen geschikte veiligheidsmaatregelen tot stand te brengen voor vaste en drijvende platforms en mobiele drijvende booreilanden op locatie, zodat interactie mogelijk is met schepen die moeten voldoen aan de bepalingen van hoofdstuk XI-2 en deel A van deze Code.

**Schepen die niet hoeven te voldoen aan deel A van deze Code**

- 4.20 Verdragsluitende staten dienen te overwegen geschikte veiligheidsmaatregelen tot stand te brengen ter verbetering van de veiligheid van schepen waarop hoofdstuk XI-2 en deel A van deze Code niet van toepassing zijn en om ervoor te zorgen dat veiligheidsbepalingen die van toepassing zijn op dergelijke schepen interactie toestaan met schepen waarop deel A van deze Code wel van toepassing is.

**Bedreigingen voor schepen en andere incidenten op zee**

- 4.21 Verdragsluitende staten dienen algemene richtsnoeren te verschaffen voor maatregelen die geschikt worden geacht ter vermindering van het veiligheidsrisico voor schepen die op zee onder hun vlag varen. Zij dienen ten aanzien van de actie die moet worden ondernomen in overeenstemming met veiligheidsniveaus 1 t/m 3 specifieke adviezen te geven als:

- .1 er een wijziging is in het veiligheidsniveau dat van toepassing is op het schip terwijl het op zee is, bijvoorbeeld vanwege het geografische gebied waarin het opereert of indien deze wijziging betrekking heeft op het schip zelf; en
- .2 er sprake is van een veiligheidsincident of van een dreigend veiligheidsincident waarbij het schip betrokken is terwijl dit op zee is.

Verdragsluitende staten dienen voor dit doel de beste methoden en procedures tot stand te brengen. In geval van een dreigende aanval dient het schip directe communicatie tot stand te brengen met de instanties in de vlaggenstaat die verantwoordelijk zijn voor een reactie op veiligheidsincidenten.



**▼B**

4.22 Verdragsluitende staten dienen ook een aanspreekpunt tot stand te brengen voor adviezen over veiligheid voor alle schepen die:

- .1 gerechtigd zijn onder hun vlag te varen; of
- .2 opereren in hun territoriale wateren of de intentie hebben geuit om hun territoriale wateren binnen te gaan.

4.23 Verdragsluitende staten dienen adviezen aan te bieden aan schepen die opereren in hun territoriale wateren of die de intentie hebben geuit om hun territoriale wateren binnen te gaan; het kan hierbij onder meer gaan om het advies:

- .1 de voorgenomen passage te wijzigen of uit te stellen;
- .2 volgens een bepaalde koers te navigeren of zich naar een bepaalde locatie te begeven;
- .3 over de beschikbaarheid van enigerlei personeel dat of apparatuur die op het schip kan worden geplaatst;
- .4 de passage, de aankomst in de haven of het vertrek uit de haven te coördineren, begeleiding toe te staan door een patrouillevaartuig of -vliegtuig (of helikopter).

Verdragsluitende staten dienen schepen die in hun territoriale wateren opereren of die de intentie hebben geuit om hun territoriale wateren binnen te gaan, te herinneren aan gebieden waarvoor beperkingen gelden waarvan zij eerder melding hebben gedaan.

4.24 Verdragsluitende staten dienen aan schepen die in hun territoriale wateren opereren of die de intentie hebben geuit om hun territoriale wateren binnen te gaan, ter bescherming van het schip en ter bescherming van andere schepen in de nabijheid van het schip, de aanbeveling te doen de veiligheidsmaatregelen die de verdragsluitende staat heeft aanbevolen voortvarend ten uitvoer te leggen.

4.25 De plannen die door de verdragsluitende staten worden voorbereid ten behoeve van de in artikel 4.22 genoemde punten, dienen informatie te bevatten over een geschikt aanspreekpunt, dat 24 uur per dag bereikbaar is, binnen de verdragsluitende staat waaronder de overheid valt. Deze plannen dienen ook informatie te omvatten over de omstandigheden waarin de overheid vindt dat er assistentie moet worden gevraagd van nabijgelegen kuststaten, alsmede een procedure voor het leggen van contacten tussen haven- en scheepsveiligheidsbeambten.

**Alternatieve overeenkomsten ten behoeve van de veiligheid**

4.26 Verdragsluitende staten kunnen in hun afweging hoe zij hoofdstuk XI-2 en deel A van deze Code ten uitvoer kunnen leggen, een of meer overeenkomsten afsluiten met een of meer verdragsluitende staten. De omvang van een overeenkomst is beperkt tot korte internationale reizen over vaste routes tussen havenfaciliteiten in het grondgebied van de partijen in de overeenkomst. Bij het afsluiten van een overeenkomst en daarna dienen de verdragsluitende staten andere verdragsluitende staten en overheden te raadplegen die belang hebben bij de overeenkomst en de effecten ervan. Het dient schepen die onder de vlag varen van een staat die geen partij is in de overeenkomst alleen te worden toegestaan op de onder de overeenkomst vallende vaste routes te opereren als hun overheid ermee instemt dat het schip moet voldoen aan de bepalingen van de overeenkomst en dit ook daadwerkelijk van het schip eist. In geen geval kan een dergelijke overeenkomst het veiligheidsniveau van andere schepen en havenfaciliteiten die niet onder de overeenkomst vallen ondermijnen en in het bijzonder is het alle schepen die onder een dergelijke overeenkomst vallen niet toegestaan activiteiten tussen schepen onderling te ontplooiën met schepen die niet onder de overeenkomst vallen. Alle operationele contacten die worden gelegd tussen onder de overeenkomst vallende schepen dienen ook onder de overeenkomst te vallen. De werking van elke overeenkomst dient voortdurend te worden bewaakt, een overeenkomst dient te worden gewijzigd als de noodzaak zich voordoet en in elk geval elke vijf jaar te worden geëvalueerd.

**Gelijkwaardige regelingen voor havenfaciliteiten**

4.27 Voor bepaalde specifieke havenfaciliteiten met beperkte of speciale activiteiten, maar met meer dan incidenteel verkeer kan het juist zijn om overeenstemming te waarborgen door middel van veiligheidsmaatregelen equivalent aan de maatregelen die worden voorgeschreven in hoofdstuk

**▼B**

XI-2 en in deel A van deze Code. Dit kan in het bijzonder het geval zijn voor terminals die bij fabrieken horen of voor kades met weinig frequente activiteiten.

**Personeelssterkte**

- 4.28 Bij het vaststellen van de minimumbemanningssterkte van een schip dient de overheid er rekening mee te houden dat de door voorschrift V/14 vastgestelde bepalingen ten aanzien van de minimumbemanningssterkte zich alleen richten op de veilige navigatie van het schip. De overheid dient ook rekening te houden met een eventuele extra werkbelasting die het gevolg kan zijn van de tenuitvoerlegging van het veiligheidsplan van het schip en ervoor zorg te dragen dat het schip voldoende en doelmatig wordt bemand. Hierbij dient de overheid te verifiëren dat schepen in staat zijn de rusttijden en andere door nationale wetgeving afgekondigde maatregelen om vermoeidheid tegen te gaan in acht te nemen, een en ander in de context van alle taken aan boord die zijn toegewezen aan de verschillende bemanningsleden aan boord.

**Beperkende maatregelen en maatregelen ter controle op naleving****Algemeen**

- 4.29 Voorschrift XI-2/9 beschrijft de beperkende maatregelen en maatregelen ter controle op naleving die van toepassing zijn op schepen die vallen onder hoofdstuk XI-2. Het voorschrift bestaat uit drie verschillende delen; controle van schepen die zich al in een haven bevinden, controle van schepen die van zin zijn een haven van een andere verdragsluitende staat aan te doen en extra bepalingen die van toepassing zijn op beide situaties.
- 4.30 Voorschrift XI-2/9.1, Controle van schepen in een haven, implementeert een systeem voor de controle van schepen die zich in een haven van een ander land bevinden, waar daartoe bevoegde functionarissen van de verdragsluitende staat („daartoe bevoegde functionarissen”) gerechtigd zijn aan boord te gaan van het schip om te verifiëren dat de vereiste certificaten in orde zijn. Als er vervolgens gegronde redenen zijn om aan te nemen dat het schip niet in overeenstemming is met de voorschriften, kunnen er beperkende maatregelen worden genomen zoals extra inspecties of inverzekeringstelling. Dit komt overeen met de huidige bewakingssystemen. Voorschrift XI-2/9.1 bouwt voort op dergelijke systemen en staat extra maatregelen toe (waaronder begrepen de uitzetting van een schip uit een haven als beperkende maatregel) als daartoe bevoegde functionarissen gegronde redenen hebben om aan te nemen dat een schip niet in overeenstemming is met de eisen van hoofdstuk XI-2 of deel A van deze Code. Voorschrift XI-2/9.3 beschrijft de voorzorgsmaatregelen die een eerlijke en evenredige tenuitvoerlegging van deze extra maatregelen bevorderen.
- 4.31 Voorschrift XI-2/9.2 past beperkende maatregelen toe om naleving te waarborgen van schepen die van zin zijn een haven van een andere verdragsluitende staat aan te doen en introduceert binnen hoofdstuk XI-2 een geheel ander concept van controle dat alleen van toepassing is op veiligheid. Krachtens dit voorschrift kunnen maatregelen ten uitvoer worden gelegd nog voordat het schip de haven binnengaat, om de veiligheid beter te kunnen waarborgen. Evenals in voorschrift XI-2/9.1 is dit extra bewakingssysteem gebaseerd op het principe van gegronde redenen om aan te nemen dat het schip niet in overeenstemming is met hoofdstuk XI-2 of deel A van deze Code en omvat belangrijke voorzorgsmaatregelen in de voorschriften XI-2/9.2.2 en XI-2/9.2.5, maar ook in voorschrift XI-2/9.3.
- 4.32 Onder gegronde redenen dat het schip niet in overeenstemming is met de voorschriften wordt het bewijs of de betrouwbare informatie verstaan dat het schip niet in overeenstemming is met de eisen van hoofdstuk XI-2 of deel A van deze Code, waarbij rekening wordt gehouden met de richtsnoeren van dit deel van de Code. Dergelijk bewijs of betrouwbare informatie kan voortvloeien uit het professionele oordeel van de daartoe bevoegde functionarissen of uit waarnemingen die zijn gedaan tijdens de verificatie van het Internationaal Scheepsveiligheidscertificaat of Voorlopig Internationaal Scheepsveiligheidscertificaat van het schip, welk certificaat is afgegeven in overeenstemming met deel A van deze Code („Certificaat”), dan wel uit andere bronnen. Zelfs als zich aan boord van het schip een geldig certificaat bevindt, kunnen de daartoe bevoegde functionarissen nog steeds gegronde redenen hebben om aan te nemen dat het schip op basis van hun professionele oordeel niet in overeenstemming is met de voorschriften.

**▼B**

- 4.33 Als voorbeelden van mogelijke gegronde redenen volgens voorschrift XI-2/9.1 en XI-2/9.2 kunnen — mits relevant — worden genoemd:
- .1 als bij beoordeling van het certificaat wordt aangetoond dat het niet geldig is of is verlopen;
  - .2 het bewijs of de betrouwbare informatie dat de op basis van hoofdstuk XI-2 en deel A van deze Code vereiste veiligheidsapparatuur, -documentatie of -voorzieningen ernstige tekortkomingen vertonen;
  - .3 de ontvangst van een rapport of klacht die naar het professionele oordeel van de daartoe bevoegde functionaris betrouwbare informatie bevat waaruit duidelijk blijkt dat het schip niet in overeenstemming is met de voorschriften van hoofdstuk XI-2 of deel A van deze Code;
  - .4 het bewijs of de waarneming door een daartoe bevoegde functionaris op basis van diens professionele oordeel dat de kapitein of bemanning van het schip niet bekend is met essentiële veiligheidsprocedures aan boord of bepaalde oefeningen die verband houden met de veiligheid van het schip niet kunnen uitvoeren, dan wel dat dergelijke procedures of oefeningen niet zijn uitgevoerd;
  - .5 het bewijs of de waarneming door een daartoe bevoegde functionaris op basis van diens professionele oordeel dat belangrijke bemanningsleden van het schip geen goede communicatie tot stand kunnen brengen met andere belangrijke bemanningsleden met verantwoordelijkheden op het gebied van de veiligheid aan boord van het schip;
  - .6 het bewijs of de betrouwbare informatie dat het schip in een havenfaciliteit of vanaf een ander schip personen aan boord heeft genomen of voorraden of goederen heeft geladen, waarbij ofwel de havenfaciliteit of het andere schip ten aanzien van hoofdstuk XI-2 of deel A van deze Code in gebreke is en waarbij het schip in kwestie geen Veiligheidsverklaring heeft opgesteld, noch geschikte, speciale of extra veiligheidsmaatregelen heeft getroffen, dan wel de juiste scheepsbeveiligingsprocedures hanteert;
  - .7 het bewijs of de betrouwbare informatie dat het schip in een havenfaciliteit of vanaf een andere bron (bijvoorbeeld overdracht vanaf een ander schip of vanaf een helikopter) personen aan boord heeft genomen of voorraden of goederen heeft geladen, waarbij ofwel de havenfaciliteit of de andere bron niet hoeft te voldoen aan hoofdstuk XI-2 of deel A van deze Code en waarbij het schip geen geschikte, speciale of extra veiligheidsmaatregelen heeft getroffen, noch de juiste beveiligingsprocedures hanteert;
  - .8 het schip is in het bezit van een volgens de voorschriften afgegeven Voorlopig Internationaal Scheepsveiligheidscertificaat zoals beschreven in paragraaf A/19.4 en een van de doelen van het schip of een bedrijf bij het aanvragen van een dergelijk certificaat is naar het professionele oordeel van een daartoe bevoegde functionaris het ontlopen van volledige overeenstemming met hoofdstuk XI-2 en deel A van deze Code na afloop van de periode van het initiële Voorlopig Certificate zoals beschreven in paragraaf A/19.4.4.
- 4.34 De internationale juridische consequenties van voorschrift XI-2/9 zijn met name relevant en het voorschrift dient met voorschrift XI-2/2.4 in gedachten ten uitvoer te worden gelegd, aangezien de mogelijkheid bestaat dat er situaties ontstaan waarbij er ofwel maatregelen worden genomen die buiten het bereik van hoofdstuk XI-2 vallen of waarbij rechten van betrokken schepen, buiten het bereik van hoofdstuk XI-2, in acht dienen te worden genomen. Voorschrift XI-2/9 belet de verdragsluitende staat dan ook niet maatregelen te nemen die gebaseerd zijn op en in overeenstemming met internationaal recht om de veiligheid of beveiliging van personen, schepen, havenfaciliteiten en andere eigendommen te waarborgen in gevallen waarbij het schip, hoewel in overeenstemming met hoofdstuk XI-2 en deel A van deze Code, nog steeds wordt geacht een veiligheidsrisico te vertegenwoordigen.
- 4.35 Als een verdragsluitende staat aan een schip beperkende maatregelen oplegt, dient de overheid onverwijld te worden voorzien van voldoende informatie om de overheid in staat te stellen met de verdragsluitende staat volwaardige contacten te onderhouden.

**▼B****Controle van schepen in de haven**

- 4.36 Indien de afwijking van de voorschriften bestaat in ofwel een defect stuk apparatuur of in gebrekkige documentatie leidend tot de inverzekeringstelling van het schip en indien de afwijking van de voorschriften niet in de haven waar de inspectie wordt uitgevoerd kan worden hersteld, kan de verdragsluitende staat het schip toestaan naar een andere haven te varen, met dien verstande dat er wordt voldaan aan enigerlei voorwaarden die zijn overeengekomen tussen de havenstaten en de overheid of kapitein.

**Schepen die van zin zijn een haven van een andere verdragsluitende staat aan te doen**

- 4.37 Voorschrift XI-2/9.2.1 geeft een overzicht van de informatie die verdragsluitende staten van een schip mogen eisen als voorwaarde om een haven te mogen binnenkomen. Een van de punten in het overzicht is de bevestiging van enigerlei speciale of extra maatregelen die door het schip zijn genomen tijdens zijn laatste tien keer afmeren bij een havenfaciliteit. Hier volgen twee voorbeelden:

- .1 documentatie van de getroffen maatregelen tijdens het bezoek aan een havenfaciliteit die zich bevindt op het grondgebied van een staat die geen verdragsluitende staat is, met name van die maatregelen die normaal gesproken zouden zijn getroffen door havenfaciliteiten die zich bevinden op het grondgebied van verdragsluitende staten; en
- .2 eventuele Verklaringen van Veiligheid die zijn aangegaan met havenfaciliteiten of andere schepen.

- 4.38 Een ander punt van informatie dat in het overzicht is opgenomen en dat kan worden verlangd als voorwaarde om de haven binnen te mogen, is de bevestiging dat er tijdens activiteiten tussen schepen onderling die werden uitgevoerd tijdens de periode van de laatste tien keer afmeren bij een havenfaciliteit, geschikte scheepsveiligheidsprocedures zijn gehanteerd. Het is doorgaans niet nodig de overdracht van loodsen of van douane-, immigratie- of veiligheidsbeambten, noch het bunkeren, lichten, laden van voorraden en het lossen van afval door het schip binnen havenfaciliteiten te documenteren, omdat deze activiteiten normaal gesproken binnen de verantwoordelijkheid van het havenfaciliteitsveiligheidsplan vallen. Hier volgen enkele voorbeelden van te verstrekken informatie:

- .1 documentatie van de getroffen maatregelen tijdens activiteiten tussen schepen onderling met een schip dat onder de vlag vaart van een staat die geen verdragsluitende staat is, met name van die maatregelen die normaal gesproken zouden zijn getroffen door schepen die onder de vlag van verdragsluitende staten varen;
- .2 documentatie van de getroffen maatregelen tijdens activiteiten tussen schepen onderling met een schip dat onder de vlag vaart van een verdragsluitende staat, maar dat niet hoeft te voldoen aan de bepalingen van hoofdstuk XI-2 en deel A van deze Code, zoals een exemplaar van een veiligheidscertificaat dat krachtens andere bepalingen aan dat schip is afgegeven; en
- .3 in het geval dat er personen of goederen aan boord zijn die uit zee zijn gered, alle bekende informatie over dergelijke personen of goederen, inclusief hun identiteit – indien deze bekend is — en de resultaten van eventuele namens het schip uitgevoerde controles ter vaststelling van de veiligheidsstatus van de geredde personen of goederen. Het is niet de intentie van hoofdstuk XI-2 of deel A van deze Code om de aflevering van mensen die op zee in moeilijkheden zijn aangetroffen in een veilige haven te vertragen of te verhinderen. Hoofdstuk XI-2 en deel A van deze Code hebben als enige intentie staten voldoende geschikte informatie te verschaffen om het behoud van hun integriteit op het gebied van veiligheid te waarborgen.

