

Uitgave
in de Nederlandse taal

Wetgeving

Inhoud

I *Besluiten waarvan de publikatie voorwaarde is voor de toepassing*

- ★ Verordening (EG) nr. 2978/94 van de Raad van 21 november 1994 betreffende de tenuitvoerlegging van IMO-resolutie A.747(18) inzake de toepassing van tonnagemeting op de ballastruimten in tankers met gescheiden-ballasttanks 1
- ★ Richtlijn 94/55/EG van de Raad van 21 november 1994 betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der Lid-Staten inzake het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg 7
- ★ Richtlijn 94/56/EG van de Raad van 21 november 1994 houdende vaststelling van de grondbeginselen voor het onderzoek van ongevallen en incidenten in de burgerluchtvaart 14
- ★ Richtlijn 94/57/EG van de Raad van 22 november 1994 inzake gemeenschappelijke voorschriften en normen voor met de inspectie en controle van schepen belaste organisaties en voor de desbetreffende werkzaamheden van maritieme instanties ... 20
- ★ Richtlijn 94/58/EG van de Raad van 22 november 1994 inzake het minimumopleidingsniveau van zeevarenden 28

I

(Besluiten waarvan de publikatie voorwaarde is voor de toepassing)

VERORDENING (EG) Nr. 2978/94 VAN DE RAAD

van 21 november 1994

betreffende de tenuitvoerlegging van IMO-resolutie A.747(18) inzake de toepassing van tonnagemeting op de ballastruimten in tankers met gescheiden-ballasttanks

DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

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

Gezien het voorstel van de Commissie ⁽¹⁾,

Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité ⁽²⁾,

Overeenkomstig de procedure van artikel 189 C van het Verdrag ⁽³⁾,

Overwegende dat de zee nog steeds op bedrijfsmatige en accidentele wijze door olietankers wordt verontreinigd en dat het vervoer van olie met tankers van het conventionele type een voortdurende bedreiging van het mariene milieu inhoudt;

Overwegende dat er internationaal overeengekomen voorschriften betreffende het ontwerp en de exploitatie van milieuvriendelijke olietankers zijn vastgesteld onder auspiciën van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO);

Overwegende dat het gebruik van milieuvriendelijke olietankers in het voordeel is zowel van de kuststaten als van de industrie;

Overwegende dat in internationale verdragen bepalingen zijn opgenomen met betrekking tot de certificatie van olietankers; dat voor het meten van de tonnage van gescheiden-ballasttanks in olietankers door de IMO een specifieke regeling is getroffen;

Overwegende dat op één na alle Lid-Staten het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen van 1973 en het daarop betrekking hebbende Protocol van 1978 (Marpol 73/78) hebben bekrachtigd en geïmplementeerd; dat alle Lid-Staten het Internationaal Verdrag betreffende de meting van schepen van 1969 hebben bekrachtigd en geïmplementeerd;

Overwegende dat in resolutie A.722(17), aangenomen door de Vergadering van de IMO van 6 november 1991, en in de daarop aansluitende resolutie A.747(18) inzake de toepassing van tonnagemeting op de ballastruimten in tankers met gescheiden-ballasttanks (SBT's), aangenomen door de Vergadering van de IMO op 4 november 1993, de algemene wens wordt uitgesproken dat het ontwerpen van milieuvriendelijke tankers en het gebruik van gescheiden-ballasttanks in olietankers aangemoedigd moeten worden;

Overwegende dat de Vergadering van de IMO in haar resolutie A.747(18) ten eerste de regeringen heeft verzocht de havenautoriteiten te adviseren haar aanbeveling toe te passen en bij de vaststelling van rechten die gebaseerd zijn op de brutotonnage voor alle tankers met een gescheiden-ballastcapaciteit overeenkomstig voorschrift 13 van bijlage I bij Marpol 73/78 de tonnage van de gescheiden-ballasttanks af te trekken, en ten tweede de regeringen heeft verzocht de loodsautoriteiten te adviseren zich te conformeren aan de aanbeveling;

Overwegende dat de Raad ermee heeft ingestemd dat, naar gelang van de behoefte, op communautair of nationaal niveau intensievere maatregelen worden genomen om ervoor te zorgen dat op adequate wijze wordt voldaan aan de eisen inzake maritieme veiligheid en preventie van verontreiniging van de zee; dat het wenselijk is het gebruik te bevorderen van dubbelwandige olietankers en olietankers van een alternatief ontwerp, die voldoen aan voorschrift 13 F van bijlage I bij Marpol 73/78, zoals gewijzigd op 6 maart 1992, alsook van olietankers met gescheiden-ballasttanks;

Overwegende dat dubbelwandige olietankers en olietankers van een alternatief ontwerp in het kader van deze

⁽¹⁾ PB nr. C 5 van 7. 1. 1994, blz. 4.

⁽²⁾ PB nr. C 295 van 22. 10. 1994, blz. 26.

⁽³⁾ Advies van het Europees Parlement van 3 mei 1994 (PB nr. C 205 van 25. 7. 1994, blz. 59), gemeenschappelijk standpunt van de Raad van 19 september 1994 (PB nr. C 301 van 27. 10. 1994, blz. 34) en besluit van het Europees Parlement van 16 november 1994 (nog niet in het Publikatieblad verschenen).

verordening moeten worden behandeld alsof hun gescheiden-ballasttanks voldoen aan voorschrift 13 van bijlage I bij Marpol 73/78;

Overwegende dat het niet aangaat scheepseigenaars en -exploitanten die gebruik maken van olietankers welke qua ontwerp en gebruik milieuvriendelijk zijn, te benadelen;

Overwegende dat met name het heffen van rechten op de tonnage van gescheiden-ballasttanks van olietankers, als die tanks niet voor het vervoer van goederen worden gebruikt, financieel nadelig is voor degenen die een belangrijke bijdrage hebben geleverd voor een schoner milieu;

Overwegende dat de afzonderlijke havenautoriteiten om economische redenen niet wensen te worden benadeeld, als zij als enige de IMO-resolutie ten uitvoer zouden leggen;

Overwegende dat IMO-resoluties A.722(17) en A.747(18) door alle Lid-Staten wel zijn aangenomen, maar nog niet ten uitvoer zijn gelegd;

Overwegende dat er, met het oog op de bescherming van het mariene milieu tegen verontreiniging door olietankers van een conventioneel type, in de Gemeenschap op uniforme wijze uitvoering moet worden gegeven aan internationaal goedgekeurde voorschriften betreffende de toepassing van heffingen op olietankers door de haven- en loodsautoriteiten;

Overwegende dat, teneinde concurrentievervalsing in de Gemeenschap te voorkomen en efficiënte en rendabele oplossingen te vinden, een verordening het beste middel is om, met inachtneming van het subsidiariteitsbeginsel, een gecoördineerde actie op te zetten voor de uniforme toepassing van de internationaal goedgekeurde voorschriften;