- 4.39 Hier volgen enkele voorbeelden van andere praktische, met veiligheid verband houdende informatie die kan worden verlangd als voorwaarde om een haven binnen te mogen teneinde bij te dragen aan de waarborging van de veiligheid en beveiliging van personen, havenfaciliteiten, schepen en andere eigendommen:

- .1 informatie in het Continu Overzichtsrapport;
- .2 locatie van het schip op het tijdstip waarop het rapport wordt gemaakt;
- .3 verwachte aankomsttijd van het schip in de haven;

**▼B**

- .4 bemanningslijst;
  - .5 algemene omschrijving van lading aan boord van het schip;
  - .6 passagierslijst; en
  - .7 informatie die moet worden meegevoerd krachtens voorschrift XI-2/5.
- 4.40 Voorschrift XI-2/9.2.5 stelt de kapitein van een schip, zodra deze op de hoogte is gesteld van het voornemen van de kust- of havenstaat om beperkende maatregelen krachtens voorschrift XI-2/9.2 ten uitvoer te leggen, in staat van de intentie om het schip de haven te laten aandoen, af te zien. Als de kapitein van die intentie afziet, is voorschrift XI-2/9 niet langer van toepassing en enige andere stappen die worden genomen moeten gebaseerd zijn op en in overeenstemming met internationaal recht.

**Aanvullende bepalingen**

- 4.41 In alle gevallen waarbij een schip de toegang tot een haven wordt ontzegd of uit een haven wordt verdreven, dienen alle bekende feiten ter kennis te worden gebracht van de autoriteiten van relevante staten. Deze kennisgeving dient te bestaan uit de volgende punten, indien bekend:
- .1 naam van het schip, de vlag waaronder het schip vaart, scheepsidentificatienummer, roepletters van het schip, scheepstype en lading;
  - .2 reden van toegangsweigering of van uitzetting uit haven of havengebieden;
  - .3 indien relevant, de aard van enigerlei afwijking van de veiligheidsvoorschriften;
  - .4 indien relevant, nadere gegevens van pogingen die zijn ondernomen om afwijkingen van de veiligheidsvoorschriften te corrigeren, waaronder begrepen eventuele voorwaarden die voor de reis aan het schip zijn opgelegd;
  - .5 vorige aanloophaven(s) en eerstvolgende bekende aanloophaven;
  - .6 vertrektijd en geschatte waarschijnlijke aankomsttijd in die havens;
  - .7 enige aan het schip verstrekte instructies, bijv. rapportage over de route;
  - .8 beschikbare informatie over het veiligheidsniveau waarbij het schip op dat moment opereert;
  - .9 informatie over enigerlei communicatie tussen de havenstaat en de overheid;
  - .10 aanspreekpunt binnen de havenstaat dat het rapport opmaakt om nadere informatie te verkrijgen;
  - .11 bemanningslijst; en
  - .12 enige andere relevante informatie.
- 4.42 Bij relevante staten waarmee in contact dient te worden getreden, dient het onder meer te gaan om de staten langs de voorgenomen route van het schip naar de eerstvolgende haven, met name als het schip beoogt de territoriale wateren van die kuststaat binnen te gaan. Bij andere relevante staten kan het onder meer gaan om eerdere aanloophavens, zodat nadere informatie kan worden verkregen en met eerdere havens verband houdende veiligheidsproblemen kunnen worden opgelost.
- 4.43 Bij het toepassen van beperkende maatregelen en maatregelen ter controle op naleving dienen de daartoe bevoegde functionarissen ervoor zorg te dragen dat enige opgelegde maatregelen of ondernomen stappen in verhouding zijn. Dergelijke maatregelen of stappen dienen redelijk te zijn en van een minimale strengheid en een zo kort mogelijke duur als noodzakelijk is om de afwijking van de voorschriften te corrigeren of te verminderen.
- 4.44 Het woord „vertraging” in voorschrift XI-2/9.3.5.1 verwijst ook naar situaties waarbij ingevolge acties die krachtens dit voorschrift zijn ondernomen, het schip op ongepaste wijze de toegang tot de haven wordt ontzegd of uit de haven wordt verdreven.

**▼B****Schepen die geen partij zijn en schepen onder de Conventiemaat**

- 4.45 Wat schepen betreft die varen onder de vlag van een staat die geen verdragsluitende staat is in de Conventie en geen partij in het SOLAS-protocol <sup>(1)</sup> van 1988, is het verdragsluitende staten niet toegestaan aan dergelijke schepen een voorkeursbehandeling te geven. Dienovereenkomstig dienen de eisen van voorschrift XI-2/9 en de richtsnoeren van dit deel van de Code op die schepen te worden toegepast.
- 4.46 Schepen onder de Conventiemaat zijn onderworpen aan maatregelen door middel van welke staten de veiligheid handhaven. Dergelijke maatregelen dienen te worden getroffen met gepaste inachtneming van de eisen in hoofdstuk XI-2 en de richtsnoeren van dit deel van de Code.
5. VEILIGHEIDSVERKLARING
- Algemeen**
- 5.1 Een Veiligheidsverklaring (VvV) dient te worden opgesteld als de verdragsluitende staat van de havenfaciliteit dit noodzakelijk acht of als een schip dit noodzakelijk acht.
- 5.1.1 De noodzaak van een VvV kan worden aangetoond door de resultaten van de beoordeling van de veiligheid van de havenfaciliteit (BVH) en de gronden en omstandigheden waarbij een VvV is vereist, dienen te worden uiteengezet in het havenfaciliteitsveiligheidsplan (HVP).
- 5.1.2 De noodzaak van een VvV kan door een overheid worden aangetoond bij schepen die gerechtigd zijn onder de vlag van deze overheid te varen of als gevolg van een beoordeling van de veiligheid van een schip (BVS) en dient te worden uiteengezet in het scheepsveiligheidsplan (SVP).
- 5.2 Het is waarschijnlijk dat een VvV wordt vereist bij hogere veiligheidsniveaus, als een schip een hoger veiligheidsniveau heeft dan de havenfaciliteit of dan een ander schip waarmee het in aanraking komt, maar ook bij activiteiten op het raakvlak tussen schip en haven of tussen schepen onderling die een hoger risico vormen voor personen, eigendommen of het milieu om redenen die specifiek zijn voor dat schip, waaronder begrepen zijn lading of passagiers of de omstandigheden bij de havenfaciliteit, dan wel een combinatie van deze factoren.
- 5.2.1 Indien een schip of een overheid, namens schepen die gerechtigd zijn tot het varen onder de vlag van die overheid, opstelling van een VvV verlangt, dient de havenveiligheidsbeambte (HBF) of scheepsveiligheidsbeambte (SBF) deze eis te onderkennen en de juiste veiligheidsmaatregelen te bespreken.
- 5.3 Een HBF kan ook het initiatief nemen tot een VvV voorafgaand aan activiteiten op het raakvlak tussen schip en haven welke in de goedgekeurde BVH worden geïdentificeerd als zijnde van bijzondere zorg. Als voorbeelden zijn te noemen het aan of van boord gaan van passagiers en de overslag, het laden of lossen van gevaarlijke goederen of stoffen. De BVH kan ook faciliteiten in of in de buurt van dicht bevolkte gebieden of economisch belangrijke activiteiten identificeren die een VvV rechtvaardigen.
- 5.4 Het belangrijkste doel van een VvV is te waarborgen dat tussen het schip en de havenfaciliteit of met andere schepen waarmee het schip in aanraking komt, overeenstemming wordt bereikt op het gebied van de respectieve veiligheidsmaatregelen die elk zal ondernemen in overeenstemming met de bepalingen van hun respectieve goedgekeurde veiligheidsplannen.
- 5.4.1 De overeengekomen VvV dient te worden ondertekend en gedateerd door zowel de havenfaciliteit als het schip of de schepen, al naar gelang van toepassing is, teneinde de overeenstemming met hoofdstuk XI-2 en deel A van deze Code aan te geven en dient de duur, het relevante veiligheidsniveau of de relevante veiligheidsniveaus, alsmede de relevante contactinformatie in te houden.
- 5.4.2 Bij een wijziging in het veiligheidsniveau kan het noodzakelijk zijn een nieuwe of herziene VvV op te stellen.
- 5.5 De VvV dient te worden opgesteld in het Engels, Frans of Spaans of in een taal die zowel in de havenfaciliteit als op het schip of de schepen, al naar gelang van toepassing is, wordt beheerst.

<sup>(1)</sup> Protocol van 1988 verband houdende met het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974.

**▼B**

- 5.6 In bijlage 1 bij dit deel van de Code is een model van een VvV opgenomen. Het gaat hierbij om een model van een VvV tussen een schip en een havenfaciliteit. Als er een VvV tussen twee schepen wordt benodigd, dient dit model op de juiste wijze te worden aangepast.

6. VERPLICHTINGEN VAN DE MAATSCHAPPIJ

**Algemeen**

- 6.1 Voorschrift XI-2/5 vereist van de maatschappij dat het aan de kapitein van het schip informatie verschaft om te kunnen voldoen aan de eisen van die maatschappij krachtens de bepalingen van dit voorschrift. Deze informatie dient onder meer de volgende onderdelen in te houden:
- .1 partijen die verantwoordelijk zijn voor het aanstellen van het personeel aan boord, zoals bijvoorbeeld beheermaatschappijen van schepen, werfingsbureaus, aannemers, concessiehouders (bijvoorbeeld, detailverkoopwinkels, casino's, enz.);
  - .2 partijen die verantwoordelijk zijn voor de besluitvorming over de inzet van het schip, waaronder begrepen tijd- of rompbevrachter(s) of enige andere entiteit die handelt in een dergelijke hoedanigheid; en
  - .3 in gevallen waarbij het schip wordt ingezet onder de voorwaarden van een charterpartij, de contactinformatie van die partijen, waaronder begrepen de informatie of het om tijdbevrachting of reischarters gaat.
- 6.2 In overeenstemming met voorschrift XI-2/5 is de maatschappij verplicht deze informatie te actualiseren en actueel te houden indien en wanneer zich wijzigingen voordoen.
- 6.3 Deze informatie dient in de Engelse, Franse of Spaanse taal te zijn gesteld.
- 6.4 Met betrekking tot schepen die zijn gebouwd voor 1 juli 2004, dient deze informatie de werkelijke conditie op die datum te weerspiegelen.
- 6.5 Met betrekking tot schepen die op of na 1 juli 2004 zijn gebouwd en voor schepen die voor 1 juli 2004 zijn gebouwd en die op 1 juli 2004 buiten dienst waren, dient de informatie te worden verstrekt vanaf de datum van indienstneming van het schip en dient de informatie de werkelijke conditie op die datum te weerspiegelen.
- 6.6 Na 1 juli 2004, als een schip uit de dienst wordt genomen, dient de informatie te worden verstrekt vanaf de datum van hernieuwde indienstneming van het schip en dient de informatie de werkelijke conditie op die datum te weerspiegelen.
- 6.7 Eerder verstrekte informatie die geen verband houdt met de werkelijke conditie op die datum hoeft niet langer aan boord te worden bewaard.
- 6.8 Als de verantwoordelijkheid voor de exploitatie van het schip wordt overgenomen door een andere maatschappij, hoeft de informatie die betrekking heeft op het maatschappij die het schip exploiteerde, niet langer aan boord te blijven.

Zie bovendien paragraaf 8, 9 en 13 voor andere relevante richtsnoeren.

7. SCHEEPSVEILIGHEID

Zie paragraaf 8, 9 en 13 voor relevante richtsnoeren.

8. BEOORDELING VAN DE SCHEEPSBEVEILIGING

**Beoordeling van de veiligheid**

- 8.1 De veiligheidsbeambte van de maatschappij (BBF) is verantwoordelijk voor de waarborging dat een beoordeling van de veiligheid van een schip (BVS) wordt uitgevoerd voor elk van de schepen in de vloot van de maatschappij die moeten voldoen aan de bepalingen van hoofdstuk XI-2 en deel A van deze Code en waarvoor de BBF verantwoordelijk is. Hoewel de BBF de taken die bij zijn functie horen niet allemaal persoonlijk hoeft uit te voeren, blijft de BBF de eindverantwoordelijkheid houden om ervoor te zorgen dat de taken correct worden uitgevoerd.
- 8.2 Voorafgaand aan het begin van een BVS dient de BBF zich ervan te vergewissen dat al het voordeel wordt gehaald uit de beschikbare informatie over de beoordeling van de bedreiging voor de havens die het schip zal aandoen of waar passagiers aan of van boord zullen gaan, alsmede over de havenfaciliteiten en hun beschermende maatregelen.

**▼B**

De BBF dient eerdere rapporten over soortgelijke beveiligingsbehoeften te bestuderen. Indien haalbaar dient de BBF de juiste personen op het schip en in de havenfaciliteiten te ontmoeten om het doel en de methodiek van de beoordeling te bespreken. De BBF dient eventuele specifieke instructies van de verdragsluitende staten op te volgen.

- 8.3 In een BVS dienen de volgende elementen aan boord of binnen het schip aan de orde te worden gesteld:
- .1 fysieke beveiliging;
  - .2 structurele integriteit;
  - .3 systemen ter bescherming van het personeel;
  - .4 procedureel beleid;
  - .5 radio- en telecommunicatiesystemen, waaronder begrepen computersystemen en -netwerken; en
  - .6 andere plaatsen die, als ze zijn aangetast of worden gebruikt voor ongeoorloofde waarnemingen, een risico kunnen inhouden voor personen, eigendommen of activiteiten aan boord van het schip of binnen de havenfaciliteit.
- 8.4 Degenen die betrokken zijn bij de uitvoering van een BVS dienen in staat te zijn hulp van deskundigen in te roepen met betrekking tot:
- .1 kennis van huidige bedreigingen met betrekking tot de veiligheid en patronen daarin;
  - .2 herkenning en opsporing van wapens, gevaarlijke stoffen en apparatuur;
  - .3 herkenning van de kenmerken en gedragspatronen van personen die de veiligheid kunnen bedreigen, zonder daarbij te discrimineren;
  - .4 technieken die worden gehanteerd om veiligheidsmaatregelen te ontduiken;
  - .5 methoden die worden gebruikt om een veiligheidsincident te veroorzaken;
  - .6 effecten van explosieven op de constructie en uitrusting van schepen;
  - .7 scheepsbeveiliging;
  - .8 ondernemingspraktijken op het raakvlak tussen schip en haven;
  - .9 voorzorgsmaatregelen, paraatheid en reacties in noodsituaties;
  - .10 fysieke beveiliging;
  - .11 radio- en telecommunicatiesystemen, waaronder computersystemen en -netwerken;
  - .12 scheepsbouw; en
  - .13 scheeps- en havenactiviteiten.
- 8.5 De BBF dient de informatie die nodig is voor het uitvoeren van een onderzoek te verzamelen en vast te leggen; het gaat hierbij onder meer om:
- .1 de algehele indeling van het schip;
  - .2 de plaats van gebieden die beperkt toegankelijk zouden moeten zijn, zoals de navigatiebrug, machinekamers van categorie A en andere controlestations zoals gedefinieerd in hoofdstuk II-2, enz.;
  - .3 de locatie en functie van elk werkelijke of potentiële toegangspunt tot het schip;
  - .4 getijdenveranderingen die gevolgen kunnen hebben voor de kwetsbaarheid of beveiliging van het schip;
  - .5 de ruimen en stuwvoorzieningen;
  - .6 de plaatsen waar de scheepsvoorraden en essentiële onderhoudsuitrusting wordt bewaard;
  - .7 de plaatsen waar ongebeleide bagage wordt opgeslagen;



**▼B**

- .8 de noodapparatuur en stand-byuitrusting die beschikbaar is voor het onderhouden van essentiële diensten;
  - .9 het aantal bemanningsleden, eventuele bestaande beveiligingstaken en eventuele bestaande uitgewerkte trainingseisen van de maatschappij;
  - .10 bestaande beveiligings- en veiligheidsuitrusting ter bescherming van passagiers en bemanning;
  - .11 ontsnappings- en evacuatieroutes en verzamelplaatsen die in stand moeten worden gehouden om een ordelijke en veilige noodevacuatie van het schip te waarborgen;
  - .12 reeds bestaande overeenkomsten met particuliere beveiligingsbedrijven die beveiligingsdiensten op het schip en vanaf het water leveren; en
  - .13 bestaande veiligheidsmaatregelen en -procedures die van kracht zijn, waaronder begrepen inspectie- en controleprocedures, identificatiesystemen, bewakings- en toezichtapparatuur, identificatiedocumenten voor personeel, alsmede communicatie-, alarm-, verlichtings-, toegangscontrole- en andere geschikte systemen.
- 8.6 In de BVS dient elk vastgestelde toegangspunt, waaronder begrepen open dekruimten, te worden onderzocht en te worden geëvalueerd op de mogelijkheid te worden gebruikt door mensen die door de beveiliging heen willen breken. Dit geldt voor toegangspunten die zowel toegankelijk zijn voor mensen met toegangsbevoegdheid als voor mensen die zich onbevoegd toegang willen verschaffen.
- 8.7 De BVS dient de blijvende relevantie van de bestaande veiligheidsmaatregelen en instructies, procedures en activiteiten in acht te nemen, zowel in routineomstandigheden als in noodsituaties, en dient beveiligingsinstructies vast te stellen, waaronder begrepen:
- .1 de gebieden waarvoor beperkingen gelden;
  - .2 de procedures in reactie op brand of andere noodsituaties;
  - .3 het niveau van toezicht op de bemanning, passagiers, bezoekers, leveranciers, monteurs, havenwerkers, enz.;
  - .4 de frequentie en doeltreffendheid van veiligheidspatrouilles;
  - .5 de toegangscontrolesystemen, inclusief identificatiesystemen;
  - .6 de veiligheidscommunicatiemiddelen en -procedures;
  - .7 de veiligheidsdeuren, -barrières en -verlichting; en
  - .8 de beveiligings- en bewakingsapparatuur en -systemen, indien aanwezig.
- 8.8 De BVS dient rekening te houden met de personen, werkzaamheden, diensten en activiteiten waarvan het belangrijk is dat zij worden beschermd. Het gaat hierbij onder meer om:
- .1 de bemanning;
  - .2 passagiers, bezoekers, leveranciers, monteurs, personeel van de havenfaciliteit, enz.;
  - .3 de capaciteit om een veilige navigatie en reactie op noodsituaties in stand te houden;
  - .4 de lading, in het bijzonder gevaarlijke goederen of gevaarlijke stoffen;
  - .5 de scheepsvoorraden;
  - .6 de veiligheidscommunicatieapparatuur en -systemen van het schip, indien aanwezig; en
  - .7 de veiligheidsbewakingsapparatuur en -systemen van het schip, indien aanwezig.
- 8.9 In de BVS dient rekening te worden gehouden met alle mogelijke bedreigingen. Het kan hierbij onder meer gaan om de volgende typen veiligheidsincidenten:
- .1 schade aan of vernieling van het schip of een havenfaciliteit, bijvoorbeeld door explosieven, brandstichting, sabotage of vandalisme;

**▼B**

- .2 het kapen van of beslagleggen op het schip of personen aan boord;
  - .3 het knoeien met de lading, essentiële scheepsapparatuur of -systemen of scheepsvoorraden;
  - .4 onbevoegde toegang of gebruik, waaronder de aanwezigheid van verstekelingen;
  - .5 het smokkelen van wapens of apparatuur, waaronder massavernietigingswapens;
  - .6 gebruik van het schip om degenen te vervoeren die van plan zijn een veiligheidsincident te veroorzaken en/of hun uitrusting;
  - .7 gebruik van het schip zelf als wapen of als een middel om schade of vernieling te veroorzaken;
  - .8 aanvallen vanaf zee terwijl het schip is afgemeerd of voor anker ligt; en
  - .9 aanvallen op volle zee.
- 8.10 De BVS dient alle mogelijke kwetsbaarheden in acht te nemen; hierbij kan het onder meer gaan om:
- .1 conflicten tussen veiligheids- en beveiligingsmaatregelen;
  - .2 conflicten tussen taken aan boord en beveiligingstaken;
  - .3 bewakingstaken en het aantal bemanningsleden, met name met consequenties voor vermoeidheid, alertheid en prestaties van de bemanning;
  - .4 eventuele vastgestelde tekortkomingen op het gebied van veiligheids-training; en
  - .5 enige beveiligingsapparatuur en -systemen, waaronder begrepen communicatiesystemen.
- 8.11 De BBF en de scheepsveiligheidsbeambte (SBF) dienen altijd rekening te houden met het effect dat veiligheidsmaatregelen kunnen hebben op de bemanning die langere tijd op het schip verblijft. Bij het ontwikkelen van veiligheidsmaatregelen dient in het bijzonder aandacht te worden besteed aan het gemak, het comfort en de privacy van de bemanning en hun vermogen om gedurende langere perioden doeltreffend te blijven.
- 8.12 Na voltooiing van de BVS dient er een rapport te worden opgesteld dat een samenvatting bevat van hoe de beoordeling heeft plaatsgevonden, alsmede een beschrijving van iedere tijdens de beoordeling ontdekte kwetsbaarheid en een beschrijving van de tegenmaatregelen die zouden kunnen worden gebruikt om de kwetsbaarheid aan te pakken. Het rapport dient tegen toegang door of bekendmaking aan onbevoegden te worden beveiligd.
- 8.13 Als de BVS niet is uitgevoerd door de maatschappij, dient het rapport van de BVS te worden beoordeeld en goedgekeurd door de BBF.

**Veiligheidsonderzoek op locatie**

- 8.14 Het veiligheidsonderzoek op locatie maakt integraal deel uit van elke BVS. Het veiligheidsonderzoek op locatie dient bestaande beschermende maatregelen, procedures en activiteiten aan boord te onderzoeken en te evalueren; hierbij dienen de volgende punten aan de orde te komen:
- .1 waarborgen dat alle taken met betrekking tot de scheepsveiligheid worden uitgevoerd;
  - .2 toezicht op gebieden waarvoor beperkingen gelden, om te waarborgen dat uitsluitend geautoriseerde personen toegang verkrijgen;
  - .3 beheersing van de toegang tot het schip, inclusief eventuele identificatiesystemen;
  - .4 toezicht op en rond het dek en de gebieden rond het schip;
  - .5 toezicht op de inscheping van personen en hun bezittingen (begeleide en onbegeleide bagage en persoonlijke bezittingen van de bemanning);
  - .6 toezicht op de ladingsbehandeling en op de bevoorrading van het schip;

**▼B**

.7 ervoor zorgdragen dat de veiligheidscommunicatiemiddelen, -informatie en uitrusting van het schip voorhanden zijn.

## 9. SCHEEPSVEILIGHEIDSPAN

### Algemeen

- 9.1 De veiligheidsbeambte van de maatschappij (BBF) heeft de verantwoordelijkheid ervoor zorg te dragen dat er een scheepsveiligheidsplan (SVP) wordt uitgewerkt en ter goedkeuring wordt ingediend. De inhoud van elk afzonderlijke SVP dient te variëren afhankelijk van het specifieke schip dat het onderwerp is van het plan. Bij de beoordeling van de veiligheid van een schip (BVS) zullen de specifieke kenmerken van het schip en de potentiële bedreigingen en kwetsbaarheden zijn vastgesteld. Bij het opstellen van het SVP dienen deze kenmerken in detail aan de orde te worden gesteld. Overheden kunnen advies over de opstelling en inhoud van een SVP aanreiken.
- 9.2 Alle SVP's dienen:
- .1 de organisatorische structuur van de beveiliging van het schip in detail te beschrijven;
  - .2 de relaties van het schip met de maatschappij, havenfaciliteiten, andere schepen en relevante autoriteiten met verantwoordelijkheden op het gebied van veiligheid in detail te beschrijven;
  - .3 de communicatiesystemen in detail te beschrijven, zodat effectieve ononderbroken communicatie binnen het schip en tussen het schip en andere entiteiten, waaronder begrepen havenfaciliteiten, mogelijk is;
  - .4 de — zowel operationele als fysieke — getroffen basismaatregelen van veiligheidsniveau 1 in detail te beschrijven;
  - .5 de extra veiligheidsmaatregelen waarmee het schip zonder vertraging naar veiligheidsniveau 2 en zo nodig naar veiligheidsniveau 3 kan overgaan in detail te beschrijven;
  - .6 te voorzien in een regelmatige evaluatie of controle van het SVP en in wijziging van het SVP in reactie op opgedane ervaringen of veranderende omstandigheden; en
  - .7 procedures voor rapportage aan de desbetreffende aanspreekpunten van de verdragsluitende staat in detail te beschrijven.
- 9.3 Het opstellen van een effectief SVP dient te berusten op een grondige beoordeling van alle zaken die verband houden met de veiligheid van het schip, waaronder met name een grondige evaluatie van de fysieke en operationele kenmerken, inclusief het reispatroon, van het desbetreffende schip.
- 9.4 Alle SVP's dienen te worden goedgekeurd door of namens de overheid. Als een overheid voor de evaluatie of goedkeuring van het SVP gebruik maakt van een erkend beveiligingsbedrijf (EBB), mag dat EBB geen relatie hebben met het EBB dat het plan heeft opgesteld of aan opstelling van het plan heeft bijgedragen.
- 9.5 De BBF en scheepsveiligheidsbeambten (SBF) dienen procedures te ontwikkelen om:
- .1 de blijvende doeltreffendheid van het SVP te beoordelen; en
  - .2 wijzigingen op het plan voor te bereiden nadat dit is goedgekeurd.
- 9.6 De in het SVP opgenomen veiligheidsmaatregelen dienen te zijn getroffen wanneer de eerste verificatie van de overeenstemming met de eisen van hoofdstuk XI-2 en deel A van deze Code wordt uitgevoerd. Als dat niet het geval is, kan het proces van afgifte van het vereiste Internationaal Scheepsveiligheidscertificaat aan het schip niet plaatsvinden. Als er vervolgens sprake is van een storing in de beveiligingsapparatuur of -systemen, dan wel van het om welke reden dan ook opschorten van een veiligheidsmaatregel, dan dienen er equivalente tijdelijke veiligheidsmaatregelen te worden aangenomen, aan de overheid kenbaar te worden gemaakt en door de overheid te worden goedgekeurd.

**▼B****Organisatie en uitvoering van scheepsbeveiligingstaken**

- 9.7 Naast de in artikel 9.2 gegeven instructies dienen de volgende punten, die betrekking hebben op alle veiligheidsniveaus, in het SVP te zijn vastgesteld:
- .1 de taken en verantwoordelijkheden van al het personeel aan boord met een beveiligingstaak;
  - .2 de procedures of voorzorgsmaatregelen die nodig zijn om een dergelijke voortdurende communicatie te allen tijde in stand te houden;
  - .3 de procedures die nodig zijn om de blijvende doeltreffendheid van veiligheidsprocedures en eventuele beveiligings- en bewakingsuitrusting en -systemen te beoordelen, waaronder begrepen procedures voor het identificeren van en het reageren op storingen of een gebrekkige werking van apparatuur of systemen;
  - .4 de procedures en praktijken voor het beschermen van gevoelige informatie op het gebied van veiligheid die op papier of elektronisch is opgeslagen;
  - .5 het type en de onderhoudsvorschriften van beveiligings- en bewakingsuitrusting en -systemen, indien aanwezig;
  - .6 de procedures die de tijdige indiening en beoordeling van rapporten over mogelijke gevallen van inbreuk op de veiligheid of veiligheidskwesties waarborgen;
  - .7 procedures voor de totstandbrenging, het onderhoud en de actualisering van een lijst van gevaarlijke goederen of gevaarlijke stoffen aan boord, inclusief hun locatie.
- 9.8 Het resterende deel van paragraaf 9 heeft specifiek betrekking op de veiligheidsmaatregelen die kunnen worden genomen op elk veiligheidsniveau; het gaat hierbij om:
- .1 toegang tot het schip door de bemanning, passagiers, bezoekers, enz.;
  - .2 gebieden op het schip waarvoor beperkingen gelden;
  - .3 ladingsbehandeling;
  - .4 bevoorrading van het schip;
  - .5 omgang met ongebeleide bagage; en
  - .6 toezicht op de beveiliging van het schip.

**Toegang tot het schip**

- 9.9 In het SVP dienen de veiligheidsmaatregelen te zijn vastgesteld voor alle middelen die toegang bieden tot het schip die in de BVS zijn geïdentificeerd. Het dient hierbij onder meer te gaan om:
- .1 toegangsladders;
  - .2 toegangstrappen;
  - .3 hellingbanen;
  - .4 toegangsdeuren, patrijspoorten, vensters en laadpoorten;
  - .5 meerkabels en ankerkettingen; en
  - .6 kranen en hijsinrichtingen.
- 9.10 Voor elk van deze toegangsmiddelen dient het SVP de desbetreffende locaties te identificeren waar toegangsbeperkingen of een toegangsverbod moeten gelden bij elk van de veiligheidsniveaus. Voor elk veiligheidsniveau dient in het SVP te zijn vastgesteld welk soort beperking of verbod moet worden toegepast en met welke middelen deze beperkingen of verboden moeten worden gehandhaafd.
- 9.11 In het SVP dient voor elk veiligheidsniveau te zijn vastgesteld welke identificatiemiddelen nodig zijn om toegang tot het schip toe te staan en om het voor bepaalde personen mogelijk te maken zonder verdere vraag naar hun identiteit op het schip te verblijven. Hierbij kan de ontwikkeling van een geschikt identificatiesysteem nodig zijn dat permanente en tijdelijke identificatie voor achtereenvolgens bemanning en bezoekers mogelijk maakt. Indien uitvoerbaar dient een scheepsidentificatiesysteem te worden afgestemd op het identificatiesysteem dat van toepas-

**▼B**

sing is op de havenfaciliteit. Passagiers dienen hun identiteit te kunnen aantonen door middel van instapkaarten, tickets, enz., maar hebben geen toegang tot gebieden waarvoor beperkingen gelden, tenzij onder geleide. In het SVP dienen bepalingen te zijn vastgesteld die ervoor zorgen dat de identificatiesystemen regelmatig worden bijgewerkt en dat misbruik van procedures strafmaatregelen tot gevolg kan hebben.

- 9.12 Aan mensen die desgevraagd hun identiteit niet willen of niet kunnen aantonen en/of het doel van hun bezoek niet willen of niet kunnen bevestigen, dient de toegang tot het schip te worden ontzegd en hun poging toegang te verkrijgen dient al naar gelang van toepassing te worden gerapporteerd aan de SBF, de BBF, de havenveiligheidsbeambte (HBF) en aan de nationale of plaatselijke autoriteiten met beveiligings-taken.
- 9.13 In het SVP dient de frequentie te zijn vastgesteld van de toepassing van toegangscontroles, met name als deze willekeurig of slechts incidenteel worden toegepast.

#### Veiligheidsniveau 1

- 9.14 Op veiligheidsniveau 1 dient het SVP de veiligheidsmaatregelen vast te stellen die de toegang tot het schip moeten bewaken; hierbij kunnen de volgende maatregelen worden toegepast:
- .1 controleren van de identiteit van alle personen die aan boord van het schip willen gaan en bevestigen van hun redenen daartoe door bijvoorbeeld instructies zich te vervoegen, passagierstickets, instapkaarten, werkorders, enz. te controleren;
  - .2 het schip dient er in samenwerking met de havenfaciliteit voor te zorgen dat er speciale veilige zones tot stand worden gebracht waarin inspecties en het fouilleren van personen, het doorzoeken van bagage (inclusief handbagage), persoonlijke bezittingen, voertuigen en hun inhoud kunnen plaatsvinden;
  - .3 het schip dient er in samenwerking met de havenfaciliteit voor te zorgen dat voertuigen waarvan het de bedoeling is dat zij in schepen voor autotransport, roll-on-roll-offschepen of passagiersschepen worden verscheept, voorafgaand aan de inscheping worden doorzocht, een en ander in overeenstemming met de frequentie vereist in het SVP;
  - .4 het scheiden van gecontroleerde personen en hun persoonlijke bezittingen van niet-gecontroleerde personen en hun persoonlijke bezittingen;
  - .5 het gescheiden houden van inschepende en ontschepende passagiers;
  - .6 het identificeren van toegangspunten die moeten worden beveiligd of bewaakt ter voorkoming van toegang door onbevoegden;
  - .7 het afsluiten, door fysieke afsluiting of anderszins, van de toegang tot onbemande ruimten die grenzen aan ruimten waartoe passagiers en bezoekers toegang hebben; en
  - .8 het verschaffen van veiligheidsinstructies aan al het personeel op het schip over mogelijke bedreigingen, de procedures voor het rapporteren van verdachte personen, objecten of activiteiten en de noodzaak tot waakzaamheid.
- 9.15 Op veiligheidsniveau 1 moeten alle personen die toegang willen verkrijgen tot het schip, kunnen worden blootgesteld aan fouilleren of doorzoeken. De frequentie van dit fouilleren of doorzoeken, waaronder willekeurig fouilleren of doorzoeken, dient te zijn gespecificeerd in het goedgekeurde SVP en dient met name te zijn goedgekeurd door de overheid. Dit fouilleren of doorzoeken wordt bij voorkeur uitgevoerd door de havenfaciliteit in nauwe samenwerking met het schip en in de dichte nabijheid van het schip. Tenzij hier duidelijke veiligheidsredenen voor zijn, kan van leden van de bemanning niet worden verlangd dat zij hun collega's fouilleren of dier persoonlijke bezittingen doorzoeken. Al dergelijke fouilleringen/doorzoekingen zullen worden uitgevoerd op een wijze waarin de rechten van de mens van de desbetreffende persoon volledig in acht worden genomen en waarin de menselijke waardigheid behouden blijft.

**▼B****Veiligheidsniveau 2**

- 9.16 Op veiligheidsniveau 2 dient het SVP de veiligheidsmaatregelen vast te stellen die moeten worden toegepast ter bescherming tegen een verhoogd risico op een veiligheidsincident, om een grotere waakzaamheid en strengere controle te waarborgen; het kan hierbij onder meer gaan om:
- .1 het aanstellen van extra personeel om tijdens nachtelijke uren dekgedeelten te bewaken om onbevoegden de toegang te beletten;
  - .2 het beperken van het aantal toegangspunten tot het schip, het identificeren van de toegangspunten die kunnen worden gesloten en de middelen om deze adequaat af te sluiten;
  - .3 het beletten van toegang vanaf het water tot het schip, waaronder bijvoorbeeld begrepen, in samenwerking met de havenfaciliteit, het instellen van patrouilles per schip;
  - .4 het vaststellen van een gebied aan de walkant van het schip waarvoor beperkingen gelden, een en ander in nauwe samenwerking met de havenfaciliteit;
  - .5 het verhogen van de frequentie en de gedetailleerdheid van het fouilleren/doorzoeken van personen, persoonlijke bezittingen en voertuigen die worden ingescheept of geladen;
  - .6 het begeleiden van bezoekers op het schip;
  - .7 het geven van extra, specifieke veiligheidsinstructies aan al het personeel op het schip over vastgestelde bedreigingen, waarbij de procedures voor het rapporteren van verdachte personen, objecten of activiteiten opnieuw onder de aandacht worden gebracht en de noodzaak tot verhoogde waakzaamheid wordt benadrukt; en
  - .8 het uitvoeren van een volledige of gedeeltelijke doorzoeking van het schip.

**Veiligheidsniveau 3**

- 9.17 Op veiligheidsniveau 3 dient het schip de instructies op te volgen die zijn uitgegeven door diegenen die reageren op het veiligheidsincident of het dreigende veiligheidsincident. In het SVP dienen de veiligheidsmaatregelen die door het schip in nauwe samenwerking met diegenen die reageren en met de havenfaciliteit, kunnen worden genomen, in detail te zijn beschreven. Het kan hierbij onder meer gaan om:
- .1 beperkte toegang tot een enkel, bewaakt toegangspunt;
  - .2 het alleen verschaffen van toegang aan diegenen die reageren op het veiligheidsincident of het dreigende veiligheidsincident;
  - .3 het instrueren van de mensen aan boord;
  - .4 het opschorten van inscheping of ontscheping;
  - .5 het opschorten van het laden en lossen van goederen, leveringen, enz.;
  - .6 ontruiming van het schip;
  - .7 verplaatsing van het schip; en
  - .8 het voorbereiden van een volledige of gedeeltelijke doorzoeking van het schip.

**Gebieden op het schip waarvoor beperkingen gelden**

- 9.18 Het SVP dient de gebieden op het schip waarvoor beperkingen moeten gelden te identificeren en de geldende beperkingen qua omvang en duur te specificeren en aan te geven welke veiligheidsmaatregelen moeten worden getroffen om de toegang tot en de activiteiten binnen deze gebieden te beheersen. Gebieden waarvoor beperkingen gelden hebben tot doel:
- .1 toegang door onbevoegden te voorkomen;
  - .2 passagiers, bemanning en personeel van havenfaciliteiten of andere instanties die aan boord van het schip mogen komen, te beschermen;
  - .3 qua beveiliging gevoelige gebieden binnen het schip te beschermen; en

**▼B**

- .4 het schip te beschermen tegen geknoei met scheepsloading en scheepsvoorraden.
- 9.19 Het SVP dient te waarborgen dat er een duidelijk vastgesteld beleid en werkwijze is om de toegang tot alle gebieden waarvoor beperkingen gelden te bewaken.
- 9.20 Het SVP dient erin te voorzien dat alle gebieden waarvoor beperkingen gelden duidelijk gemarkeerd dienen te worden, waarbij moet worden aangegeven dat de toegang tot het gebied aan beperkingen is onderworpen en dat aanwezigheid in het gebied door onbevoegden een inbreuk op de veiligheid inhoudt.
- 9.21 Bij gebieden waarvoor beperkingen gelden gaat het onder meer om:
- .1 de navigatiebrug, machinekamers van categorie A en andere controlestations zoals gedefinieerd in hoofdstuk II-2;
  - .2 ruimten die beveiligings- en bewakingsuitrusting en -systemen, alsmede de bediening van deze uitrusting/systemen en van verlichtingsystemen bevatten;
  - .3 ventilatie- en airconditioningsystemen en andere, vergelijkbare ruimten;
  - .4 ruimten met toegang tot drinkwatertanks, -pompen of -verdeelleidingen;
  - .5 ruimten die gevaarlijke goederen of stoffen bevatten;
  - .6 ruimten die ladingpompen en hun bediening bevatten;
  - .7 ruimen en ruimten die scheepsvoorraden bevatten;
  - .8 de bemanningsverblijven; en
  - .9 alle andere gebieden zoals door middel van de BVS vastgesteld door de BBF, ten aanzien waarvan de toegang moet worden beperkt om de beveiliging van het schip in stand te houden.