Overwegende dat de vlaggestaat dan wel andere instanties die het internationale certificaat ter voorkoming van verontreiniging door olie en de internationale meetbrief (1969) afgeven, alsmede de scheepseigenaars en organen die rechten op olietankers heffen, moeten samenwerken bij de tenuitvoerlegging van IMO-resolutie A.747(18) met het oog op een betere bescherming van het mariene milieu;

Overwegende dat in sommige Lid-Staten al regelingen bestaan om de heffingen voor milieuvriendelijke vaartuigen op een andere basis dan IMO-resolutie A.747(18) te verlagen; dat, in de geest van die resolutie, moet worden voorzien in een alternatieve regeling voor tonnagerechten via een van het normale tarief afwijkend percentage, zodat het gemiddelde verschil ten minste overeenkomt met het in de resolutie beoogde verschil; dat voorts moet worden gegarandeerd dat olietankers met gescheiden-ballasttanks nooit een minder gunstige behandeling krijgen, ook wanneer de rechten niet op basis van tonnage worden berekend,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Haven- en loodsautoriteiten in de Gemeenschap dienen, overeenkomstig het bepaalde in deze verordening:

- a) de op 4 november 1993 door de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) goedgekeurde resolutie A.747(18) inzake de toepassing van tonnagemeting op de ballastruimten van gescheiden-ballasttanks van olietankers, waarvan de bijlage in bijlage II bij deze verordening is vervat, binnen de Gemeenschap ten uitvoer te leggen, teneinde het gebruik van olietankers met gescheiden-ballasttanks, met inbegrip van dubbelwandige olietankers en olietankers van een alternatief ontwerp, aan te moedigen;
- b) een regeling toe te passen ter verlaging van op olietankers met gescheiden-ballasttanks toegepaste heffingen, gebaseerd op een verlagingregeling die zich onderscheidt van, maar geïnspireerd is op IMO-resolutie A.747(18).

Artikel 2

Deze verordening is van toepassing op olietankers die:

- in speciaal daartoe bestemde tanks gescheiden ballast kunnen vervoeren;
- ontworpen, gebouwd, aangepast, uitgerust en geëxploiteerd worden als olietankers met gescheiden-ballasttanks, met inbegrip van dubbelwandige olietankers en olietankers met een alternatief ontwerp;
- beantwoorden aan de voorschriften van het Internationaal Verdrag betreffende de meting van schepen van 1969, en
- waarvoor een internationale meetbrief (1969) is afgegeven.

Artikel 3

1. Voor de toepassing van deze verordening wordt verstaan onder:

- a) „olietanker”: een schip dat beantwoordt aan de omschrijving van olietankschip in voorschrift 1, punt 4, van bijlage I van Marpol 73/78;
- b) „gescheiden ballast”: de ballast die beantwoordt aan de omschrijving van gescheiden ballast in voorschrift 1, punt 17, in bijlage I van Marpol 73/78;
- c) „gescheiden-ballasttank”: een tank die uitsluitend gebruikt wordt voor het vervoer van gescheiden ballast;
- d) „olietanker met gescheiden-ballasttanks”: een van gescheiden-ballasttanks voorziene olietanker die door de regering van de vlaggestaat of door andere namens die Staat daartoe bevoegde instanties is gecertificeerd

als olietanker voorzien van gescheiden-ballasttanks. Bedoelde overeenstemming moet door de bevoegde instantie duidelijk worden vermeld in het desbetreffende vak van het bijvoegsel bij het internationale certificaat van voorkoming van verontreiniging door olie;

- e) „dubbelwandige olietanker”: een olietanker met gescheiden-ballasttanks die gebouwd is overeenkomstig voorschrift 13 F, punt 3, van bijlage I van Marpol 73/78;
- f) „olietanker van een alternatief ontwerp”: een olietanker met gescheiden-ballasttanks die gebouwd is overeenkomstig voorschrift 13 F, punten 4 en 5, van bijlage I van Marpol 73/78;
- g) „Marpol 73/78”: het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen van 1973, als gewijzigd bij het bijbehorende Protocol van 1978, alsmede de wijzigingen daarop die van kracht zijn op de datum waarop deze verordening wordt aangenomen;
- h) „havenautoriteit”: een openbare of particuliere persoon die voor faciliteiten en diensten van de scheepvaart rechten heeft;
- i) „loodsautoriteit”: een openbare of particuliere persoon die bevoegd is loodsdiensten aan de scheepvaart te verlenen;
- j) „brutotonnage”: de maat voor de totale grootte van een schip, bepaald overeenkomstig het Internationaal Verdrag betreffende de meting van schepen van 1969;
- k) „verminderde brutotonnage”: de brutotonnage van een olietanker die als uitkomst wordt verkregen wanneer de brutotonnage van de gescheiden-ballasttanks, zoals bepaald volgens de formule in punt 4 van bijlage I bij deze verordening, in mindering is gebracht op de totale brutotonnage van het schip.

2. Bijlage II bevat de omschrijvingen in Marpol 73/78 van de termen vermeld in lid 1, onder a), b), e) en f).

Artikel 4

Het bevoegde orgaan neemt, voor de toepassing van deze verordening, bij de afgifte van de internationale meetbrief (1969) voor een olietanker met gescheiden-ballasttanks die overeenkomstig de voorschriften van het Internationaal Verdrag betreffende de meting van schepen van 1969 is gemeten, onder de rubriek „Opmerkingen” een verklaring conform punt 3 van bijlage I bij deze verordening op, waarin worden aangegeven:

- i) de tonnage van de gescheiden-ballasttanks van het schip; deze tonnage wordt berekend overeenkomstig de methode en procedure van punt 4 van bijlage I bij deze verordening, en
- ii) de verminderde brutotonnage van het vaartuig.

Artikel 5

1. Bij de vaststelling van de geheel of gedeeltelijk op de brutotonnage (BT) van het schip gebaseerde rechten voor olietankers, wordt door de haven- en loodsautoriteiten de tonnage van de gescheiden-ballasttanks van een olietanker buiten beschouwing gelaten, zodat hun berekeningen gebaseerd worden op het verminderde brutotonnage vermeld onder de rubriek „Opmerkingen” van de internationale meetbrief (1969) van het schip.

2. Bij wijze van alternatief dragen de haven- en loodsautoriteiten er zorg voor dat de rechten voor olietankers die krachtens artikel 2 onder het toepassingsgebied van deze verordening vallen, ten minste 17 % lager zijn dan de rechten voor tankers zonder gescheiden-ballasttanks met dezelfde brutotonnage.

Haven- en loodsautoriteiten die op 13 juni 1994 reeds een forfaitair systeem als bedoeld in de eerste alinea toepassen, maar daarbij een lager percentage hanteren, passen het minimumpercentage van 17 % uiterlijk per 1 januari 1997 toe.