**Veiligheidsniveau 1**

- 9.22 Op veiligheidsniveau 1 dienen in het SVP de veiligheidsmaatregelen te zijn vastgesteld die kunnen worden toegepast op gebieden waarvoor beperkingen gelden; het gaat hierbij onder meer om de volgende maatregelen:
- .1 het vergrendelen of afsluiten van toegangspunten;
  - .2 gebruik van bewakingsapparatuur om de gebieden te bewaken;
  - .3 gebruik maken van bewakers of patrouilles; en
  - .4 gebruik van automatische toegangsdetectieapparatuur om de bemanning te waarschuwen bij toegang door onbevoegden.

**Veiligheidsniveau 2**

- 9.23 Op veiligheidsniveau 2 dienen de frequentie en intensiteit van het toezicht op en van de toegangscontrole tot gebieden waarvoor beperkingen gelden te worden opgevoerd om te waarborgen dat alleen bevoegde personen toegang hebben. In het SVP dienen de extra toe te passen veiligheidsmaatregelen te zijn vastgesteld; het kan hierbij onder meer gaan om:
- .1 het vaststellen van gebieden waarvoor beperkingen gelden en die grenzen aan toegangspunten;
  - .2 ononderbroken toezicht op bewakingsapparatuur; en
  - .3 het inzetten van extra personeel om gebieden waarvoor beperkingen gelden te bewaken en in dergelijke gebieden te patrouilleren.

**Veiligheidsniveau 3**

- 9.24 Op veiligheidsniveau 3 dient het schip de instructies op te volgen die zijn uitgegeven door diegenen die reageren op het veiligheidsincident of het dreigende veiligheidsincident. In het SVP dienen de veiligheidsmaatregelen die door het schip in nauwe samenwerking met diegenen die reageren en met de havenfaciliteit, kunnen worden genomen, in detail te zijn beschreven. Het kan hierbij onder meer gaan om:

**▼B**

- .1 het instellen van extra gebieden op het schip waarvoor beperkingen gelden en wel in de nabijheid van het veiligheidsincident of de vermeende locatie van de bedreiging van de veiligheid, waartoe de toegang wordt ontzegd; en
- .2 het doorzoeken van gebieden waarvoor beperkingen gelden als onderdeel van het doorzoeken van het schip.

**Ladingsbehandeling**

- 9.25 De veiligheidsmaatregelen met betrekking tot ladingsbehandeling dienen:
- .1 geknoei met lading te voorkomen; en
  - .2 te voorkomen dat lading die niet voor vervoer bestemd is, wordt geaccepteerd en aan boord van het schip wordt opgeslagen.

- 9.26 De veiligheidsmaatregelen, waarvan sommige in samenwerking met de havenfaciliteit zullen moeten worden toegepast, dienen voorraadbeheerprocedures bij toegangspunten tot het schip te omvatten. Eenmaal aan boord van het schip moet lading kunnen worden geïdentificeerd als zijnde goedgekeurd voor belading in het schip. Bovendien moeten er veiligheidsmaatregelen worden ontwikkeld die waarborgen dat er met lading — eenmaal aan boord — niet kan worden geknoeid.

**Veiligheidsniveau 1**

- 9.27 Op veiligheidsniveau 1 dienen in het SVP de veiligheidsmaatregelen te zijn vastgesteld die kunnen worden toegepast tijdens ladingsbehandeling; het gaat hierbij onder meer om de volgende maatregelen:
- .1 routinecontroles van de lading, transportinstallaties en ruimen vóór en tijdens de ladingsbehandeling;
  - .2 controles die waarborgen dat de geladen goederen overeenkomen met de ladingsdocumenten;
  - .3 er in samenwerking met de havenfaciliteit voor zorgen dat voertuigen die in schepen voor autotransport, roll-on-roll-offschepen of passagiersschepen moeten worden verscheept, voorafgaand aan de inscheeping worden doorzocht, een en ander in overeenstemming met de frequentie vereist in het SVP; en
  - .4 controle van zegels of andere methoden die kunnen worden gehanteerd om geknoei met lading te voorkomen.

- 9.28 Controle van de lading kan op de volgende wijzen plaatsvinden:
- .1 visuele en fysieke inspectie; en
  - .2 gebruik van scanners/detectoren, mechanische apparatuur of honden.

- 9.29 Als er sprake is van regelmatige of herhaaldelijke verplaatsing van lading kan de BBF of de SBF in overleg met de havenfaciliteit met expediteurs of anderen die verantwoordelijk zijn voor dergelijke lading, regelingen treffen inzake het op een andere locatie controleren, verzegelen, plannen, documentondersteuning, enz. Dergelijke regelingen dienen aan de desbetreffende HBF bekend te worden gemaakt en met hem te worden overeengekomen.

**Veiligheidsniveau 2**

- 9.30 Op veiligheidsniveau 2 dienen in het SVP de extra veiligheidsmaatregelen te zijn vastgesteld die kunnen worden toegepast tijdens ladingsbehandeling; het gaat hierbij onder meer om de volgende maatregelen:
- .1 gedetailleerde controles van lading, transportinstallaties en ruimen;
  - .2 intensievere controles om te waarborgen dat alleen de beoogde goederen worden geladen;
  - .3 het intensiever doorzoeken van voertuigen die in schepen voor autotransport, roll-on-roll-offschepen of passagiersschepen moeten worden verscheept; en
  - .4 het verhogen van de frequentie van en de gedetailleerdheid bij het controleren van zegels of andere methoden die worden gebruikt om geknoei met lading te voorkomen.
- 9.31 De gedetailleerde controle van de lading kan op de volgende wijzen plaatsvinden:



**▼B**

- .1 het verhogen van de frequentie van en de gedetailleerdheid bij visuele en fysieke inspectie;
- .2 het verhogen van de frequentie van het gebruik van scanners/detectoren, mechanische apparatuur of honden; en
- .3 het coördineren van verhoogde veiligheidsmaatregelen met de verscheper of andere verantwoordelijke partij, een en ander in overeenstemming met een reeds vastgestelde overeenkomst en procedures.

**Veiligheidsniveau 3**

- 9.32 Op veiligheidsniveau 3 dient het schip de instructies op te volgen die zijn uitgegeven door diegenen die reageren op het veiligheidsincident of het dreigende veiligheidsincident. In het SVP dienen de veiligheidsmaatregelen die door het schip in nauwe samenwerking met diegenen die reageren en met de havenfaciliteit, kunnen worden genomen, in detail te zijn beschreven. Het kan hierbij onder meer gaan om:

- .1 het opschorten van het laden of lossen van goederen; en
- .2 het verifiëren van de voorraad en de locatie van eventueel aan boord aanwezige gevaarlijke goederen en stoffen.

**Bevoorrading van het schip**

- 9.33 De veiligheidsmaatregelen ten aanzien van de bevoorrading van het schip dienen:

- .1 te waarborgen dat de scheepsvoorraden en de integriteit van de verpakkingen worden gecontroleerd;
- .2 te voorkomen dat scheepsvoorraden zonder inspectie worden geaccepteerd;
- .3 geknoei met lading te voorkomen; en
- .4 te voorkomen dat scheepsvoorraden worden geaccepteerd als zij niet zijn besteld;

- 9.34 Voor schepen die regelmatig gebruik maken van de havenfaciliteit kan het goed zijn procedures vast te stellen die betrekking hebben op het schip, de leveranciers en de havenfaciliteit en die de bekendmaking en de tijdstippen van leveringen en de bijbehorende documenten regelen. Er dient altijd op enigerlei wijze te worden bevestigd dat voorraden die ter aflevering worden aangeboden, vergezeld gaan van bewijs dat ze door het schip zijn besteld.

**Veiligheidsniveau 1**

- 9.35 Op veiligheidsniveau 1 dienen in het SVP de veiligheidsmaatregelen te zijn vastgesteld die kunnen worden toegepast tijdens de bevoorrading van het schip; het kan hierbij onder meer gaan om:

- .1 controles die waarborgen dat voorraden in overeenstemming zijn met de bestelling voordat zij aan boord komen; en
- .2 de waarborging dat de scheepsvoorraden onmiddellijk veilig worden verstouwd.

**Veiligheidsniveau 2**

- 9.36 Op veiligheidsniveau 2 dienen in het SVP de extra veiligheidsmaatregelen te zijn vastgesteld die moeten worden toegepast tijdens de bevoorrading van het schip door alvorens de voorraden aan boord te ontvangen controles uit te oefenen en inspecties te intensiveren.

**Veiligheidsniveau 3**

- 9.37 Op veiligheidsniveau 3 dient het schip de instructies op te volgen die zijn uitgegeven door diegenen die reageren op het veiligheidsincident of het dreigende veiligheidsincident. In het SVP dienen de veiligheidsmaatregelen die door het schip in nauwe samenwerking met diegenen die reageren en met de havenfaciliteit, kunnen worden genomen, in detail te zijn beschreven. Het kan hierbij onder meer gaan om:

- .1 het onderwerpen van de scheepsvoorraden aan uitgebreidere controles;
- .2 voorbereidingen ter beperking of opschorting van de behandeling van scheepsvoorraden; en

**▼B**

.3 weigering scheepsvoorraden aan boord van het schip te ontvangen.

**Omgang met ongebeleide bagage**

- 9.38 In het SVP dienen de veiligheidsmaatregelen te zijn vastgesteld die moeten worden toegepast om te waarborgen dat ongebeleide bagage (dat wil zeggen bagage, waaronder begrepen persoonlijke bezittingen, die op het punt waar wordt geïnspecteerd of doorzocht, zich niet bij de passagier of het bemanningslid bevindt) wordt geïdentificeerd en onderworpen aan de juiste screening, waaronder begrepen het doorzoeken van de bagage, voordat de bagage aan boord van het schip wordt aanvaard. Er wordt niet beoogd dat dergelijke bagage wordt onderworpen aan screening door zowel het schip als de havenfaciliteit en in die gevallen waarbij beide voldoende zijn toegerust, dient de verantwoordelijkheid voor screening te berusten bij de havenfaciliteit. Nauwe samenwerking met de havenfaciliteit is essentieel en er dienen maatregelen te worden getroffen om ervoor te zorgen dat ongebeleide bagage na de screening veilig wordt behandeld.

**Veiligheidsniveau 1**

- 9.39 Op veiligheidsniveau 1 dienen in het SVP de veiligheidsmaatregelen te zijn vastgesteld die kunnen worden toegepast bij de behandeling van ongebeleide bagage om ervoor te zorgen dat ongebeleide bagage aan een volledige screening wordt onderworpen of volledig wordt doorzocht; hetgeen het gebruik van röntgenapparatuur kan inhouden.

**Veiligheidsniveau 2**

- 9.40 Op veiligheidsniveau 2 dienen in het SVP de extra veiligheidsmaatregelen te zijn vastgesteld die kunnen worden toegepast bij de behandeling van ongebeleide bagage en waarbij alle ongebeleide bagage volledig dient te worden doorgelicht met behulp van röntgenapparatuur.

**Veiligheidsniveau 3**

- 9.41 Op veiligheidsniveau 3 dient het schip de instructies op te volgen die zijn uitgegeven door diegenen die reageren op het veiligheidsincident of het dreigende veiligheidsincident. In het SVP dienen de veiligheidsmaatregelen die door het schip in nauwe samenwerking met diegenen die reageren en met de havenfaciliteit, kunnen worden genomen, in detail te zijn beschreven. Het kan hierbij onder meer gaan om:

- .1 het onderwerpen van dergelijke bagage aan uitgebreidere screening, bijvoorbeeld door deze ten minste door te lichten vanuit twee verschillende hoeken;
- .2 voorbereidingen ter beperking of opschorting van de behandeling van ongebeleide bagage; en
- .3 weigering ongebeleide bagage aan boord van het schip te ontvangen.

**Toezicht op de beveiliging van het schip**

- 9.42 Op het schip dient de mogelijkheid te bestaan om op het schip zelf, de gebieden aan boord waarvoor beperkingen gelden en de gebieden rondom het schip toezicht te houden. Bij dit toezicht is het gebruik van de volgende middelen mogelijk:

- .1 verlichting;
- .2 toezichthouders, beveiligingspersoneel en dekwachten, inclusief patrouilles; en
- .3 automatische toegangsdetectieapparatuur en bewakingsuitrusting.

- 9.43 Indien gebruikt dient automatische toegangsdetectieapparatuur een hoorbaar en/of zichtbaar alarm te activeren op een plaats waar continu iemand aanwezig is of waarop voortdurend toezicht is.

- 9.44 In het SVP dienen de procedures en uitrusting te zijn vastgesteld die nodig zijn bij elk veiligheidsniveau en de middelen om te waarborgen dat bewakingsuitrusting ononderbroken kan werken, waarbij rekening dient te worden gehouden met de mogelijke effecten van weersomstandigheden en stroomstoringen.

**Veiligheidsniveau 1**

- 9.45 Op veiligheidsniveau 1 dienen in het SVP de veiligheidsmaatregelen te zijn vastgesteld, welke kunnen bestaan uit een combinatie van verlich-

**▼B**

ting, toezichthouders, beveiligingspersoneel of het gebruik van beveiligings- en bewakingsuitrusting waarmee het beveiligingspersoneel van het schip het schip in zijn algemeenheid en barrières en gebieden waarvoor beperkingen gelden in het bijzonder, kan observeren.

9.46 Het scheepsdek en de toegangspunten tot het schip dienen in het donker en bij slecht zicht te zijn verlicht indien er activiteiten op het raakvlak tussen schip en haven plaatsvinden, dan wel indien nodig in een havenfaciliteit of op een ankerplaats. Onderweg dienen schepen indien nodig gebruik te maken van de maximaal beschikbare verlichting die in overeenstemming is met veilige navigatie, gelet op de bepalingen van de van kracht zijnde internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee. Bij de vaststelling van het juiste niveau en de juiste locatie van de verlichting dienen de volgende punten in acht te worden genomen:

- .1 de bemanning dient in staat te zijn activiteiten waar te nemen buiten het schip, zowel aan de kant van het water als aan de kant van de wal;
- .2 het gebied op en rond het schip dient te worden bestreken;
- .3 de verlichting dient de identificatie van personen op toegangspunten te vergemakkelijken; en
- .4 dekking met de nodige verlichting kan door middel van samenwerking met de havenfaciliteit tot stand worden gebracht.

**Veiligheidsniveau 2**

9.47 Op veiligheidsniveau 2 dienen in het SVP de extra veiligheidsmaatregelen te zijn vastgesteld die kunnen worden toegepast om de toezicht- en bewakingsmogelijkheden te verbeteren; het gaat hierbij onder meer om de volgende maatregelen:

- .1 het verhogen van de frequentie en gedetailleerdheid van veiligheidspatrouilles;
- .2 toename van de dekking en de intensiteit van de verlichting of het gebruik van beveiligings- en bewakingsuitrusting;
- .3 het toewijzen van extra personeel als uitkijkposten; en
- .4 ervoor zorgen dat er wordt samengewerkt met patrouilles per schip aan de kant van het water en met patrouilles te voet of met de auto aan de kant van de wal, indien voorzien.

9.48 Extra verlichting kan noodzakelijk zijn ter bescherming tegen een verhoogd risico van een veiligheidsincident. Indien nodig kan aan de noodzaak tot extra verlichting worden voldaan door samenwerking met de havenfaciliteit in de vorm van extra verlichting vanaf de wal.

**Veiligheidsniveau 3**

9.49 Op veiligheidsniveau 3 dient het schip de instructies op te volgen die zijn uitgegeven door diegenen die reageren op het veiligheidsincident of het dreigende veiligheidsincident. In het SVP dienen de veiligheidsmaatregelen die door het schip in nauwe samenwerking met diegenen die reageren en met de havenfaciliteit, kunnen worden genomen, in detail te zijn beschreven. Het kan hierbij onder meer gaan om:

- .1 inschakelen van alle verlichting op of het verlichten van de directe omgeving van het schip;
- .2 inschakelen van alle bewakingsapparatuur aan boord die activiteiten op of in de directe nabijheid van het schip kan vastleggen;
- .3 instellen van de maximale tijdsduur die dergelijke bewakingsapparatuur kan blijven registreren;
- .4 voorbereiding voor inspectie onder water van de romp van het schip; en
- .5 initiëren van maatregelen, waaronder begrepen — mits uitvoerbaar — het langzaam laten draaien van de sloopschroeven, om toegang onder water tot de romp van het schip te voorkomen.

**Uiteenlopende veiligheidsniveaus**

9.50 In het SVP dienen nadere details te zijn vastgelegd van de procedures en veiligheidsmaatregelen die het schip zou kunnen aannemen als het schip

**▼B**

bij een hoger veiligheidsniveau functioneert dan het veiligheidsniveau dat van toepassing is op een havenfaciliteit.

**Activiteiten die niet onder de Code vallen**

- 9.51 In het SVP dienen nadere details te zijn vastgelegd van de procedures en veiligheidsmaatregelen die het schip zou moeten toepassen als:
- .1 het zich in een haven bevindt van een staat die geen verdragsluitende staat is;
  - .2 het in aanraking komt met een schip waarop deze Code niet van toepassing is;
  - .3 het in aanraking komt met vaste of drijvende platforms of met een mobiel drijvend booreiland op locatie; of
  - .4 het in aanraking komt met een haven of havenfaciliteit die niet in overeenstemming hoeft te zijn met hoofdstuk XI-2 en deel A van deze Code.

**Verklaringen van Veiligheid**

- 9.52 Het SVP dient in detail te beschrijven hoe verzoeken om verklaringen van veiligheid van een havenfaciliteit worden behandeld en de omstandigheden waaronder het schip zelf een VvV dient aan te vragen.

**Controles en evaluaties**

- 9.53 In het SVP dient te zijn vastgelegd hoe de BBF en de SBF de blijvende doeltreffendheid van het SVP beogen te controleren, alsmede de te volgen procedure bij evaluatie, actualisering of wijziging van het SVP.

**10. DOCUMENTATIE****Algemeen**

- 10.1 De documentatie moet beschikbaar worden gesteld aan de daartoe bevoegde functionarissen van de verdragsluitende staten, zodat zij kunnen vaststellen of de bepalingen van de scheepsveiligheidsplannen zijn geïmplementeerd.
- 10.2 De documentatie kan in elke willekeurige vorm worden opgeslagen, maar dient te worden beveiligd tegen toegang of bekendmaking door onbevoegden.

**11. VEILIGHEIDSBEAMBTE VAN DE MAATSCHAPPIJ**

*Zie paragraaf 8, 9 en 13 voor de desbetreffende instructies.*

**12. SCHEEPSVEILIGHEIDSBEAMBTE**

*Zie paragraaf 8, 9 en 13 voor de desbetreffende instructies.*

**13. TRAINING EN OEFENINGEN VOOR SCHEEPSVEILIGHEID****Training**

- 13.1 De veiligheidsbeambte van de maatschappij (BBF), het desbetreffende bedrijfspersoneel aan de wal en de scheepsveiligheidsbeambte (SBF) dienen, al naar gelang hun functie, bekend te zijn met en getraind te worden in alle of een aantal van de volgende onderdelen:
- .1 veiligheidsadministratie;
  - .2 van toepassing zijnde internationale conventies, codes en aanbevelingen;
  - .3 van toepassing zijnde overheidswetgeving en -voorschriften;
  - .4 verantwoordelijkheden en functies van andere veiligheidsorganisaties;
  - .5 methodiek voor de beoordeling van de scheepsveiligheid;
  - .6 onderzoeks- en inspectiemethoden voor scheepsveiligheid;
  - .7 scheeps- en havenactiviteiten en -voorwaarden;
  - .8 veiligheidsmaatregelen voor schepen en havenfaciliteiten;
  - .9 paraatheid en reacties in noodsituaties, en voorzorgsmaatregelen;
  - .10 instructiemethoden voor veiligheidstraining en -scholing, waaronder veiligheidsmaatregelen en -procedures;

**▼B**

- .11 omgang met gevoelige informatie met betrekking tot de veiligheid en de communicatie met betrekking tot de veiligheid;
  - .12 kennis van huidige bedreigingen met betrekking tot de veiligheid en patronen daarin;
  - .13 herkenning en opsporing van wapens, gevaarlijke stoffen en apparatuur;
  - .14 herkenning van de kenmerken en gedragspatronen van personen die de veiligheid kunnen bedreigen, zonder daarbij te discrimineren;
  - .15 technieken die worden gehanteerd om veiligheidsmaatregelen te ontduiken;
  - .16 veiligheidsapparatuur en -systemen, en de beperkingen van hun functies;
  - .17 methoden voor controle, inspectie, bewaking en toezicht;
  - .18 methoden voor het fouilleren en doorzoeken en voor onopvallende inspectie;
  - .19 veiligheidsoefeningen, waaronder oefeningen met havenfaciliteiten; en
  - .20 beoordeling van veiligheidsoefeningen.
- 13.2 De SBF dient bovendien voldoende kennis te hebben van en training te krijgen in alle of een aantal van de volgende onderdelen, daar waar van toepassing:
- .1 de indeling van het schip;
  - .2 het scheepsveiligheidsplan en de bijbehorende procedures (waaronder training in reacties op basis van scenario's);
  - .3 technieken voor massamanagement en -beheersing;
  - .4 de werking van veiligheidsapparatuur en -systemen; en
  - .5 het testen, ijken en het op zee onderhouden van veiligheidsapparatuur en -systemen.
- 13.3 Bemanningsleden met specifieke beveiligingstaken dienen voldoende kennis en vaardigheid te bezitten om hun toegewezen taken uit te kunnen voeren, waaronder, daar waar van toepassing:
- .1 kennis van huidige bedreigingen met betrekking tot veiligheid en patronen daarin;
  - .2 herkenning en opsporing van wapens, gevaarlijke stoffen en apparatuur;
  - .3 herkenning van de kenmerken en gedragspatronen van personen die de veiligheid kunnen bedreigen;
  - .4 technieken die worden gehanteerd om veiligheidsmaatregelen te ontduiken;
  - .5 technieken voor massamanagement en -beheersing;
  - .6 communicatie met betrekking tot de veiligheid;
  - .7 kennis van de noodprocedures en voorzorgsmaatregelen;
  - .8 de werking van veiligheidsapparatuur en -systemen;
  - .9 het testen, ijken en het op zee onderhouden van veiligheidsapparatuur en -systemen;
  - .10 technieken voor inspectie, bewaking en toezicht; en
  - .11 methoden voor het fouilleren van personen, en voor het doorzoeken van persoonlijke bezittingen, bagage, lading en scheepsvoorraden.
- 13.4 Alle andere bemanningsleden dienen voldoende kennis te hebben van en bekend te zijn met de van toepassing zijnde bepalingen van het scheepsveiligheidsplan (SVP), waaronder:
- .1 de betekenis van en de daaruit voortvloeiende vereisten voor de verschillende veiligheidsniveaus;

**▼B**

- .2 kennis van de noodprocedures en voorzorgsmaatregelen;
- .3 herkenning en opsporing van wapens, gevaarlijke stoffen en apparatuur;
- .4 herkenning van de kenmerken en gedragspatronen van personen die de veiligheid kunnen bedreigen, zonder daarbij te discrimineren; en
- .5 technieken die worden gehanteerd om veiligheidsmaatregelen te ontduiken.

**Oefeningen**

- 13.5 Het doel van oefeningen is ervoor te zorgen dat de bemanningsleden kundig zijn in alle toegewezen beveiligingstaken op alle veiligheidsniveaus en in het identificeren van alle ontoereikendheden met betrekking tot de veiligheid die moeten worden aangepakt.
- 13.6 Om te waarborgen dat de bepalingen van het scheepsveiligheidsplan effectief worden geïmplementeerd, dienen er minstens elk kwartaal oefeningen te worden gehouden. In gevallen waarbij op een willekeurig moment meer dan 25 procent van de bemanningsleden is vervangen door bemanningsleden die het laatste kwartaal nog niet eerder hebben deelgenomen aan een oefening op dat schip, dient bovendien binnen één week na de vervanging een oefening te worden gehouden. Bij deze oefeningen dienen de afzonderlijke onderdelen van het plan, zoals de in artikel 8.9 vermelde bedreigingen met betrekking tot de veiligheid te worden getest.
- 13.7 Er dienen minstens eenmaal per kalenderjaar, met een periode van niet meer dan 18 maanden tussen de oefeningen, diverse soorten oefeningen te worden uitgevoerd, waarbij sprake kan zijn van deelname door veiligheidsbeambte van de maatschappijen, havenveiligheidsbeambten, desbetreffende gezagsdragers van de verdragsluitende staten, alsmede scheepsveiligheidsbeambten, indien beschikbaar. Bij deze oefeningen dienen de communicatie, coördinatie, beschikbaarheid van hulpmiddelen en de reacties te worden getest. Deze oefeningen kunnen:
- .1 op ware grootte of live worden uitgevoerd;
  - .2 uit computersimulatie of seminars bestaan; of
  - .3 worden gecombineerd met andere oefeningen, zoals oefeningen op het gebied van zoek- en reddingsacties of van reacties op noodsituaties.
- 13.8 De deelname van een bedrijf aan een oefening met een andere verdragsluitende staat dient door de overheid te worden erkend.

**14. VEILIGHEID VAN DE HAVENFACILITEIT**

*Zie paragraaf 15, 16 en 18 voor de desbetreffende instructies.*

**15. BEOORDELING VAN DE VEILIGHEID VAN DE HAVENFACILITEIT****Algemeen**

- 15.1 De beoordeling van de veiligheid van de havenfaciliteit (BVH) kan worden uitgevoerd door een erkend beveiligingsbedrijf (EBB). De goedkeuring van een voltooid BVH dient echter alleen door de desbetreffende verdragsluitende staat te worden verschaft.
- 15.2 Als een verdragsluitende staat gebruikmaakt van een EBB om te beoordelen of verifiëren of de BVH voldoet aan de eisen, mag het EBB geen verband houden met een ander EBB dat de opstelling van die beoordeling heeft gemaakt of daaraan heeft bijgedragen.
- 15.3 Een BVH dient te zijn gericht op de volgende punten binnen een havenfaciliteit:
- .1 fysieke beveiliging;
  - .2 structurele integriteit;
  - .3 systemen ter bescherming van het personeel;
  - .4 procedureel beleid
  - .5 radio- en telecommunicatiesystemen, waaronder computersystemen en -netwerken;

**▼B**

- .6 relevante vervoersinfrastructuur;
  - .7 voorzieningen; en
  - .8 andere plekken die, als ze zijn aangetast of worden gebruikt voor ongeoorloofde waarnemingen, een risico kunnen inhouden voor personen, eigendommen of activiteiten binnen de havenfaciliteit.
- 15.4 Degenen die betrokken zijn bij een BVH dienen in staat te zijn deskundige hulp in te roepen in verband met:
- .1 kennis van huidige bedreigingen met betrekking tot de veiligheid en patronen daarin;
  - .2 herkenning en opsporing van wapens, gevaarlijke stoffen en apparatuur;
  - .3 herkenning van de kenmerken en gedragspatronen van personen die de veiligheid kunnen bedreigen, zonder daarbij te discrimineren;
  - .4 technieken die worden gehanteerd om veiligheidsmaatregelen te ontduiken;
  - .5 methoden die worden gebruikt om een veiligheidsincident te veroorzaken;
  - .6 effecten van explosieven op bouwwerken en havendiensten;
  - .7 veiligheid van de havenfaciliteit;
  - .8 havenpraktijken;
  - .9 voorzorgsmaatregelen, en paraatheid en reacties in noodsituaties;
  - .10 fysieke beveiligingsmaatregelen, bijvoorbeeld hekken;
  - .11 radio- en telecommunicatiesystemen, waaronder computersystemen en -netwerken;
  - .12 vervoer en weg- en waterbouwkunde; en
  - .13 scheeps- en havenactiviteiten.

**Identificatie en evaluatie van belangrijke bedrijfsmiddelen en infrastructuur die dienen te worden beschermd**

- 15.5 De identificatie en evaluatie van belangrijke bedrijfsmiddelen en infrastructuur bestaat uit een proces waarmee het relatieve belang van bouwwerken en installaties voor het functioneren van de havenfaciliteiten kan worden vastgesteld. Dit identificatie- en evaluatieproces is van belang, omdat het een basis schept om strategieën ter vermindering van veiligheidsincidenten te kunnen richten op die bedrijfsmiddelen en bouwwerken die dienen te worden beschermd tegen dergelijke incidenten. In dit proces dient te worden gekeken naar mogelijke sterfgevallen, het economische belang van de haven, de symbolische waarde, en de aanwezigheid van overheidsinstallaties.
- 15.6 De identificatie en evaluatie van bedrijfsmiddelen en infrastructuur dient te worden gebruikt om hun relatieve belang om te worden beschermd te prioriteren. Daarbij is het vermijden van dood of letsel het belangrijkste punt. Het is tevens van belang te bekijken of de havenfaciliteit, het bouwwerk of de installatie kan blijven functioneren zonder de desbetreffende bedrijfsmiddelen, en tot in hoeverre een snel herstel van een normaal functioneren mogelijk is.
- 15.7 De bedrijfsmiddelen en infrastructuur, waarvan in aanmerking moet worden genomen dat ze dienen te worden beschermd, kunnen bestaan uit:
- .1 toegangen, ingangen, toegangswegen, ankerplaatsen, en manoeuvreer- en ligplaatsen;
  - .2 goederenfaciliteiten, terminals, opslagplaatsen, en los- en laadinstallaties;
  - .3 systemen zoals elektrische distributiesystemen, radio- en telecommunicatiesystemen en computersystemen en -netwerken;
  - .4 scheepsverkeerssystemen in de haven en navigatiemiddelen;
  - .5 energiecentrales, buizensystemen voor het overladen van goederen, en watervoorraden;

## ▼B

- .6 bruggen, sporen en wegen;
  - .7 schepen voor havendiensten, waaronder loodsboten, sleepboten, lichters, enz.
  - .8 beveiligings- en bewakingsapparatuur en -systemen; en
  - .9 de aan de havenfaciliteit grenzende wateren.
- 15.8 Een duidelijke identificatie van de bedrijfsmiddelen en infrastructuren is van essentieel belang bij het evalueren van de vereisten voor de beveiliging van de havenfaciliteit, het prioriteren van beschermende maatregelen, en beslissingen betreffende de toewijzing van hulpmiddelen om de havenfaciliteit beter te beschermen. Dit proces kan gepaard gaan met overleg met de desbetreffende autoriteiten betreffende aan de havenfaciliteit grenzende bouwwerken die schade aan de faciliteit zouden kunnen toebrengen of die zouden kunnen worden gebruikt om schade aan de faciliteit toe te brengen of om ongeoorloofde waarnemingen op de faciliteit uit te voeren of om de aandacht af te leiden.

**Identificatie van mogelijke bedreigingen voor de bedrijfsmiddelen en infrastructuren en de waarschijnlijkheid dat deze zich voordoen, ten einde veiligheidsmaatregelen vast te stellen en te prioriteren**

- 15.9 Mogelijke handelingen die de veiligheid van bedrijfsmiddelen en infrastructuren zouden kunnen bedreigen en de methoden voor het uitvoeren van dergelijke handelingen dienen te worden geïdentificeerd om te beoordelen of bepaalde bedrijfsmiddelen of locaties kwetsbaar zijn voor een veiligheidsincident, en om vereisten voor de beveiliging vast te stellen en te prioriteren teneinde de planning en toewijzing van hulpmiddelen mogelijk te maken. De identificatie en evaluatie van elke mogelijke handeling en methode daarvoor dient te worden gebaseerd op diverse factoren, waaronder de beoordeling van bedreigingen door overheidsinstanties. Door het identificeren en beoordelen van bedreigingen hoeven degenen die de beoordeling uitvoeren niet af te gaan op de ergste scenario's om de planning en toewijzing van hulpmiddelen aan te geven.
- 15.10 In de BVH dient een beoordeling te zijn opgenomen die in overleg met de desbetreffende nationale veiligheidsorganisaties wordt gemaakt, ten einde het volgende vast te stellen:
- .1 alle bepaalde aspecten van de havenfaciliteit, waaronder het scheepsverkeer dat gebruikmaakt van de faciliteit, die ervoor kunnen zorgen dat de havenfaciliteit doelwit van een aanval kan zijn;
  - .2 de waarschijnlijke gevolgen van een aanval op of bij de havenfaciliteit, voor wat betreft sterfgevallen, schade aan eigendommen en economische ontwrichting, waaronder ontwrichting van transportsystemen;
  - .3 de mogelijkheden en bedoelingen van degenen die een dergelijke aanval kunnen inzetten; en
  - .4 het mogelijke soort of de mogelijke soorten van aanval,
- waarbij een algehele beoordeling tot stand komt van het risiconiveau op basis waarvan veiligheidsmaatregelen moeten worden ontwikkeld.
- 15.11 In de BVH dienen alle mogelijke bedreigingen in acht te worden genomen. Deze kunnen bestaan uit de volgende soorten veiligheidsincidenten:
- .1 schade aan of vernieling van de havenfaciliteit of het schip, bijvoorbeeld door explosieven, brandstichting, sabotage of vandalisme;
  - .2 het kapen van of beslagleggen op het schip of het gevangen nemen van personen aan boord;
  - .3 het knoeien met de lading, essentiële scheepsapparatuur of -systemen of scheepsvoorraden;
  - .4 onbevoegde toegang of gebruik, waaronder de aanwezigheid van verstekelingen;
  - .5 het smokkelen van wapens of apparatuur, waaronder massavernietigingswapens;
  - .6 het gebruik van het schip om degenen die van plan zijn een veiligheidsincident te veroorzaken en hun apparatuur te vervoeren;



**▼B**

- .7 het gebruik van het schip zelf als wapen of als middel om schade of vernieling te veroorzaken;
  - .8 het blokkeren van toegangen tot de haven, sluisen, toegangswegen, enz.; en
  - .9 nucleaire, biologische en chemische aanval.
- 15.12 Dit proces dient gepaard te gaan met overleg met de desbetreffende autoriteiten betreffende aan de havenfaciliteit grenzende bouwwerken die schade aan de faciliteit zouden kunnen toebrengen of die zouden kunnen worden gebruikt om schade aan de faciliteit toe te brengen of om ongeoorloofde waarnemingen op de faciliteit uit te voeren of om de aandacht af te leiden.

**Identificatie, selectie en het prioriteren van tegenmaatregelen en procedurele wijzigingen en hun mate van doeltreffendheid in het verminderen van de kwetsbaarheid**

- 15.13 De identificatie en het prioriteren van tegenmaatregelen is bedoeld om te garanderen dat de meest effectieve veiligheidsmaatregelen worden ingezet teneinde de kwetsbaarheid van een havenfaciliteit of het raakvlak tussen schip en haven voor de mogelijke bedreigingen te verminderen.
- 15.14 De veiligheidsmaatregelen dienen te worden geselecteerd op basis van factoren zoals het feit of ze de mogelijkheid van een aanval verminderen, en dienen te worden geëvalueerd aan de hand van informatie, die bestaat uit:
- .1 veiligheidsonderzoeken, -inspecties en -controles;
  - .2 overleg met eigenaren van en ondernemers in de havenfaciliteit en, indien van toepassing, eigenaren van en ondernemers in aangrenzende bouwwerken;
  - .3 historische gegevens over veiligheidsincidenten; en
  - .4 activiteiten binnen de havenfaciliteit.