3. Daar waar de rechten geheel op basis van andere factoren dan de brutotonnage worden berekend, zorgen de haven- en loodsautoriteiten ervoor dat olietankers met gescheiden-ballasttanks niet een minder gunstige behandeling krijgen dan wanneer de rechten overeenkomstig lid 1 of lid 2 zouden worden vastgesteld.

4. De haven- en loodsautoriteiten mogen op alle olietankers met gescheiden-ballasttanks slechts één van de in de leden 1, 2 en 3 genoemde systemen toepassen.

Artikel 6

Bijlage I bij deze verordening kan, in overeenstemming met de in artikel 7 omschreven procedure, worden gewijzigd om haar aan te passen aan eventuele wijzigingen van resolutie A.747(18) van de IMO en relevante internationale verdragen die in werking zijn getreden.

Artikel 7

1. De Commissie wordt bijgestaan door een comité bestaande uit vertegenwoordigers van de Lid-Staten en voorgezeten door de vertegenwoordiger van de Commissie. Dit Comité wordt door de Commissie bijeengeroepen wanneer dit voor de toepassing van deze verordening nodig is.

2. Het Comité stelt zijn reglement van orde vast.

3. De volgende procedure is van toepassing voor aangelegenheden die onder artikel 6 vallen:

- a) De vertegenwoordiger van de Commissie legt het Comité een ontwerp voor van de te nemen maatregelen. Het Comité brengt advies uit over dit ontwerp binnen een termijn die de voorzitter kan vaststellen

naar gelang van de urgentie van de materie. Het Comité spreekt zich uit met de meerderheid van stemmen die in artikel 148, lid 2, van het Verdrag is voorgeschreven voor de aanneming van de besluiten die de Raad op voorstel van de Commissie dient te nemen. Bij de stemming in het Comité worden de stemmen van de vertegenwoordigers van de Lid-Staten gewogen overeenkomstig genoemd artikel. De voorzitter neemt niet aan de stemming deel.

- b) De Commissie stelt de beoogde maatregelen vast wanneer zij in overeenstemming zijn met het advies van het Comité.
- c) Wanneer de beoogde maatregelen niet in overeenstemming zijn met het advies van het Comité of indien geen advies is uitgebracht, dient de Commissie onverwijld bij de Raad een voorstel in betreffende de te nemen maatregelen. De Raad besluit met gekwalificeerde meerderheid van stemmen. Indien de Raad binnen drie maanden na de indiening van het voorstel bij de Raad geen besluit heeft genomen, worden de voorgestelde maatregelen door de Commissie vastgesteld.

Artikel 8

1. De Lid-Staten stellen te gelegener tijd, maar vóór 31 december 1995, de voor de tenuitvoerlegging van deze verordening nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen vast.

Bedoelde bepalingen dienen, onder andere, betrekking te hebben op de organisatie van de controle, de controleprocedure en de controlemiddelen.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke Lid-Staat.

Gedaan te Brussel, 21 november 1994.

2. De Lid-Staten sturen de Commissie jaarlijks alle beschikbare informatie toe betreffende de toepassing van deze verordening, met inbegrip van de door hun havenautoriteiten en loodsautoriteiten begane overtredingen.

3. Wanneer de Lid-Staten de in lid 1 bedoelde bepalingen aannemen, wordt in die bepalingen naar deze verordening verwezen of wordt ernaar verwezen bij de officiële bekendmaking van die bepalingen. De regels voor deze verwijzing worden vastgesteld door de Lid-Staten.

4. De Lid-Staten stellen de Commissie onverwijld in kennis van alle bepalingen van intern recht die zij op het onder deze verordening vallende gebied vaststellen. De Commissie stelt de andere Lid-Staten daarvan in kennis.

Artikel 9

1. De Commissie evalueert jaarlijks, na de in artikel 8 bedoelde verslagen van de Lid-Staten te hebben ontvangen, op welke wijze aan de verordening uitvoering is gegeven.

2. De Commissie legt vóór 31 december 1998 aan het Europees Parlement en de Raad een evaluatieverslag voor onder het in artikel 5, lid 2, bedoelde systeem.

Artikel 10

Deze verordening treedt in werking op 1 januari 1996.

Voor de Raad

De Voorzitter

M. WISSMANN

*BIJLAGE I***Tonnagemeting van gescheiden-ballasttanks in olietankers**

Met het oog op de uniformiteit dienen de administraties, de voor het afgeven van internationale certificaten bevoegde organen en de instanties welke rechten heffen op olietankers, voor het meten van de gescheiden-ballasttanks in olietankers uit te gaan van de volgende beginselen:

1. Het schip is gecertificeerd als een olietanker met gescheiden-ballasttanks zoals bedoeld in punt 5 van het bijvoegsel bij het internationale certificaat van voorkoming van verontreiniging door olie, en de plaats waar de gescheiden-ballasttanks zich bevinden is aangegeven in punt 5.2 van dat bijvoegsel.
2. Gescheiden-ballasttanks zijn tanks die uitsluitend worden gebruikt voor het volledig van de olielading gescheiden vervoer van ballastwater, zoals omschreven in voorschrift 1, punt 17, van bijlage I bij Marpol 73/78. De gescheiden-ballasttanks moeten zijn voorzien van een volledig apart geïnstalleerd pomp- en leidingsysteem dat uitsluitend wordt gebruikt voor het opnemen en lozen van ballastwater uit en in de zee. Er mogen geen buisverbindingen zijn aangebracht tussen de gescheiden-ballasttanks en het zoetwatersysteem. Er mag niet van ballasttanks gebruik worden gemaakt voor het vervoer van lading of voor het opslaan van scheepsvoorraden of materiaal.

3. In de internationale meetbrief (1969) wordt onder de rubriek „Opmerkingen” de volgende verklaring met betrekking tot de tonnage van de gescheiden-ballasttanks in olietankers opgenomen:

„De gescheiden-ballasttanks zijn in overeenstemming met voorschrift 13 van bijlage I van het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen van 1973, zoals gewijzigd bij het daarop betrekking hebbende Protocol van 1978, en de totale tonnage van die uitsluitend voor het vervoer van gescheiden-ballastwater gebruikte tanks bedraagt

De verminderde voor de berekening van de rechten in aanmerking te nemen brutotonnage bedraagt...”.

4. Bovengenoemde tonnage van de gescheiden-ballasttanks wordt berekend aan de hand van de volgende formule:

$$K_1 \times V_b$$

waarin:

$K_1 = 0,2 + 0,02 \log V$ (of zoals getabelleerd in aanhangsel 2 van het Internationaal Verdrag betreffende de meting van schepen van 1969);

V = het totale volume in kubieke meter van alle in het schip besloten ruimten zoals omschreven in voorschrift 3 van het Internationaal Verdrag betreffende de meting van schepen van 1969;

V_b = het totale volume in kubieke meter van de gescheiden-ballasttanks gemeten in overeenstemming met voorschrift 6 van het Internationaal Verdrag betreffende de meting van schepen van 1969.

BIJLAGE II

Omschrijvingen in Marpol 73/78 van de termen, vermeld in artikel 3, lid 1, onder a), b), e) en f)

Ad lid 1, onder a)

„olietankschip”: een schip dat in de eerste plaats is gebouwd voor of aangepast aan het vervoer van olie in bulk in zijn laadruimten, daaronder begrepen elk combinatietankschip, en elk „chemicaliëntankschip” zoals omschreven in bijlage II van dit Verdrag, indien het schip een gehele of gedeeltelijke lading olie in bulk vervoert;

„combinatietankschip”: een schip ingericht voor afwisselend vervoer van olie en stortladingen;

„chemicaliëntankschip”: een schip dat in de eerste plaats is gebouwd of aangepast voor het vervoer in bulk van schadelijke vloeistoffen met inbegrip van een „olietankschip” zoals omschreven in bijlage I van dit Verdrag, ingeval hiermede een gehele of gedeeltelijke lading schadelijke vloeistoffen in bulk wordt vervoerd.

Ad lid 1, onder b)

„gescheiden ballast”: het ballastwater dat wordt ingenomen in een tank die volledig is gescheiden van de olielading en van het brandstofstelsel en die permanent wordt bestemd voor het vervoer van ballast of andere ladingen dan olie of schadelijke stoffen zoals onderscheidenlijk omschreven in de bijlagen van dit Verdrag.

Ad lid 1, onder e)

„dubbelwandige olietanker”: olietanker die over de gehele lengte van het ladingtankedeelte wordt beschermd door ballasttanks of ruimten die geen ladingtanks of brandstoftanks zijn.

Ad lid 1, onder f)

„olietanker van een alternatief ontwerp”:

- olietanker die zodanig is ontworpen dat de druk die door lading en damp wordt uitgeoefend op de vlakbeplating van het schip die de enige scheiding vormt tussen de lading en de zee, niet hoger is dan de hydrostatische waterdruk van buitenaf;
 - olietanker die ontworpen is volgens een methode die in geval van aanvaring of stranding ten minste hetzelfde niveau van bescherming tegen verontreiniging door olie waarborgt en in principe is goedgekeurd door de Commissie voor de bescherming van het mariene milieu op basis van de door de Organisatie opgestelde richtlijnen.
-

RICHTLIJN 94/55/EG VAN DE RAAD

van 21 november 1994

betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der Lid-Staten inzake het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg

DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, inzonderheid op artikel 75,

Gezien het voorstel van de Commissie ⁽¹⁾,Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité ⁽²⁾,Overeenkomstig de procedure van artikel 189 C van het Verdrag ⁽³⁾,

- (1) Overwegende dat zowel het binnenlandse als het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de weg met de jaren sterk is toegenomen, waardoor de risico's bij ongevallen zijn vergroot;
- (2) Overwegende dat alle Lid-Staten, met uitzondering van Ierland, partij zijn bij de Europese Overeenkomst betreffende het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de weg (ADR), waarvan het geografische ressort zich tot buiten de Gemeenschap uitstrekt; dat daarin uniforme voorschriften zijn vastgesteld voor een veilig internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over de weg; dat het derhalve wenselijk is dat de werkingssfeer van die voorschriften wordt uitgebreid tot het binnenlandse verkeer teneinde de voorwaarden waaronder gevaarlijke goederen over de weg worden vervoerd in de hele Gemeenschap te harmoniseren;
- (3) Overwegende dat er geen communautaire wetgeving bestaat die het geheel van maatregelen bestrijkt waaraan moet worden voldaan om een veilig vervoer van gevaarlijke goederen te waarborgen en dat de desbetreffende nationale maatregelen sterk van de ene Lid-Staat tot de andere verschillen; dat deze discrepanties een belemmering vormen voor het vrij verstrekken van vervoerdiensten en daarnaast ook voor het vrije verkeer van voertuigen en transport-

voorzieningen; dat om deze belemmering weg te nemen uniforme voorwaarden voor het hele intra-communautaire vervoer moeten worden vastgesteld;

- (4) Overwegende dat een dergelijke maatregel op communautair niveau moet worden genomen om de samenhang met de overige communautaire wetgeving te waarborgen, voor een voldoende mate van harmonisatie te zorgen om het vrije verkeer van goederen en diensten te vergemakkelijken, en om een hoog veiligheidsniveau bij binnenlands en internationaal vervoer te garanderen;
- (5) Overwegende dat de bepalingen van de onderhavige richtlijn de door de Gemeenschap in het kader van de doelstellingen van Agenda 21, hoofdstuk 19, van de Unced-conferentie van Rio de Janeiro in juni 1992 aangepane verbintenis, door de Gemeenschap en de Lid-Staten, om te streven naar de harmonisatie van de indelingssystemen voor gevaarlijke stoffen, onverlet laten;
- (6) Overwegende dat er nog geen specifieke communautaire wetgeving bestaat inzake de veiligheidsvoorwaarden voor het vervoer van biologische agentia en genetisch gemodificeerde organismen, ten aanzien waarvan een regeling is vastgesteld in de Richtlijnen 90/219/EEG ⁽⁴⁾, 90/220/EEG ⁽⁵⁾ en 90/679/EEG ⁽⁶⁾;
- (7) Overwegende dat de bepalingen van de onderhavige richtlijn het overige communautaire beleid op het gebied van de veiligheid van werknemers, de constructie van voertuigen en milieubescherming onverlet laten;
- (8) Overwegende dat het de Lid-Staten steeds vrij staat regelingen te treffen voor elk vervoer van gevaarlijke goederen op hun grondgebied met een niet onder de richtlijn vallend voertuig, ongeacht waar dat voertuig is ingeschreven;
- (9) Overwegende dat de Lid-Staten de gelegenheid moeten hebben specifieke voorschriften betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg op hun grondgebied toe te passen;

⁽¹⁾ PB nr. C 17 van 20. 1. 1994, blz. 6.

⁽²⁾ PB nr. C 195 van 18. 7. 1994, blz. 15.

⁽³⁾ Advies van het Europees Parlement van 3 mei 1994 (PB nr. C 205 van 25. 7. 1994, blz. 54), gemeenschappelijk standpunt van de Raad van 19 september 1994 (PB nr. C 301 van 27. 10. 1994, blz. 25) en besluit van het Europees Parlement van 17 november 1994 (nog niet in het Publikatieblad verschenen).

⁽⁴⁾ PB nr. L 117 van 8. 5. 1990, blz. 1.

⁽⁵⁾ PB nr. L 117 van 8. 5. 1990, blz. 15.

⁽⁶⁾ PB nr. L 374 van 31. 12. 1990, blz. 1.