**Identificatie van kwetsbare punten**

- 15.15 Door de identificatie van kwetsbare punten in bouwwerken, systemen ter bescherming van personeel, processen of op andere plekken, die tot een veiligheidsincident zouden kunnen leiden, kunnen opties worden vastgesteld om dergelijke kwetsbare punten weg te nemen of te verminderen. Bij een analyse kunnen bijvoorbeeld kwetsbare punten naar voren komen in de veiligheidssystemen van een havenfaciliteit of onbeschermd infrastructuur, zoals watervoorraden, bruggen, enz., die kunnen worden opgelost door middel van fysieke maatregelen, bijvoorbeeld permanente afsluiting, alarmsystemen, bewakingsapparatuur, enz.
- 15.16 Bij de identificatie van kwetsbare punten dient te worden gekeken naar:
- .1 toegang vanaf het water en vanaf de wal tot de havenfaciliteit en afgemeerde schepen bij de faciliteit;
  - .2 structurele integriteit van de pieren, voorzieningen en bijbehorende bouwwerken;
  - .3 reeds bestaande veiligheidsmaatregelen en -procedures, waaronder identificatiesystemen;
  - .4 reeds bestaande veiligheidsmaatregelen en -procedures met betrekking tot havendiensten en -voorzieningen;
  - .5 maatregelen om radio- en telecommunicatieapparatuur, havendiensten en -voorzieningen, waaronder computersystemen en -netwerken, te beschermen;
  - .6 aangrenzende gebieden die gedurende of voor een aanval zouden kunnen worden gebruikt;
  - .7 reeds bestaande overeenkomsten met privé-beveiligingsbedrijven die beveiligingsdiensten op het water en aan de wal leveren;
  - .8 alle eventuele conflicten in beleid tussen veiligheids- en beveiligingsmaatregelen en -procedures;
  - .9 alle eventuele conflicten in de toewijzing van havenfaciliteits- en beveiligingstaken;

**▼B**

- .10 al het toezicht op naleving en aan het personeel opgelegde beperkingen;
  - .11 alle eventuele ontoereikendheden die zijn geïdentificeerd tijdens trainingen en oefeningen; en
  - .12 alle eventuele ontoereikendheden die zijn geïdentificeerd tijdens de dagelijkse activiteiten, na incidenten of alarmmeldingen, de rapportage van veiligheidsproblemen, het uitvoeren van beperkende maatregelen, controles, enz.
16. HAVENFACILITEITSVEILIGHEIDSPLAN
- Algemeen**
- 16.1 Het opstellen van het havenfaciliteitsveiligheidsplan (HVP) is de verantwoordelijkheid van de havenveiligheidsbeambte (HBF). Hoewel de HBF de taken die bij zijn functie horen niet allemaal persoonlijk hoeft uit te voeren, blijft de HBF de eindverantwoordelijkheid houden om ervoor te zorgen dat ze correct worden uitgevoerd.
- 16.2 De inhoud van elk HVP verschilt afhankelijk van de specifieke omstandigheden bij de havenfaciliteit of -faciliteiten waarop het HVP betrekking heeft. Bij de beoordeling van de veiligheid van de havenfaciliteit (BVH) zijn de specifieke kenmerken van de havenfaciliteit en de potentiële veiligheidsrisico's die hebben geleid tot de behoefte aan het benoemen van een HBF en het opstellen van een HVP, geïdentificeerd. Bij het opstellen van het HVP moet de aandacht in het HVP op deze kenmerken en andere plaatselijke of nationale veiligheidskwesties worden gericht en moeten er toepasselijke veiligheidsmaatregelen worden vastgesteld, teneinde de waarschijnlijkheid van een verzuim betreffende de veiligheid en de potentiële risico's ten gevolge daarvan zo veel mogelijk te beperken. Verdragsluitende staten kunnen advies over de opstelling en inhoud van een HVP opstellen.
- 16.3 Alle HVP's dienen:
- .1 de veiligheidsorganisatie van de havenfaciliteit in detail te beschrijven;
  - .2 de connectie van de organisatie met andere relevante autoriteiten en de benodigde communicatiesystemen in detail te beschrijven, teneinde een effectieve, ononderbroken werking van de organisatie en haar connecties met andere eenheden, waaronder schepen in de haven, mogelijk te maken;
  - .3 de zowel operationele als fysieke basismaatregelen die bij veiligheidsniveau 1 worden getroffen in detail te beschrijven;
  - .4 de extra veiligheidsmaatregelen waarmee de havenfaciliteit zonder vertraging naar veiligheidsniveau 2, en zo nodig naar veiligheidsniveau 3 kan overgaan in detail te beschrijven;
  - .5 te voorzien in een regelmatige evaluatie of controle van het HVP en de wijziging daarvan naar aanleiding van ervaringen of veranderende omstandigheden; en
  - .6 procedures voor rapportage aan de desbetreffende aanspreekpunten bij de verdragsluitende staat in detail te beschrijven.
- 16.4 Het opstellen van een effectief HVP berust op een grondige beoordeling van alle zaken die verband houden met de veiligheid van de havenfaciliteit, waaronder met name een grondige evaluatie van de fysieke en operationele kenmerken van de desbetreffende havenfaciliteit.
- 16.5 De verdragsluitende staten dienen de HVP's van de havenfaciliteiten die binnen hun rechtsgebied vallen goed te keuren. De verdragsluitende staten dienen procedures te ontwikkelen voor het beoordelen van de blijvende doeltreffendheid van elk HVP, en kunnen wijziging van het HVP vóór hun eerste goedkeuring of volgend op hun goedkeuring verlangen. In het HVP dienen mogelijkheden te zijn geboden voor het bewaren van documentatie over veiligheidsincidenten en -bedreigingen, evaluaties, controles, trainingen en oefeningen als bewijsmateriaal dat er aan de vereisten is voldaan.
- 16.6 De veiligheidsmaatregelen die in het HVP zijn opgenomen, dienen binnen een redelijke termijn na de goedkeuring van het HVP te zijn getroffen, en in het HVP dient te worden vastgesteld wanneer elke maatregel getroffen moet zijn. Als het waarschijnlijk is dat er sprake van vertraging zal zijn bij het treffen daarvan, dient dit te worden besproken

**▼B**

met de verdragsluitende staat die verantwoordelijk is voor de goedkeuring van het HVP, en dienen er passende alternatieve, tijdelijke veiligheidsmaatregelen te worden overeengekomen die een soortgelijk beveiligingsniveau bieden, teneinde een tussenliggende periode te overbruggen.

- 16.7 Het gebruik van vuurwapens op of in de buurt van schepen en in havenfaciliteiten kan bepaalde, beduidende veiligheidsrisico's met zich meebrengen, met name in verband met bepaalde gevaarlijke stoffen, en dit punt moet goed in overweging worden genomen. Ingeval een verdragsluitende staat besluit dat het nodig is op dergelijke plekken van gewapend personeel gebruik te maken, dient die verdragsluitende staat ervoor te zorgen dat deze personen bevoegd en getraind zijn in het gebruik van hun wapens en dat zij zich bewust zijn van de specifieke risico's voor de veiligheid die op deze plekken aanwezig zijn. Als een verdragsluitende staat het gebruik van vuurwapens toestaat, dient deze specifieke instructies voor de veiligheid bij gebruik daarvan af te geven. Het HVP dient specifieke instructies met betrekking hiertoe te bevatten, met name voor wat betreft de toepassing ervan op schepen die gevaarlijke goederen of gevaarlijke stoffen vervoeren.

**Organisatie en uitvoering van beveiligingstaken in de havenfaciliteit**

- 16.8 Behalve de onder artikel 16.3 geboden instructies dienen de volgende punten, die betrekking hebben op alle veiligheidsniveaus, in het HVP te zijn vastgesteld:
- .1 de rol en structuur van de veiligheidsorganisatie van de havenfaciliteit;
  - .2 de taken en verantwoordelijkheden van en trainingseisen aan al het personeel van de havenfaciliteit met een beveiligingstaak en de uitvoeringsmaatregelen die benodigd zijn om hun afzonderlijke doeltreffendheid te kunnen beoordelen;
  - .3 de connecties van de veiligheidsorganisatie van de havenfaciliteit met andere nationale of plaatselijke autoriteiten met beveiligingstaken;
  - .4 de communicatiesystemen die worden verschaft om een effectieve en ononderbroken communicatie mogelijk te maken tussen het beveiligingspersoneel van de havenfaciliteit, de schepen in de haven en, indien van toepassing, met nationale of plaatselijke autoriteiten met beveiligingstaken;
  - .5 de procedures of voorzorgsmaatregelen die benodigd zijn om een dergelijke ononderbroken communicatie te allen tijde te behouden;
  - .6 de procedures en praktijken voor het beschermen van gevoelige informatie met betrekking tot de veiligheid die op papier of elektronisch is opgeslagen;
  - .7 de procedures voor het beoordelen van de blijvende doeltreffendheid van veiligheidsmaatregelen en -procedures en beveiligingsapparatuur, waaronder de identificatie van en reacties op storingen of een gebrekkige werking van apparatuur;
  - .8 de procedures die het verschaffen en het beoordelen van rapporten met betrekking tot mogelijke verzuimen betreffende de veiligheid of veiligheidsproblemen mogelijk maken;
  - .9 procedures met betrekking tot ladingsbehandeling;
  - .10 procedures voor de scheepsbevoorrading;
  - .11 de procedures voor het onderhouden en actualiseren van documentatie over gevaarlijke goederen en gevaarlijke stoffen en hun locatie binnen de havenfaciliteit;
  - .12 de middelen voor het alarmeren en verkrijgen van de diensten van patrouilles langs de waterkant en specialistische zoekteams, waaronder het zoeken naar bommen en zoekacties onder water;
  - .13 de procedures voor het bijstaan van scheepsveiligheidsbeambten bij het op verzoek aantonen van de identiteit van degenen die aan boord van het schip willen komen; en
  - .14 de procedures voor het vergemakkelijken van verlof aan de wal voor bemanningsleden of personeelwijzigingen bij de bemanning, en ook de toegang van bezoekers aan het schip, waaronder vertegenwoordigers van welzijns- en vakbondsorganisaties voor zeelieden.

**▼B**

- 16.9 Het resterende gedeelte van paragraaf 16 houdt zich specifiek bezig met de veiligheidsmaatregelen die op elk veiligheidsniveau kunnen worden genomen, voor wat betreft:
- .1 toegang tot de havenfaciliteit;
  - .2 gebieden binnen de havenfaciliteit waarvoor beperkingen gelden;
  - .3 ladingsbehandeling;
  - .4 scheepsbevoorrading;
  - .5 omgang met ongebeleide bagage; en
  - .6 toezicht op de veiligheid van de havenfaciliteit.

**Toegang tot de havenfaciliteit**

- 16.10 In het HVP dienen de veiligheidsmaatregelen te zijn vastgesteld voor alle middelen die toegang bieden tot de havenfaciliteit die in de BVH zijn geïdentificeerd.
- 16.11 Voor elk van deze toegangsmiddelen dient het HVP de desbetreffende locaties te identificeren waar voor elk veiligheidsniveau beperkte of verboden toegang moet worden toegepast. Voor elk veiligheidsniveau dient in het HVP te zijn gespecificeerd welk soort beperking of verbod moet worden toegepast en met welke middelen deze beperkingen of verboden moeten worden gehandhaafd.
- 16.12 In het HVP dient voor elk veiligheidsniveau te zijn vastgesteld welke identificatiemiddelen nodig zijn om toegang tot de havenfaciliteit mogelijk te maken en om het voor bepaalde personen mogelijk te maken zonder verdere vraag naar hun identiteit binnen de havenfaciliteit te verblijven. Dit kan gepaard gaan met het ontwikkelen van een toepasselijk identificatiesysteem, dat permanente en tijdelijke identificatie, respectievelijk voor personeel van de havenfaciliteit en bezoekers, mogelijk maakt. Als dit uitvoerbaar is, dient elk identificatiesysteem van een havenfaciliteit te worden gecoördineerd met het identificatiesysteem dat van toepassing is op schepen die de havenfaciliteit regelmatig aandoen. Passagiers dienen hun identiteit te kunnen aantonen door middel van pasjes, tickets, enz., maar mogen geen toegang worden gegeven tot gebieden waarvoor beperkingen gelden, tenzij onder geleide. In het HVP dienen mogelijkheden te zijn vastgesteld om te waarborgen dat de identificatiesystemen regelmatig worden geactualiseerd, en dat misbruik van de procedures strafmaatregelen tot gevolg kan hebben.
- 16.13 Degenen die op verzoek niet willen of niet kunnen aantonen wat hun identiteit is en/of bevestigen wat het doel van hun bezoek is, dient toegang tot de havenfaciliteit te worden ontzegd, en hun poging toegang te verkrijgen dient te worden gerapporteerd aan de havenveiligheidsbeambte en aan de nationale of plaatselijke autoriteiten met beveiligingstaken.
- 16.14 In het HVP dienen de locaties te zijn geïdentificeerd waar het fouilleren van personen en het doorzoeken van persoonlijke bezittingen en voertuigen moeten plaatsvinden. Dergelijke locaties dienen overdekt te zijn, teneinde een ononderbroken functioneren, overeenkomstig de frequentie die in het HVP is vastgelegd, ongeacht lastige weersomstandigheden, te vergemakkelijken. Wanneer personen moeten worden gefouilleerd of persoonlijke bezittingen en voertuigen moeten worden doorzocht, dienen deze personen, persoonlijke bezittingen en voertuigen onmiddellijk naar afgesloten plaatsen voor aanhouding, inscheping of het laden van auto's te worden verplaatst.
- 16.15 In het HVP dienen afzonderlijke locaties te zijn vastgesteld voor wel en niet gecontroleerde personen en hun bezittingen, en, indien mogelijk, afzonderlijke plaatsen voor het inschepen/ontschepen van passagiers, en de bemanningsleden en hun bezittingen teneinde te waarborgen dat niet gecontroleerde personen niet in contact kunnen komen met wel gecontroleerde personen.
- 16.16 In het HVP dient de frequentie te zijn vastgesteld van de toepassing van alle toegangscontroles, vooral als ze willekeurig of nu en dan worden toegepast.
- Veiligheidsniveau 1
- 16.17 Voor veiligheidsniveau 1 dienen in het HVP de controlepunten te zijn vastgesteld waar de volgende veiligheidsmaatregelen kunnen worden toegepast:

**▼B**

- .1 gebieden waarvoor beperkingen gelden, die door middel van hekken of andere hindernissen omheind dienen te zijn volgens normen die door de verdragsluitende staat dienen te zijn goedgekeurd;
  - .2 het controleren van de identiteit van alle personen die in verband met de aanwezigheid van een schip toegang tot de havenfaciliteit willen verkrijgen, waaronder passagiers, bemanningsleden en bezoekers, en het aantonen van hun redenen hiertoe door bijvoorbeeld instructies zich te vervoegen, passagierstickets, pasjes, werkorders, enz. te controleren;
  - .3 het controleren van voertuigen die worden gebruikt door degenen die in verband met de aanwezigheid van een schip toegang tot de havenfaciliteit willen verkrijgen;
  - .4 het verifiëren van de identiteit van personeel van de havenfaciliteit en degenen die binnen de havenfaciliteit werkzaam zijn en hun voertuigen;
  - .5 het beperken van toegang om degenen die niet in dienst van de havenfaciliteit zijn of daarbinnen werkzaam zijn uit te sluiten, indien zij niet in staat zijn hun identiteit aan te tonen;
  - .6 het fouilleren van personen en het doorzoeken van persoonlijke bezittingen, voertuigen en hun inhoud; en
  - .7 het identificeren van alle toegangspunten waar geen regelmatig gebruik van wordt gemaakt, die permanent dicht en afgesloten dienen te zijn.
- 16.18 Bij veiligheidsniveau 1 dienen al degenen die toegang tot de havenfaciliteit willen verkrijgen, onderworpen te kunnen worden aan het fouilleren of doorzoeken. De frequentie van dit fouilleren of doorzoeken, waaronder willekeurig fouilleren of doorzoeken, dient te zijn gespecificeerd in het goedgekeurde HVP, en dient specifiek te zijn goedgekeurd door de verdragsluitende staat. Tenzij hier duidelijke veiligheidsredenen voor zijn, kan van bemanningsleden niet worden vereist dat zij hun collega's fouilleren of hun persoonlijke bezittingen doorzoeken. Alle dergelijke zoekacties zullen worden uitgevoerd op een wijze waarbij volledig rekening wordt gehouden met de mensenrechten van de desbetreffende persoon en waarmee zijn of haar menselijke waarde behouden blijft.

**Veiligheidsniveau 2**

- 16.19 Voor veiligheidsniveau 2 dienen in het HVP de extra veiligheidsmaatregelen te zijn vastgesteld die kunnen worden toegepast, die kunnen bestaan uit:
- .1 het toewijzen van extra personeel voor het bewaken van toegangspunten en het patrouilleren van begrenzendende omheiningen;
  - .2 het beperken van het aantal toegangspunten naar de havenfaciliteit, en het identificeren van de te sluiten toegangspunten en de middelen voor het adequaat afsluiten daarvan;
  - .3 het verschaffen van middelen voor het belemmeren van verplaatsing door de resterende toegangspunten, bijvoorbeeld beveiligde hindernissen;
  - .4 het verhogen van de frequentie van het fouilleren van personen, en het doorzoeken van persoonlijke bezittingen en voertuigen;
  - .5 het ontzeggen van de toegang aan bezoekers die niet in staat zijn aantoonbare, gegronde redenen te verschaffen voor het willen verkrijgen van toegang tot de havenfaciliteit; en
  - .6 het gebruikmaken van patrouilleschepen om de veiligheid langs de waterkant te vergroten.

**Veiligheidsniveau 3**

- 16.20 Bij veiligheidsniveau 3 dient de havenfaciliteit de instructies op te volgen die zijn afgegeven door degenen die reageren op het veiligheidsincident of de dreiging daarop. In het HVP dienen de veiligheidsmaatregelen die kunnen worden genomen door de havenfaciliteit, in nauwe samenwerking met degenen die reageren en de schepen die aanwezig zijn bij de havenfaciliteit, in detail te zijn beschreven. Deze kunnen bestaan uit:

**▼B**

- .1 het tijdelijk ontzeggen van de toegang tot de gehele havenfaciliteit, of een deel daarvan;
- .2 het alleen verschaffen van toegang aan degenen die reageren op het veiligheidsincident of de dreiging daarop;
- .3 het tijdelijk ontzeggen van verplaatsingen te voet of per voertuig binnen de gehele havenfaciliteit, of een deel daarvan;
- .4 het verhogen van veiligheidspatrouilles binnen de havenfaciliteit, indien passend;
- .5 het opschorten van de havenactiviteiten binnen de gehele havenfaciliteit, of een deel daarvan;
- .6 het leiden van verplaatsingen van schepen met betrekking tot de gehele havenfaciliteit, of een deel daarvan; en
- .7 het evacueren van de gehele havenfaciliteit, of een deel daarvan;

**Gebieden binnen de havenfaciliteit waarvoor beperkingen gelden**

- 16.21 In het HVP dienen de gebieden waarvoor beperkingen gelden die binnen de havenfaciliteit moeten worden vastgesteld te zijn geïdentificeerd, en dient te zijn gespecificeerd in hoeverre de beperkingen gelden, wanneer de beperkingen gelden, welke veiligheidsmaatregelen moeten worden genomen teneinde de toegang tot deze gebieden te bewaken en om de activiteiten binnen deze gebieden te beheersen. Onder toepasselijke omstandigheden, dienen maatregelen die ervoor zorgen dat gebieden waarvoor tijdelijk beperkingen gelden, zowel vóór als na het aanwijzen als gebied waarvoor beperkingen gelden op veiligheid worden onderzocht, hiertoe ook te behoren. Het doel van gebieden waarvoor beperkingen gelden is:
- .1 het beschermen van passagiers, bemanningsleden, personeel van de havenfaciliteit en bezoekers, waaronder degenen die in verband met de aanwezigheid van een schip bezoeker zijn;
  - .2 het beschermen van de havenfaciliteit;
  - .3 het beschermen van schepen die de havenfaciliteit gebruiken en van dienst zijn;
  - .4 het beschermen van met betrekking tot de veiligheid gevoelige locaties en gebieden;
  - .5 het beschermen van beveiligings- en bewakingsapparatuur en -systemen; en
  - .6 het tegen knoeien beschermen van lading en scheepsvoorraden.
- 16.22 Het HVP dient te waarborgen dat er voor alle gebieden waarvoor beperking gelden duidelijke veiligheidsmaatregelen zijn vastgesteld voor controle op:
- .1 de toegang door personen;
  - .2 het binnenkomen, parkeren, laden en lossen van voertuigen;
  - .3 het verplaatsen en opslaan van lading en scheepsvoorraden; en
  - .4 ongebeleide bagage of persoonlijke bezittingen.
- 16.23 Het HVP dient erin te voorzien dat alle gebieden waarvoor beperkingen gelden duidelijk gemarkeerd dienen te worden, waarbij moet worden aangegeven dat er beperkingen gelden voor de toegang tot het gebied en dat aanwezigheid aldaar van onbevoegden een verzuim betreffende de veiligheid inhoudt.
- 16.24 Als er automatische toegangsdetectieapparatuur is geïnstalleerd, moet gevallen van toegang worden doorgegeven aan een meldkamer, waar men op een alarmsignaal kan reageren.
- 16.25 Gebieden waarvoor beperkingen gelden kunnen bestaan uit:
- .1 plaatsen op de wal en langs de waterkant die direct grenzen aan het schip;
  - .2 inschepings- en onschepingsplaatsen, aanhoudings- en verwerkingsplaatsen voor passagiers en bemanningsleden, waaronder fouilleer- en zoekpunten;

**▼B**

- .3 plaatsen waar het laden, lossen of opslaan van lading en voorraden plaatsvindt;
- .4 plaatsen waar gevoelige gegevens met betrekking tot de veiligheid, waaronder documenten van de lading, zijn opgeslagen;
- .5 plaatsen waar gevaarlijke goederen en gevaarlijke stoffen zijn opgeslagen;
- .6 controlekamers van de scheepsverkeersleiding, navigatiemiddelen en havenbeheergebouwen, waaronder beveiligings- en bewakingscontrolekamers;
- .7 plaatsen waar zich beveiligings- en bewakingsapparatuur bevindt of is opgeslagen;
- .8 essentiële elektrische, radio- en telecommunicatie, water- en andere utilitaire installaties; en
- .9 andere locaties in de havenfaciliteit waar de toegang door schepen, voertuigen en personen beperkt dient te worden.