- (10) Overwegende dat de Lid-Staten de gelegenheid moet worden geboden om hun eisen inzake kwaliteitsborging te handhaven voor bepaalde nationale vervoersoperaties totdat de Commissie hieromtrent een verslag bij de Raad heeft ingediend;
- (11) Overwegende dat de bepalingen van de ADR toestaan overeenkomsten te sluiten waarbij van de ADR wordt afgeweken en dat het grote aantal dergelijke overeenkomsten tussen Lid-Staten tot verstoringen in het vrij verstrekken van vervoerdiensten met betrekking tot gevaarlijke goederen leidt; dat door de opnemings van de nodige bepalingen in de bijlagen bij deze richtlijn dergelijke afwijkingen overbodig kunnen worden gemaakt; dat in een overgangspeperiode dient te worden voorzien gedurende welke bestaande overeenkomsten verder door de Lid-Staten mogen worden toegepast;
- (12) Overwegende dat de ADR-bepalingen, met inbegrip van voorschriften inzake de constructie van voertuigen die gevaarlijke goederen vervoeren, in de communautaire wetgeving moeten worden verwerkt; dat in deze context moet worden voorzien in een overgangspeperiode waarin de Lid-Staten tijdelijk een aantal specifieke nationale bepalingen inzake de constructievereisten voor nationaal ingeschreven voertuigen kunnen handhaven;
- (13) Overwegende dat de informatieprocedures waarin wordt voorzien in aanverwante nationale wetgevingsvoorstellen dienen te worden overgenomen om de doorzichtigheid voor alle economische subjecten te vergroten;
- (14) Overwegende dat de Lid-Staten het recht dienen te behouden om ten aanzien van het binnenlandse vervoer voorschriften toe te passen die beantwoorden aan de aanbevelingen van de Verenigde Naties voor het gecombineerde vervoer van gevaarlijke goederen, voor zover de ADR nog niet in overeenstemming is gebracht met die aanbevelingen, wanneer het gecombineerde vervoer van gevaarlijke goederen daardoor wordt vergemakkelijkt;
- (15) Overwegende dat de Lid-Staten het recht dienen te hebben om, uitsluitend om andere redenen dan de veiligheid bij het transport, het vervoer van bepaalde gevaarlijke goederen over hun grondgebied te reguleren of te verbieden; dat in deze context de Lid-Staten zich het recht kunnen voorbehouden om voor te schrijven dat bepaalde zeer gevaarlijke stoffen uitsluitend per spoor of per schip mogen worden vervoerd, of dat voor bepaalde zeer gevaarlijke stoffen een zeer specifieke verpakking moet worden gebruikt;
- (16) Overwegende dat de Lid-Staten moet worden toegestaan om, wat deze richtlijn aangaat, voor bepaalde vervoersoperaties op hun grondgebied die met op hun grondgebied geregistreerde voertuigen worden uitgevoerd stringenter dan wel soepelere voorschriften toe te passen;
- (17) Overwegende dat bij deze harmonisatie van de voorwaarden met name rekening dient te worden gehouden met specifieke nationale omstandigheden en dat derhalve, met het oog op de nodige flexibiliteit, in de richtlijn aan de Lid-Staten de mogelijkheid moet worden geboden om bepaalde afwijkingen toe te passen; dat de toepassing van nieuwe ontwikkelingen in technologie en industrie niet mag worden belemmerd en dat daartoe in tijdelijke afwijkingen moet worden voorzien;
- (18) Overwegende dat het voor voertuigen die zijn geregistreerd in derde landen moet worden toegestaan internationaal vervoer te verrichten op het grondgebied van een Lid-Staat indien zij aan de bepalingen van de ADR voldoen;
- (19) Overwegende dat deze richtlijn snel aan de technische vooruitgang moet kunnen worden aangepast, teneinde rekening te houden met de nieuwe ADR-bepalingen en om besluiten te kunnen nemen met betrekking tot de toepassing en tenuitvoerlegging van noodmaatregelen in geval van ongevallen of andere voorvallen; dat te dien einde een comité moet worden ingesteld en een procedure moet worden vastgesteld voor nauwe samenwerking tussen de Lid-Staten en de Commissie in dit comité;
- (20) Overwegende dat de bijlagen bij deze richtlijn bepalingen bevatten met betrekking tot de beroepsopleiding van bepaalde bestuurders van voertuigen voor het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg; dat derhalve Richtlijn 89/684/EEG van de Raad van 12 december 1989 betreffende de beroepsopleiding van bepaalde bestuurders van voertuigen voor het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg⁽¹⁾ dient te worden ingetrokken,

HEEFT DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

HOOFDSTUK I

Toepassingsgebied, definities en algemene bepalingen

Artikel 1

1. Deze richtlijn is van toepassing op het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg dat binnen de Lid-Staten of tussen de Lid-Staten plaatsvindt. Zij geldt niet

⁽¹⁾ PB nr. L 398 van 30. 12. 1989, blz. 33.

voor het vervoer van gevaarlijke goederen door voertuigen die eigendom zijn of onder de verantwoordelijkheid vallen van de strijdkrachten.

2. De bepalingen van deze richtlijn laten evenwel het recht van de Lid-Staten onverlet om, met inachtneming van het Gemeenschapsrecht, voorschriften vast te stellen voor:

- a) het nationale en internationale vervoer van gevaarlijke goederen op hun grondgebied door niet onder deze richtlijn vallende voertuigen,
- b) specifieke verkeersregels voor het nationale en internationale vervoer van gevaarlijke goederen;
- c) kwaliteitsborging van de ondernemingen volgens de ISO-normen 9001 en 9002 wanneer zij nationaal vervoer verrichten:
 - i) van explosieve stoffen en voorwerpen van klasse 1, wanneer de hoeveelheid vervatte explosieve stof per vervoereenheid meer bedraagt dan:
 - 1 000 kg voor divisie 1.1,
 - of
 - 3 000 kg voor divisie 1.2,
 - of
 - 5 000 kg voor de divisies 1.3 en 1.5,
 - ii) in tanks of tankcontainers met een totale capaciteit van meer dan 3 000 liter van de volgende zeer gevaarlijke stoffen:
 - stoffen van klasse 2
 - gasen geklasseerd onder de letters at), bt), b), ct) en c),
 - sterk gekoelde vloeibaar gemaakte gasen onder 7° b) en 8° b),
 - stoffen van de klassen 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 5.2, 6.1 en 8
 - die in deze klassen niet onder b) of c) vallen,
 - of eronder vallen maar een gevarencode van drie of meer significante tekens hebben (exclusief nul),
 - iii) van de volgende colli van klasse 7 (radioactieve stoffen): splijtstoffen, colli van type B(U), colli van type B(M).

Het toepassingsgebied van de nationale bepalingen inzake deze vereisten mag niet worden verruimd.

Deze bepalingen vervallen wanneer vergelijkbare maatregelen door communautaire bepalingen verplicht worden gesteld.

De Commissie dient vóór 31 december 1998 bij de Raad een verslag in met daarin een evaluatie van de in dit punt bedoelde veiligheidsvoorschriften, welk rapport vergezeld gaat van een voorstel tot handhaving of intrekking van dit punt.

Artikel 2

In deze richtlijn wordt verstaan onder

- „ADR”, de Europese Overeenkomst betreffende het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de weg, van 30 september 1957 te Genève, zoals gewijzigd;
- „voertuig”, ieder voor deelname aan het wegverkeer bestemd compleet of niet-compleet motorvoertuig op ten minste vier wielen met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van meer dan 25 km/h, alsmede aanhangwagens daarvan, met uitzondering van voertuigen die zich over rails voortbewegen, landbouw- en bosbouwtrekkers en alle mobiele machines;
- „gevaarlijke goederen”: de stoffen en voorwerpen waarvan het vervoer over de weg krachtens de bijlagen A en B is verboden of slechts onder bepaalde voorwaarden is toegestaan;
- „vervoer”: ieder vervoer over de weg door een voertuig als hierboven omschreven, dat geheel of gedeeltelijk plaatsvindt via het openbare wegennet op het grondgebied van een Lid-Staat, met inbegrip van het onder de bijlagen vallende laden en lossen, onverminderd de bij de wetgevingen van de Lid-Staten voorgeschreven regeling betreffende de uit deze verrichtingen voortvloeiende verantwoordelijkheid.

Vervoer dat volledig binnen een gesloten ruimte plaatsvindt valt niet onder deze definitie.

Artikel 3

1. Onverminderd het bepaalde in artikel 6 komen gevaarlijke goederen die krachtens de bijlagen A en B bij deze richtlijn niet mogen worden vervoerd niet in aanmerking voor vervoer over de weg.

2. Onverminderd de overige bepalingen van deze richtlijn is het vervoer van andere in bijlage A vermelde gevaarlijke goederen toegestaan, mits wordt voldaan aan de in de bijlagen A en B genoemde voorwaarden, met name ten aanzien van:

- a) de verpakking en etikettering van de betrokken goederen, en
- b) de constructie, uitrusting en goede werking van het voertuig waarmee de betrokken goederen worden vervoerd.

HOOFDSTUK II

Afwijkingen, beperkingen en ontheffingen

Artikel 4

Iedere Lid-Staat mag, uitsluitend voor binnenlands vervoer met op zijn grondgebied geregistreerde voertuigen, bestaande nationale wetsbepalingen inzake het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg die in overeenstemming zijn met de aanbevelingen van de Verenigde Naties voor het vervoer van gevaarlijke goederen blijven toepassen totdat de bijlagen A en B bij deze richtlijn aan deze aanbevelingen zijn aangepast. Wanneer een Lid-Staat van deze mogelijkheid gebruik maakt, stelt hij de Commissie daarvan in kennis.

Artikel 5

1. Onverminderd andere communautaire wetgeving, met name betreffende de toegang tot de markt, behoudt iedere Lid-Staat het recht om, uitsluitend om andere redenen dan de vervoersveiligheid, zoals met name nationale veiligheid of milieubescherming, het vervoer van bepaalde gevaarlijke goederen over zijn grondgebied te verbieden of te reguleren.

2. Door een Lid-Staat opgelegde bepalingen betreffende het gebruik van voertuigen bij in randnummer 10 599 van bijlage B bij deze richtlijn toegestaan internationaal vervoer over zijn grondgebied zijn alleen plaatselijk van toepassing, gelden zowel voor binnenlands als voor internationaal vervoer en mogen op geen enkele wijze discriminerend zijn.

3. a) Iedere Lid-Staat kan ten aanzien van het vervoer door op zijn grondgebied geregistreerde of in gebruik genomen voertuigen stringenter bepalingen blijven toepassen, met uitzondering van voorschriften inzake de constructie.

b) De Lid-Staten mogen evenwel specifieke nationale bepalingen inzake het zwaartepunt van op hun grondgebied geregistreerde tankwagens blijven toepassen totdat het in bijlage B bij deze richtlijn opgenomen randnummer 211 128 wordt gewijzigd en uiterlijk tot en met 31 december 1998.

4. Indien een Lid-Staat van oordeel is dat bij ongevallen of incidenten is gebleken dat de veiligheidsbepalingen ontoereikend zijn om de gevaren die het vervoer inhoudt te beperken en handelen dringend geboden is, stelt hij de Commissie in de conceptfase in kennis van de voorgenomen maatregelen. De Commissie beslist volgens de procedure van artikel 9 of en voor hoe lang de maatregelen in kwestie mogen worden toegepast.

5. De Lid-Staten mogen op 31 december 1996 geldende nationale bepalingen handhaven op de volgende gebieden:

- het vervoer van stoffen van klasse 1.1;
- het vervoer van toxische, instabiele en/of brandbare gassen van klasse 2;
- het vervoer van stoffen die dioxines of furanen bevatten;
- of het vervoer in tanks of citernes van meer dan 3 000 liter van vloeistoffen van klasse 3, 4.2, 4.3, 5.1, 5.2, 6.1 of 8 die niet genoemd worden in een rubriek b) of c) van deze klassen.

Deze bepalingen mogen slechts betrekking hebben op:

- het verbod dit vervoer over de weg te doen plaatsvinden wanneer de mogelijkheid van vervoer per spoor of over het water bestaat;
- de verplichting bepaalde preferentiële routes te volgen, of
- andere bepalingen voor de verpakking van stoffen die dioxines of furanen bevatten.

Deze bepalingen mogen niet worden verruimd of strenger worden gemaakt. De Lid-Staten stellen de Commissie in kennis van deze nationale bepalingen. De Commissie stelt de andere Lid-Staten van die bepalingen in kennis.

Artikel 6

1. Iedere Lid-Staat kan het vervoer over de weg van overeenkomstig de internationale voorschriften inzake vervoer over zee of door de lucht ingedeelde, verpakte en gekenmerkte gevaarlijke goederen op zijn grondgebied toestaan wanneer het vervoer ook een traject over zee of door de lucht omvat.

2. De bepalingen in de bijlagen A en B die betrekking hebben op het gebruik van talen in de markering of de documenten gelden niet voor vervoer dat zich beperkt tot het grondgebied van één enkele Lid-Staat. Lid-Staten kunnen het gebruik van andere dan de in de bijlagen genoemde talen toestaan voor vervoer op hun grondgebied.

3. Iedere Lid-Staat kan op zijn grondgebied het gebruik toestaan van vóór 1 januari 1997 gebouwde voertuigen die niet aan de bepalingen van de richtlijn voldoen, maar waarvan de constructie in overeenstemming is met de voorschriften van de op 31 december 1996 geldende nationale wetgeving, mits de voertuigen zodanig worden onderhouden dat de desbetreffende veiligheidsniveaus in acht worden genomen.