16.26 Bij toestemming van de desbetreffende autoriteiten, kunnen de veiligheidsmaatregelen worden uitgebreid met een verbod op onbevoegde toegang tot bouwwerken waarvandaan waarnemingen op de havenfaciliteit kunnen worden uitgevoerd.

#### Veiligheidsniveau 1

16.27 Voor veiligheidsniveau 1 dienen in het HVP de veiligheidsmaatregelen te zijn vastgesteld die kunnen worden toegepast voor gebieden waarvoor beperkingen gelden, die kunnen bestaan uit:

- .1 het verschaffen van permanente of tijdelijke omheiningen rond de gebieden waarvoor beperkingen gelden, waarvan de normen door de verdragsluitende staat geaccepteerd dienen te zijn;
- .2 het verschaffen van toegangspunten waar de toegang kan worden beheerd door beveiligingspersoneel wanneer een toegangspunt in gebruik is en die effectief kunnen worden afgesloten wanneer een toegangspunt niet in gebruik is;
- .3 het verschaffen van pasjes die moeten worden getoond om het recht van een persoon om zich te bevinden binnen een gebied waarvoor beperkingen gelden vast te stellen;
- .4 het duidelijk markeren van voertuigen die toegang mogen hebben tot gebieden waarvoor beperkingen gelden;
- .5 het verschaffen van beveiligings- en patrouillepersoneel;
- .6 het verschaffen van automatische toegangsdetectieapparatuur of bewakingsapparatuur of -systemen voor het signaleren van onbevoegde toegang tot of verplaatsing binnen gebieden waarvoor beperkingen gelden; en
- .7 het beheren van de verplaatsing van schepen in de buurt van schepen die gebruikmaken van de havenfaciliteit.

#### Veiligheidsniveau 2

16.28 Voor veiligheidsniveau 2 dient het HVP de verhoging van de frequentie en intensiteit van het toezicht op en het beheer over de toegang tot gebieden waarvoor beperkingen gelden vast te stellen. In het HVP dienen de extra veiligheidsmaatregelen te zijn vastgesteld, die kunnen bestaan uit:

- .1 het verhogen van de doeltreffendheid van de hindernissen of hekken rond gebieden waarvoor beperkingen gelden, waaronder het gebruik van patrouilles of automatische toegangsdetectieapparatuur;
- .2 het verminderen van het aantal toegangspunten tot gebieden waarvoor beperkingen gelden en het verbeteren van het beheer dat wordt toegepast bij de resterende toegangspunten;
- .3 beperkingen op het parkeren op aan afgemeerde schepen grenzende terreinen;
- .4 het verder beperken van de toegang tot de gebieden waarvoor beperkingen gelden en van de verplaatsingen en opslag daarbinnen;

**▼B**

- .5 het gebruik van voortdurend bewaakte en registrerende bewakingsapparatuur;
- .6 het verhogen van het aantal en de frequentie van patrouilles, waaronder patrouilles langs de waterkant, die langs de grenzen van de gebieden waarvoor beperkingen gelden en binnen de gebieden worden uitgevoerd;
- .7 het vaststellen en beperken van de toegang tot terreinen die grenzen aan de gebieden waarvoor beperkingen gelden; en
- .8 het opleggen van beperkingen tot toegang door onbevoegde vaartuigen tot de wateren die grenzen aan schepen die gebruikmaken van de havenfaciliteit.

**Veiligheidsniveau 3**

- 16.29 Bij veiligheidsniveau 3 dient de havenfaciliteit de instructies op te volgen die zijn afgegeven door degenen die reageren op het veiligheidsincident of de dreiging daarop. In het HVP dienen de veiligheidsmaatregelen die kunnen worden genomen door de havenfaciliteit, in nauwe samenwerking met degenen die reageren en de schepen die aanwezig zijn bij de havenfaciliteit, in detail te zijn beschreven. Deze kunnen bestaan uit:
- .1 het instellen van extra gebieden waarvoor beperkingen gelden in de nabijheid van het veiligheidsincident, of de vermeende locatie van de bedreiging van de veiligheid, waartoe de toegang wordt ontzegd; en
  - .2 het voorbereiden op het doorzoeken van gebieden waarvoor beperkingen gelden als onderdeel van een zoekactie in de gehele havenfaciliteit, of een deel daarvan.

**Ladingsbehandeling**

- 16.30 De veiligheidsmaatregelen met betrekking tot ladingsbehandeling dienen:
- .1 geknoei te voorkomen; en
  - .2 te voorkomen dat lading die niet voor vervoer bestemd is, geaccepteerd en binnen de havenfaciliteit opgeslagen wordt.
- 16.31 In de veiligheidsmaatregelen dienen inventarisatieprocedures bij toegangspunten tot de havenfaciliteit opgenomen te zijn. Lading die zich eenmaal binnen de havenfaciliteit bevindt, dient te kunnen worden geïdentificeerd als gecontroleerd en geaccepteerd zijnde voor het laden in een schip of, in afwachting van het laden, voor tijdelijke opslag in een gebied waarvoor beperkingen gelden. Het kan beter zijn om de binnenkomst in de havenfaciliteit van lading waarvoor geen datum voor het laden is bevestigd, te beperken.

**Veiligheidsniveau 1**

- 16.32 Voor veiligheidsniveau 1 dienen in het HVP de veiligheidsmaatregelen te zijn vastgesteld die kunnen worden toegepast tijdens ladingsbehandeling, die kunnen bestaan uit:
- .1 routinecontroles van de lading, transportinstallaties en goederenopslagruimten binnen de havenfaciliteit vóór en tijdens het laden en lossen van goederen.
  - .2 controles om te waarborgen dat goederen die de havenfaciliteit binnenkomen overeenkomen met de volgbrief of het leveringsbriefje of een soortgelijk document van de lading;
  - .3 het doorzoeken van voertuigen; en
  - .4 het controleren van zegels en andere methoden die worden gebruikt om geknoei bij binnenkomst in de havenfaciliteit en bij opslag binnen de havenfaciliteit te voorkomen.
- 16.33 Het controleren van de lading kan op een of alle van de volgende wijzen geschieden:
- .1 visuele en fysieke inspectie; en
  - .2 gebruik van scanners/detectoren, mechanische apparatuur of honden.
- 16.34 Als er regelmatige of herhaaldelijke verplaatsingen van lading zijn, kan de BBF of de SBF, in overleg met de havenfaciliteit regelingen treffen met verschepers of anderen die verantwoordelijk zijn voor dergelijke goederen voor het controleren, verzegelen en plannen, en de documen-



**▼B**

tondersteuning, enz. op een andere locatie. Dergelijke regelingen dienen aan de desbetreffende HBF gecommuniceerd en met hem overeengekomen te worden.

**Veiligheidsniveau 2**

- 16.35 Voor veiligheidsniveau 2 dienen in het HVP de extra veiligheidsmaatregelen te zijn vastgesteld die kunnen worden toegepast tijdens ladingsbehandeling om de controle te verhogen, die kunnen bestaan uit:
- .1 een gedetailleerde controle van de lading, transportinstallaties en goederenopslagruimten binnen de havenfaciliteit;
  - .2 daar waar toepasselijk, intensievere controles om te waarborgen dat alleen de goederen die op de documenten vermeld staan de havenfaciliteit binnenkomen, daar tijdelijk worden opgeslagen en vervolgens in het schip worden geladen;
  - .3 het intensiever doorzoeken van voertuigen; en
  - .4 het verhogen van de frequentie voor en de gedetailleerdheid bij het controleren van zegels en andere methoden die worden gebruikt om geknoei te voorkomen.
- 16.36 Het gedetailleerd controleren van de lading kan op een of alle van de volgende wijzen geschieden:
- .1 het verhogen van de frequentie voor en de gedetailleerdheid bij het controleren van lading, transportinstallaties en goederenopslagruimten binnen de havenfaciliteit (visuele en fysieke inspectie);
  - .2 het verhogen van de frequentie van het gebruik van scanners/detectoren, mechanische apparatuur of honden; en
  - .3 het coördineren van verhoogde veiligheidsmaatregelen met de verscheper of andere verantwoordelijke partij, naast de reeds vastgestelde overeenkomst en procedures.

**Veiligheidsniveau 3**

- 16.37 Bij veiligheidsniveau 3 dient de havenfaciliteit de instructies op te volgen die zijn afgegeven door degenen die reageren op het veiligheidsincident of de dreiging daarop. In het HVP dienen de veiligheidsmaatregelen die kunnen worden genomen door de havenfaciliteit, in nauwe samenwerking met degenen die reageren en de schepen die aanwezig zijn bij de havenfaciliteit, in detail te zijn beschreven. Deze kunnen bestaan uit:
- .1 het beperken of opschorten van verplaatsingen van goederen of activiteiten binnen de gehele havenfaciliteit, of een deel daarvan of specifieke schepen; en
  - .2 het verifiëren van de inventaris en locatie van gevaarlijke goederen en gevaarlijke stoffen die binnen de havenfaciliteit zijn opgeslagen.

**Scheepsbevoorrading**

- 16.38 De veiligheidsmaatregelen met betrekking tot scheepsbevoorrading dienen:
- .1 ervoor te zorgen dat de integriteit van de scheepsvoorraden en de verpakkingen wordt gecontroleerd;
  - .2 te voorkomen dat scheepsvoorraden zonder inspectie worden geaccepteerd;
  - .3 geknoei te voorkomen;
  - .4 te voorkomen dat scheepsvoorraden worden geaccepteerd, indien niet besteld;
  - .5 te waarborgen dat het leverende voertuig wordt doorzocht; en
  - .6 ervoor te zorgen dat leverende voertuigen binnen de havenfaciliteit geleide krijgen.
- 16.39 Voor schepen die regelmatig gebruikmaken van de havenfaciliteit kan het passend zijn procedures voor het schip, de leveranciers en de havenfaciliteit vast te stellen, die betrekking hebben op de bekendmaking en tijdstippen van leveringen en de bijbehorende documenten. Er dient altijd een manier te zijn om te bevestigen dat voorraden die ter levering worden

**▼B**

aangeboden, vergezeld zijn van bewijsmateriaal dat ze door het schip zijn besteld.

**Veiligheidsniveau 1**

16.40 Voor veiligheidsniveau 1 dienen in het HVP de veiligheidsmaatregelen te zijn vastgesteld die kunnen worden toegepast om scheepsbevoorrading te controleren, die kunnen bestaan uit:

- .1 het controleren van scheepsvoorraden;
- .2 het vooraf bekendmaken van de samenstelling van de goederen, de bestuurdersgegevens en voertuigregistratie; en
- .3 het doorzoeken van het leverende voertuig.

16.41 Het controleren van scheepsbevoorrading kan op een of alle van de volgende wijzen geschieden:

- .1 visuele en fysieke inspectie; en
- .2 gebruik van scanners/detectoren, mechanische apparatuur of honden.

**Veiligheidsniveau 2**

16.42 Voor veiligheidsniveau 2 dienen in het HVP de extra veiligheidsmaatregelen te zijn vastgesteld die kunnen worden toegepast om de controle op scheepsbevoorrading te verhogen, die kunnen bestaan uit:

- .1 het gedetailleerd controleren van scheepsvoorraden;
- .2 het gedetailleerd doorzoeken van de leverende voertuigen;
- .3 het coördineren met de bemanning om de bestelling te vergelijken met het leveringsbriefje voordat de levering de havenfaciliteit binnenkomt; en
- .4 het begeleiden van leverende voertuigen binnen de havenfaciliteit.

16.43 Het gedetailleerd controleren van scheepsbevoorrading kan op een of alle van de volgende wijzen geschieden:

- .1 het verhogen van de frequentie en gedetailleerdheid van het doorzoeken van leverende voertuigen;
- .2 het verhogen van het gebruik van scanners/detectoren, mechanische apparatuur of honden; en
- .3 het beperken of verbieden van de binnenkomst van voorraden die de havenfaciliteit niet binnen een bepaalde termijn verlaten.

**Veiligheidsniveau 3**

16.44 Bij veiligheidsniveau 3 dient de havenfaciliteit de instructies op te volgen die zijn afgegeven door degenen die reageren op het veiligheidsincident of de dreiging daarop. In het HVP dienen de veiligheidsmaatregelen die kunnen worden genomen door de havenfaciliteit, in nauwe samenwerking met degenen die reageren en de schepen die aanwezig zijn bij de havenfaciliteit, die kunnen bestaan uit het voor beperking of opschorting voorbereiden van de bevoorrading van schepen binnen de gehele havenfaciliteit, of een deel daarvan, in detail te zijn beschreven.

**Omgang met onbegeleide bagage**

16.45 In het HVP dienen de veiligheidsmaatregelen te zijn vastgesteld die moeten worden toegepast om te waarborgen dat onbegeleide bagage (dat wil zeggen bagage, waaronder persoonlijke bezittingen, die zich op het punt waar geïnspecteerd of doorzocht wordt, niet bij de passagier of het bemanningslid bevindt) geïdentificeerd en onderworpen wordt aan de juiste screening, waaronder het doorzoeken van de bagage, voordat de bagage de havenfaciliteit mag binnenkomen en, afhankelijk van de opslagmogelijkheden, voordat deze van de havenfaciliteit aan boord van het schip wordt gebracht. Er wordt niet beoogd dat dergelijke bagage wordt onderworpen aan screening door zowel de havenfaciliteit als het schip en in die gevallen waarbij beide voldoende daartoe zijn toegerust, dient de verantwoordelijkheid voor screening te berusten bij de havenfaciliteit. Nauwe samenwerking met het schip is essentieel en er dienen maatregelen te worden getroffen om te waarborgen dat onbegeleide bagage na de screening veilig wordt behandeld.

**▼B****Veiligheidsniveau 1**

- 16.46 Voor veiligheidsniveau 1 dienen in het HVP de veiligheidsmaatregelen te zijn vastgesteld die kunnen worden toegepast bij de omgang met ongebeleide bagage om ervoor te zorgen dat ongebeleide bagage aan een volledige screening wordt onderworpen of volledig wordt doorzocht; hetgeen het gebruik van röntgenapparatuur kan inhouden.

**Veiligheidsniveau 2**

- 16.47 Voor veiligheidsniveau 2 dienen in het HVP de extra veiligheidsmaatregelen te zijn vastgesteld die kunnen worden toegepast bij de omgang met ongebeleide bagage en waarbij alle ongebeleide bagage volledig dient te worden doorgelicht met behulp van röntgenapparatuur.

**Veiligheidsniveau 3**

- 16.48 Bij veiligheidsniveau 3 dient de havenfaciliteit de instructies op te volgen die zijn afgegeven door degenen die reageren op het veiligheidsincident of de dreiging daarop. In het HVP dienen de veiligheidsmaatregelen die kunnen worden genomen door de havenfaciliteit, in nauwe samenwerking met degenen die reageren en de schepen die aanwezig zijn bij de havenfaciliteit, in detail te zijn beschreven. Deze kunnen bestaan uit:

- .1 het onderwerpen van dergelijke bagage aan uitgebreidere screening, bijvoorbeeld door deze ten minste door te lichten vanuit twee verschillende hoeken;
- .2 voorbereidingen ter beperking of opschorting van de behandeling van ongebeleide bagage; en
- .3 weigering om ongebeleide bagage in de havenfaciliteit te accepteren.

**Toezicht op de veiligheid van de havenfaciliteit**

- 16.49 De veiligheidsorganisatie van de havenfaciliteit dient de mogelijkheid te bezitten te allen tijde toezicht te houden op de havenfaciliteit en de toegangswegen daartoe, zowel over land als over water, waaronder de uren 's nachts en tijden wanneer het zicht slecht is, de gebieden binnen de havenfaciliteit waarvoor beperkingen gelden, de schepen die bij de havenfaciliteit aanwezig zijn en de gebieden rond de schepen. Bij dit toezicht is het gebruik van de volgende middelen mogelijk:

- .1 verlichting;
- .2 beveiligingspersoneel, waaronder begrepen patrouilles te voet, per voertuig en te water; en
- .3 automatische toegangsdetectieapparatuur en bewakingsapparatuur.

- 16.50 Indien gebruikt dient automatische toegangsdetectieapparatuur een hoorbaar en/of zichtbaar alarm te activeren op een plaats waar continu iemand aanwezig is of waarop voortdurend toezicht is.

- 16.51 In het HVP dienen de procedures en uitrusting te zijn vastgesteld die nodig zijn voor elk veiligheidsniveau en de middelen om te waarborgen dat bewakingsapparatuur ononderbroken kan functioneren, waarbij de mogelijke effecten van weersomstandigheden en stroomstoringen in acht dienen te worden genomen.

**Veiligheidsniveau 1**

- 16.52 Voor veiligheidsniveau 1 dienen in het HVP de veiligheidsmaatregelen te zijn vastgesteld die moeten worden toegepast. Deze kunnen bestaan uit een combinatie van verlichting en beveiligingspersoneel of het gebruik van beveiligings- en bewakingsapparatuur om ervoor te zorgen dat het beveiligingspersoneel van de havenfaciliteit:

- .1 het algehele gebied van de havenfaciliteit kan waarnemen, waaronder toegangen daartoe aan de wal en langs de waterkant;
- .2 toegangspunten, hindernissen en gebieden waarvoor beperkingen gelden kan waarnemen; en
- .3 de mogelijkheid heeft toe te zien op gebieden en verplaatsingen die grenzen aan schepen die van de havenfaciliteit gebruikmaken, onder andere door middel van intensivering van de verlichting die door het schip zelf wordt geboden.

**▼B****Veiligheidsniveau 2**

- 16.53 Voor veiligheidsniveau 2 dienen in het HVP de extra veiligheidsmaatregelen te zijn vastgesteld die moeten worden toegepast om de toezicht- en bewakingsmogelijkheden te verbeteren; het gaat hierbij onder meer om de volgende maatregelen:
- .1 het verhogen van het bereik en de intensiteit van de verlichtings- en toezichtapparatuur, waaronder het verschaffen van extra verlichting en toezicht in een groter gebied;
  - .2 het verhogen van de frequentie van patrouilles te voet, per voertuig of te water; en
  - .3 het toewijzen van extra beveiligingspersoneel voor toezicht en patrouilles.

**Veiligheidsniveau 3**

- 16.54 Bij veiligheidsniveau 3 dient de havenfaciliteit de instructies op te volgen die zijn afgegeven door degenen die reageren op het veiligheidsincident of de dreiging daarop. In het HVP dienen de veiligheidsmaatregelen die kunnen worden genomen door de havenfaciliteit, in nauwe samenwerking met degenen die reageren en de schepen die aanwezig zijn bij de havenfaciliteit, in detail te zijn beschreven. Deze kunnen bestaan uit:
- .1 het inschakelen van alle verlichting binnen of het verlichten van de directe omgeving van de havenfaciliteit;
  - .2 het inschakelen van alle bewakingsapparatuur waarmee de activiteiten kunnen worden geregistreerd binnen of aangrenzend aan de havenfaciliteit; en
  - .3 het instellen van de maximale tijdsduur die dergelijke bewakingsapparatuur kan blijven registreren.

**Uiteenlopende veiligheidsniveaus**

- 16.55 In het HVP dienen nadere details te zijn vastgelegd van de procedures en veiligheidsmaatregelen die de havenfaciliteit zou kunnen aannemen als de havenfaciliteit bij een lager veiligheidsniveau functioneert dan het veiligheidsniveau dat van toepassing is op een schip.

**Activiteiten die niet onder de Code vallen**

- 16.56 In het HVP dienen nadere details te zijn vastgelegd van de procedures en veiligheidsmaatregelen die de havenfaciliteit zou moeten toepassen als:
- .1 de havenfaciliteit in aanraking komt met een schip dat in een haven is geweest van een staat die niet tot de verdragsluitende staten behoort;
  - .2 de havenfaciliteit in aanraking komt met een schip waarop deze Code niet van toepassing is; en
  - .3 de havenfaciliteit in aanraking komt met vaste of drijvende platforms of met mobiele drijvende booreilanden op locatie.

**Verklaringen van Veiligheid**

- 16.57 In het HVP dienen de procedures te zijn vastgesteld die moeten worden gevolgd wanneer de HBF, in opdracht van de verdragsluitende staat om een Veiligheidsverklaring (VvV) verzoekt, of wanneer er door een schip om een VvV wordt verzocht.

**Controle, evaluatie en wijziging**

- 16.58 In het HVP dient te zijn vastgelegd hoe de HBF de blijvende doeltreffendheid van het HVP beoogt te controleren, alsmede de te volgen procedure bij evaluatie, actualisering of wijziging van het HVP.
- 16.59 Het HVP dient naar goeddunken van de HBF te worden geëvalueerd. Het HVP dient bovendien te worden geëvalueerd:
- .1 als de BVH met betrekking tot de desbetreffende havenfaciliteit wordt gewijzigd;
  - .2 als er bij een onafhankelijke controle van het HVP of bij het testen van de veiligheidsorganisatie van de havenfaciliteit door de verdragsluitende staat gebreken worden vastgesteld of de blijvende relevantie van belangrijke onderdelen van het goedgekeurde HVP in twijfel wordt getrokken.

**▼B**

- .3 na veiligheidsincidenten waarbij de havenfaciliteit betrokken is of dreigingen daarop; en
  - .4 na wijzigingen in het eigenaarschap of het operationele beheer van de havenfaciliteit.
- 16.60 De HBF kan na elke evaluatie van het plan toepasselijke wijzigingen op het goedgekeurde plan aanbevelen. Wijzigingen op het HVP met betrekking tot:
- .1 voorgestelde wijzigingen die de aanpak die is aangenomen om de veiligheid van de havenfaciliteit te behouden fundamenteel kunnen wijzigen; en
  - .2 het verwijderen, wijzigen of vervangen van permanente hindernissen, veiligheids- en bewakingsapparatuur en -systemen, enz. die voorheen als essentieel voor het behouden van de veiligheid van de havenfaciliteit werden beschouwd

dienen ter overweging en goedkeuring te worden voorgelegd aan de verdragsluitende staat die het oorspronkelijke HVP heeft goedgekeurd. Deze goedkeuring kan met of zonder wijzigingen op de voorgestelde veranderingen door of namens de verdragsluitende staat worden verschaft. Bij goedkeuring van het HVP dient de verdragsluitende staat aan te geven welke procedurele of fysieke wijzigingen aan de verdragsluitende staat ter goedkeuring dienen te worden voorgelegd.

**Goedkeuring van veiligheidsplannen van havenfaciliteiten**

- 16.61 HVP's dienen te worden goedgekeurd door de desbetreffende verdragsluitende staat, die toepasselijke procedures dient vast te stellen voor:
- .1 het voorleggen van HVP's aan de verdragsluitende staat;
  - .2 het in overweging nemen van HVP's;
  - .3 de goedkeuring van HVP's, met of zonder wijzigingen;
  - .4 het in overweging nemen van wijzigingen die na goedkeuring worden voorgelegd; en
  - .5 de procedures voor het inspecteren of controleren van de blijvende relevantie van het goedgekeurde HVP.

In alle fasen dienen stappen te worden genomen om te waarborgen dat de inhoud van het HVP vertrouwelijk blijft.

**Verklaring van Naleving door een Havenfaciliteit**

- 16.62 De verdragsluitende staat binnen wiens gebied zich een havenfaciliteit bevindt, kan een toepasselijke Verklaring van Naleving door een Havenfaciliteit (VvNHF) afgeven, waarin het volgende wordt aangegeven:
- .1 de havenfaciliteit;
  - .2 het feit dat de havenfaciliteit voldoet aan de bepalingen van hoofdstuk XI-2 en deel A van de Code;
  - .3 de geldigheidstermijn van de VvNHF, die dient te worden gespecificeerd door de verdragsluitende staat, maar die niet langer mag zijn dan vijf jaar; en
  - .4 de daaropvolgende, door de verdragsluitende staat vastgestelde keuringsregelingen en een bevestiging wanneer deze worden uitgevoerd.

- 16.63 De Verklaring van Naleving door een Havenfaciliteit dient conform de in de bijlage van dit deel van de Code vermelde vorm te zijn opgesteld. Indien de gebruikte taal niet Spaans, Frans of Engels is, kan de verdragsluitende staat tevens een vertaling in een van deze talen bijvoegen, indien de verdragsluitende staat dit toepasselijk acht.

**17. HAVENVEILIGHEIDSBEAMBTEN****Algemeen**

- 17.1 In de buitengewone gevallen waarin de scheepsveiligheidsbeambte vragen heeft over de geldigheid van de identificatiedocumenten van degenen die voor officiële doeleinden aan boord van het schip willen komen, dient de havenveiligheidsbeambte hem bij te staan.

**▼B**

- 17.2 De havenveiligheidsbeambte hoeft niet verantwoordelijk te zijn voor de bevestigingsroutines voor de identificatie van de degenen die aan boord van het schip willen komen.

*Zie bovendien paragraaf 15, 16 en 18 voor andere relevante instructies.*

18. TRAINING EN OEFENINGEN VOOR VEILIGHEID VAN DE HAVENFACILITEIT

**Training**

- 18.1 De havenveiligheidsbeambte dient, al naar gelang van toepassing, bekend te zijn met en getraind te worden in alle of een aantal van de volgende onderdelen:
- .1 veiligheidsadministratie;
  - .2 van toepassing zijnde internationale conventies, codes en aanbevelingen;
  - .3 van toepassing zijnde overheidswetgeving en -voorschriften;
  - .4 verantwoordelijkheden en functies van andere veiligheidsorganisaties;
  - .5 methodiek voor de beoordeling van de veiligheid van de havenfaciliteit;
  - .6 onderzoeks- en inspectiemethoden voor scheepsveiligheid en veiligheid van de havenfaciliteit;
  - .7 scheeps- en havenactiviteiten en -voorwaarden;
  - .8 veiligheidsmaatregelen voor het schip en de havenfaciliteit;
  - .9 paraatheid en reacties in noodsituaties, en voorzorgsmaatregelen;
  - .10 instructiemethoden voor veiligheidstraining en -scholing, waaronder veiligheidsmaatregelen en -procedures;
  - .11 omgang met gevoelige informatie met betrekking tot de veiligheid en de communicatie met betrekking tot de veiligheid;
  - .12 kennis van huidige bedreigingen met betrekking tot de veiligheid en patronen daarin;
  - .13 herkenning en opsporing van wapens, gevaarlijke stoffen en apparatuur;
  - .14 herkenning van de kenmerken en gedragspatronen van personen die de veiligheid kunnen bedreigen, zonder daarbij te discrimineren;
  - .15 technieken die worden gehanteerd om veiligheidsmaatregelen te ontduiken;
  - .16 veiligheidsapparatuur en -systemen, en de beperkingen van hun functies;
  - .17 methoden voor controle, inspectie, bewaking en toezicht;
  - .18 methoden voor het fouilleren en doorzoeken en voor onopvallende inspectie;
  - .19 veiligheidsoefeningen, waaronder oefeningen met schepen; en
  - .20 beoordeling van veiligheidsoefeningen.
- 18.2 Het personeel van de havenfaciliteit met specifieke beveiligingstaken dient, al naar gelang van toepassing, bekend te zijn met en getraind te worden in alle of een aantal van de volgende onderdelen:
- .1 kennis van huidige bedreigingen met betrekking tot de veiligheid en patronen daarin;
  - .2 herkenning en opsporing van wapens, gevaarlijke stoffen en apparatuur;
  - .3 herkenning van de kenmerken en gedragspatronen van personen die de veiligheid kunnen bedreigen;
  - .4 technieken die worden gehanteerd om veiligheidsmaatregelen te ontduiken;
  - .5 technieken voor massamanagement en -beheersing;

**▼B**

- .6 communicatie met betrekking tot de veiligheid;
  - .7 de werking van veiligheidsapparatuur en -systemen;
  - .8 het testen, ijken en onderhouden van veiligheidsapparatuur en -systemen;
  - .9 technieken voor inspectie, bewaking en toezicht; en
  - .10 methoden voor het fouilleren van personen en het doorzoeken van persoonlijke bezittingen, bagage, lading en scheepsvoorraden.
- 18.3 Al het andere personeel van de havenfaciliteit dient kennis te hebben van en bekend te zijn met de van toepassing zijnde bepalingen van het havenfaciliteitsveiligheidsplan op alle volgende onderdelen, of een aantal daarvan, al naar gelang van toepassing:
- .1 de betekenis van en de daaruit voortvloeiende vereisten voor de verschillende veiligheidsniveaus;
  - .2 herkenning en opsporing van wapens, gevaarlijke stoffen en apparatuur;
  - .3 herkenning van de kenmerken en gedragspatronen van personen die de veiligheid kunnen bedreigen; en
  - .4 technieken die worden gehanteerd om veiligheidsmaatregelen te ontduiken.

**Oefeningen**

- 18.4 Het doel van oefeningen is ervoor te zorgen dat het personeel van de havenfaciliteit kundig is in alle toegewezen beveiligingstaken op alle veiligheidsniveaus en in het identificeren van alle ontoereikendheden met betrekking tot de veiligheid die moeten worden aangepakt.
- 18.5 Om te waarborgen dat de bepalingen van het havenfaciliteitsveiligheidsplan effectief worden geïmplementeerd, dienen er minstens elk kwartaal oefeningen te worden gehouden, tenzij de specifieke omstandigheden anders aangegeven. Bij deze oefeningen dienen de afzonderlijke onderdelen van het plan, zoals de in artikel 15.11 vermelde bedreigingen met betrekking tot de veiligheid te worden getest.
- 18.6 Er dienen minstens eenmaal per kalenderjaar, met een periode van niet meer dan 18 maanden tussen de oefeningen, diverse soorten oefeningen te worden uitgevoerd, waarbij sprake kan zijn van deelname door havenveiligheidsbeambten, tezamen met desbetreffende gezagsdragers van de verdragsluitende staten, veiligheidsbeambte van de maatschappij, of scheepsveiligheidsbeambten, indien beschikbaar. Verzoeken tot deelname van veiligheidsbeambten van de maatschappij of scheepsveiligheidsbeambten aan gezamenlijke oefeningen dienen plaats te vinden met het oog op de veiligheid en implicaties voor de werkzaamheden van het schip. Bij deze oefeningen dienen de communicatie, coördinatie, beschikbaarheid van hulpmiddelen en de reacties te worden getest. Deze oefeningen kunnen:
- .1 op ware grootte of live worden uitgevoerd;
  - .2 uit computersimulatie of seminars bestaan; of
  - .3 worden gecombineerd met andere oefeningen, zoals oefeningen op het gebied van reacties op noodsituaties of andere oefeningen van overheidsinstanties voor de haven.
19. KEURING EN CERTIFICERING VOOR SCHEPEN
- Geen extra instructies.*”



*BIJLAGEN BIJ DEEL B*

**BIJLAGE 1**

Formulier voor een Veiligheidsverklaring tussen een schip en een havenfaciliteit <sup>(1)</sup>

**VEILIGHEIDSVERKLARING**

Naam van schip:	
Haven van registratie:	
IMO-nummer:	
Naam van havenfaciliteit:	

Deze VEILIGHEIDSVERKLARING is geldig van ..... tot ....., voor de volgende activiteiten:

.....  
(vermeld de activiteiten en hun bijzonderheden)

bij de volgende veiligheidsniveaus

Veiligheidsniveau(s) voor het schip:	
Veiligheidsniveau(s) voor de havenfaciliteit:	

De havenfaciliteit en het schip komen de volgende veiligheidsmaatregelen en verantwoordelijkheden overeen om naleving te waarborgen van de vereisten van deel A van de Internationale Code voor de Veiligheid van Schepen en van Havenfaciliteiten.

Activiteit	Door de initialen van de SBF of HBF in onderstaande kolommen toe te voegen wordt aangegeven dat de activiteit, overeenkomstig het desbetreffende goedgekeurde plan, wordt uitgevoerd door	
	De havenfaciliteit:	Het schip:
Het waarborgen dat alle beveiligingslaken worden uitgevoerd		
Het toezicht op gebieden waarvoor beperkingen gelden, om te waarborgen dat uitsluitend geautoriseerd personeel toegang verkrijgt		
De controle op de toegang tot de havenfaciliteit		
De controle op de toegang tot het schip		
Het toezicht op de havenfaciliteit, waaronder ligplaatsen en gebieden rond het schip		
Het toezicht op het schip, waaronder ligplaatsen en gebieden rond het schip		
Ladingsbehandeling		
Scheepsbevoorrading		
Omgang met onbegeleide bagage		
De controle op de inscheping van personen en hun bezittingen		
Het waarborgen dat de communicatie met betrekking tot de veiligheid tussen het schip en de havenfaciliteit gemakkelijk beschikbaar is		

<sup>(1)</sup> Dit formulier wordt gebruikt voor een veiligheidsverklaring tussen een schip en een havenfaciliteit. Indien de Veiligheidsverklaring dient voor twee schepen, dient dit model dienovereenkomstig te worden aangepast.



**▼ B**

De ondertekenaars van deze overeenkomst verklaren dat de veiligheidsmaatregelen en -regelingen voor zowel de havenfaciliteit als het schip gedurende de gespecificeerde activiteiten voldoen aan de bepalingen van hoofdstuk XI-2 en deel A van de Code, die wordt geïmplementeerd overeenkomstig de bepalingen die reeds zijn gesteld in hun goedgekeurde plan of de specifieke regelingen die zijn overeengekomen en in bijgevoegde bijlage zijn beschreven.

Gedateerd te ..... op .....

## Ondertekend voor en namens

de havenfaciliteit:	het schip:
<i>(handtekening van havenveiligheidsbeambte)</i>	<i>(handtekening van kapitein of scheepsveiligheidsbeambte)</i>

## Naam en functie van ondertekenaar

Naam:	Naam:
Functie:	Functie:

## Contactgegevens

*(in te vullen al naar gelang van toepassing)*

*(de telefoonnummers of de te gebruiken radiokanalen of -frequenties vermelden)*

voor de havenfaciliteit:	voor het schip:
Havenfaciliteit	Kapitein
Havenveiligheidsbeambte	Scheepsveiligheidsbeambte
	Bedrijf
	Veiligheidsbeambte van de maatschappij



## BIJLAGE 2

Formulier voor een Verklaring van Naleving door een Havenfaciliteit

### VERKLARING VAN NALEVING DOOR EEN HAVENFACILITEIT

(Officieel zegel)

(Staat)

Verklaringsnummer .....

Afgegeven onder de bepalingen van deel B van de  
INTERNATIONALE CODE VOOR DE VEILIGHEID VAN SCHEPEN EN VAN HAVENFACILITEITEN (ISPS-CODE)

De overheid van .....  
(naam van staat)

Naam van havenfaciliteit: .....

Adres van havenfaciliteit: .....

HIERMEE WORDT VERKLAARD dat de naleving door deze havenfaciliteit van de bepalingen van hoofdstuk XI-2 en deel A van de Internationale Code voor de Veiligheid van Schepen en van Havenfaciliteiten (ISPS-code) is gekeurd en dat deze havenfaciliteit functioneert overeenkomstig het goedgekeurde havenfaciliteitsveiligheidsplan. Dit plan is goedgekeurd voor <vermeld de soorten activiteiten, typen schepen of activiteiten of andere relevante gegevens> (doorstrepen wat niet van toepassing is):

Passagiersschip

Hogesnelheidspassagiersschip

Hogesnelheidsvrachtschip

Bulkvrachtschip

Olietanker

Chemicaliëntanker

Gastanker

Mobiele drijvende booreilanden

Andere vrachtschepen dan de hierboven genoemde

Deze Verklaring van Naleving is geldig tot ....., onder voorbehoud van keuringen (zie ommezijde)

Afgegeven te .....  
(plaats van afgifte van de verklaring)

Datum van afgifte .....

.....  
(handtekening van de bevoegde functionaris die dit document afgeeft)

.....  
(Zegel of stempel van afgevende instantie)



## ENDOSSEMENT VOOR KEURINGEN

De overheid van <naam van staat invullen> heeft vastgesteld dat deze Verklaring van Naleving geldig is onder voorbehoud van <desbetreffende bijzonderheden van de keuringen invullen (bijvoorbeeld verplicht, jaarlijks of niet volgens bepaald tijdschema)>.

HIERMEE WORDT VERKLAARD dat, tijdens een keuring die is uitgevoerd overeenkomstig artikel B/16.62.4 van de ISPS-code, de havenfaciliteit bleek te voldoen aan de desbetreffende bepalingen van hoofdstuk XI-2 van de Conventie en deel A van de ISPS-code.

1e KEURING

Ondertekend: .....  
(handtekening van de bevoegde functionaris)

Te: .....

Datum: .....

2e KEURING

Ondertekend: .....  
(handtekening van de bevoegde functionaris)

Te: .....

Datum: .....

3e KEURING

Ondertekend: .....  
(handtekening van de bevoegde functionaris)

Te: .....

Datum: .....

4e KEURING

Ondertekend: .....  
(handtekening van de bevoegde functionaris)

Te: .....

Datum: .....\*