4. Iedere Lid-Staat kan de tot en met 31 december 1996 bestaande nationale wetsbepalingen inzake de constructie, het gebruik en de voorwaarden voor het vervoer van

nieuwe houders in de zin van randnummer 2212 van bijlage A en van nieuwe tanks die verschillen van de bepalingen van de bijlagen A en B handhaven totdat wijzigingen naar normen voor de constructie en het gebruik van tanks en houders worden opgenomen in de bijlagen A en B met een even bindend karakter als de bepalingen van deze richtlijn en uiterlijk tot en met 31 december 1998. Vóór 1 januari 1999 vervaardigde tanks en houders die zodanig worden onderhouden dat de desbetreffende veiligheidsniveaus in acht worden genomen, mogen onder de oorspronkelijke voorwaarden in gebruik blijven.

5. Iedere Lid-Staat mag ten aanzien van de referentietemperatuur voor het vervoer op zijn grondgebied van vloeibaar gas of mengsels van vloeibaar gas andere nationale bepalingen handhaven dan die welke in de bijlagen A en B zijn opgenomen totdat er bepalingen betreffende passende referentietemperaturen voor welbepaalde klimaatzones zijn opgenomen in de Europese normen en in de bijlagen A en B naar die normen wordt verwezen.

6. Iedere Lid-Staat kan voor vervoer op zijn grondgebied het gebruik van vóór 1 januari 1997 vervaardigde doch niet overeenkomstig die ADR-bepalingen gecertificeerde verpakkingen toestaan, mits op de verpakking de fabricagedatum is aangebracht, de verpakking de desbetreffende tests zou kunnen doorstaan waarin was voorzien in de tot en met 31 december 1996 geldende nationale wetgeving, en alle verpakkingen van dat type zodanig worden onderhouden dat de desbetreffende veiligheidsniveaus in acht worden genomen (waarbij zij waar nodig moeten worden getest en geïnspecteerd), overeenkomstig het volgende tijdschema: metalen transportcontainers voor bulkgoederen en metalen vaten met een inhoud van meer dan 50 liter: gedurende een periode van maximaal 15 jaar vanaf de fabricagedatum; andere metalen verpakkingen en alle plastic verpakkingen: gedurende een periode van maximaal vijf jaar vanaf de fabricagedatum, doch uiterlijk tot en met 31 december 1998.

7. Iedere Lid-Staat kan tot en met 31 december 1998 het vervoer op zijn grondgebied van sommige vóór 1 januari 1997 verpakte gevaarlijke goederen toestaan, mits die goederen ingedeeld, verpakt en gekenmerkt zijn overeenkomstig de eisen van de vóór 1 januari 1997 geldende nationale wetgeving.

8. Iedere Lid-Staat kan voor vervoer op zijn grondgebied met op zijn grondgebied geregistreerde voertuigen die tot en met 31 december 1996 in zijn nationale wetgeving geldende bepalingen handhaven met betrekking tot het aanbrengen van een noodmaatregelcode, in plaats van het randnummer volgens bijlage B.

9. Iedere Lid-Staat kan, na raadpleging van de Commissie, minder stringente bepalingen handhaven dan die welke in de bijlagen A en B bij deze richtlijn zijn opgenomen voor het vervoer van kleine hoeveelheden van bepaalde gevaarlijke goederen op zijn grondgebied, met uitzondering van middel- en hoogactieve stoffen.

10. Mits de veiligheid daar niet onder lijdt, kan iedere Lid-Staat toestemming verlenen voor tijdelijke afwijkingen van de bijlagen A en B, teneinde op zijn grondgebied proefnemingen te kunnen verrichten die nodig zijn om bepalingen van die bijlagen te kunnen wijzigen met het oog op de aanpassing ervan aan de technische en industriële ontwikkelingen. De Lid-Staat stelt de Commissie in kennis van de toegestane afwijkingen. De Commissie stelt de andere Lid-Staten van die afwijkingen in kennis.

De door de bevoegde autoriteiten van de Lid-Staten op basis van de randnummers 2010 en 10 602 van de bijlagen A en B overeengekomen tijdelijke afwijkingen moeten in de vorm van een multilaterale overeenkomst aan de bevoegde autoriteiten van alle Lid-Staten worden voorgelegd door de bevoegde autoriteit die het initiatief tot de overeenkomst neemt. De Commissie wordt daarvoor in kennis gesteld.

Alle in de eerste twee alinea's bedoelde afwijkingen worden toegepast zonder dat daarbij onderscheid wordt gemaakt naar nationaliteit of vestigingsplaats van de verzender, de vervoerder of de ontvanger, hebben een looptijd van maximaal vijf jaar en zijn niet hernieuwbaar.

11. Iedere Lid-Staat kan toestemming geven voor eenmalig vervoer op zijn grondgebied van gevaarlijke goederen of voor vervoer dat verboden is op grond van de bijlagen A en B, dan wel vervoer dat wordt uitgevoerd onder voorwaarden die verschillen van die in de bijlagen A en B.

12. Onverminderd lid 2 kan iedere Lid-Staat gedurende een periode van maximaal twee jaar uiterlijk tot en met 31 december 1998, onder naleving van de ADR, met andere Lid-Staten gesloten overeenkomsten blijven toepassen, mits daarbij geen onderscheid naar nationaliteit of vestigingsplaats van de verzender, de vervoerder of de ontvanger wordt gemaakt. Andere afwijkingen als toegestaan bij de randnummers 2010 en 10 602 van de bijlagen A en B moeten voldoen aan de vereisten van lid 10.

Artikel 7

Behoudens nationale of communautaire bepalingen inzake de toegang tot de markt, mogen voertuigen die geregistreerd of in het verkeer toegelaten zijn in derde landen vervoer van gevaarlijke goederen verzorgen binnen de Gemeenschap indien dit vervoer voldoet aan de bepalingen van de ADR.

HOOFDSTUK III

Slotbepalingen

Artikel 8

Alle wijzigingen die nodig zijn om de bijlagen A en B aan te passen aan de wetenschappelijke en technische vooruit-

gang op de door deze richtlijn bestreken gebieden, teneinde rekening te houden met wijzigingen in de bijlagen van de ADR, worden vastgesteld volgens de procedure van artikel 9.

Artikel 9

1. De Commissie wordt bijgestaan door een comité voor het vervoer van gevaarlijke goederen, hierna „Comité” te noemen, bestaande uit vertegenwoordigers van de Lid-Staten en voorgezeten door een vertegenwoordiger van de Commissie.

2. De vertegenwoordiger van de Commissie legt het Comité een ontwerp voor van de te nemen maatregelen. Het Comité brengt over dit ontwerp advies uit binnen een termijn die de voorzitter kan bepalen naar gelang van de urgentie van het vraagstuk. Het Comité spreekt zich uit met de meerderheid van stemmen die in artikel 148, lid 2, van het Verdrag is voorgeschreven voor de aanneming van de besluiten die de Raad op voorstel van de Commissie dient te nemen. Bij stemming in het Comité worden de stemmen van de vertegenwoordigers van de Lid-Staten gewogen overeenkomstig genoemd artikel. De voorzitter neemt niet aan de stemming deel.

3. a) De Commissie stelt de beoogde maatregelen vast wanneer zij in overeenstemming zijn met het advies van het Comité.
- b) Wanneer de beoogde maatregelen niet in overeenstemming zijn met het advies van het Comité of indien geen advies is uitgebracht, dient de Commissie onverwijld bij de Raad een voorstel in betreffende de te nemen maatregelen. De Raad besluit met gekwalificeerde meerderheid van stemmen.

Indien de Raad na verloop van een termijn van drie maanden na de indiening van het voorstel bij de Raad geen besluit heeft genomen, worden de voorgestelde maatregelen door de Commissie vastgesteld.

Artikel 10

1. De Lid-Staten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om vóór 1 januari 1997 aan deze richtlijn te voldoen. Zij stellen de Commissie daarvan onverwijld in kennis.

Wanneer de Lid-Staten deze bepalingen aannemen, wordt in dië bepalingen naar de onderhavige richtlijn verwezen of wordt hiernaar verwezen bij de officiële bekendmaking van die bepalingen. De regels voor deze verwijzing worden vastgesteld door de Lid-Staten.

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

Artikel 11

1. Richtlijn 89/684/EEG wordt met ingang van 1 januari 1997 ingetrokken.

2. Door de Lid-Staten krachtens artikel 4, lid 2, van genoemde richtlijn uitsluitend voor binnenlands vervoer afgegeven voorlopige certificaten blijven geldig tot en met 31 december 1996. Krachtens artikel 4, lid 4, van genoemde richtlijn afgegeven certificaten kunnen worden gebruikt tot het einde van de geldigheidsduur daarvan, maar uiterlijk tot 1 juli 1997 voor in tanks vervoerde gevaarlijke goederen en voor explosieven en tot 1 januari 2000 voor andere gevaarlijke goederen.

Artikel 12

Deze richtlijn is gericht tot de Lid-Staten.

Gedaan te Brussel, 21 november 1994.

Voor de Raad

De Voorzitter

M. WISSMANN

BIJLAGE A

Randnummers 2 000 tot en met 3 999 van bijlage A van de Europese Overeenkomst betreffende het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de weg (ADR), zoals die gelden met ingang van 1 januari 1995, met dien verstande dat de woorden „overeenkomstsluitende partij” worden vervangen door „Lid-Staat”.

NB: De tekst zal in alle talen van de Europese Gemeenschappen worden gepubliceerd zodra een gecodificeerde tekst is opgesteld en de nodige vertalingen zijn gemaakt.

BIJLAGE B

Randnummers 10 000 tot en met 260 000 van bijlage B van de Europese Overeenkomst betreffende het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de weg (ADR), zoals die gelden met ingang van 1 januari 1995, met dien verstande dat de woorden „overeenkomstsluitende partij” worden vervangen door „Lid-Staat”.

NB: De tekst zal in alle talen van de Europese Gemeenschappen worden gepubliceerd zodra een gecodificeerde tekst is opgesteld en de nodige vertalingen zijn gemaakt.

RICHTLIJN 94/56/EG VAN DE RAAD

van 21 november 1994

houdende vaststelling van de grondbeginselen voor het onderzoek van ongevallen en incidenten in de burgerluchtvaart

DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

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

Gezien het voorstel van de Commissie ⁽¹⁾,

Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité ⁽²⁾,

Overeenkomstig de procedure van artikel 189 C van het Verdrag,

Overwegende dat er in de burgerluchtvaart in Europa een hoog veiligheidsniveau behouden moet blijven en dat al het mogelijke moet worden gedaan om het aantal ongevallen en incidenten te verminderen;

Overwegende dat snelle uitvoering van het technisch onderzoek van ongevallen en incidenten in de burgerluchtvaart en de veiligheid in de luchtvaart zou verbeteren doordat het dergelijke ongevallen en incidenten helpt voorkomen;

Overwegende dat rekening moet worden gehouden met het op 7 december 1944 in Chicago ondertekende Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, dat voorziet in de tenuitvoerlegging van de maatregelen die nodig zijn om de bedrijfszekerheid van luchtvaartuigen te verzekeren; dat inzonderheid rekening moet worden gehouden met bijlage 13 bij genoemd Verdrag, die voorziet in internationale normen en aanbevolen werkwijzen voor het onderzoek van ongevallen in de luchtvaart;

Overwegende dat volgens de internationale regels van bijlage 13 het onderzoek van ongevallen moet worden verricht onder de verantwoordelijkheid van de Staat waar het ongeval plaatsvindt;

Overwegende dat, indien in het geval van een ernstig incident hiernaar geen onderzoek geschiedt door de Staat waar het incident plaatsvindt, dit onderzoek dient te worden verricht door de Staat van inschrijving;

Overwegende dat onderzoek van ernstige incidenten op soortgelijke wijze moet worden uitgevoerd als onderzoek van ongevallen;

Overwegende dat bij de omvang van het onderzoek rekening dient te worden gehouden met de lering die eruit zal kunnen worden getrokken ter verbetering van de veiligheid;

Overwegende dat de veiligheid in de luchtvaart vereist dat onderzoek zo snel mogelijk wordt verricht;

Overwegende dat onderzoekers in staat moeten worden gesteld hun taak volledig ongehinderd te vervullen;

Overwegende dat de Lid-Staten, met inachtneming van de vigerende wetgeving ten aanzien van de bevoegdheden van de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor het gerechtelijk onderzoek, en in voorkomend geval in nauwe samenwerking met deze autoriteiten, ervoor dienen te zorgen dat degenen die belast zijn met het technisch onderzoek hun taak onder zo goed mogelijke omstandigheden kunnen vervullen;

Overwegende dat, ter voorkoming van belangenconflicten en eventuele betrokkenheid bij de oorzaken van het voorval dat wordt onderzocht, het onderzoek van ongevallen en incidenten in de burgerluchtvaart door of onder toezicht van een onafhankelijke instantie of organisatie moet worden uitgevoerd;

Overwegende dat deze instantie of organisatie naar behoren moet zijn toegerust en dat haar taken eveneens andere preventieactiviteiten kunnen omvatten;

Overwegende dat het wenselijk is dat de Lid-Staten maatregelen treffen om elkaar waar nodig wederzijdse bijstand te verlenen bij de uitvoering van de onderzoeken;

Overwegende dat een Lid-Staat de uitvoering van een onderzoek kan overdragen aan een andere Lid-Staat;

Overwegende dat het ter voorkoming van ongevallen van belang is dat de bevindingen van onderzoeken van ongevallen zo snel mogelijk openbaar worden gemaakt;

Overwegende dat bij het verspreiden van de bevindingen van onderzoeken van incidenten rekening moet worden gehouden met het specifieke karakter van incidenten;

Overwegende dat de Lid-Staten naar behoren rekening moeten houden met de uit een onderzoek van ongeval of incident voortvloeiende veiligheidsaanbevelingen;

⁽¹⁾ PB nr. C 257 van 22. 9. 1993, blz. 8, en PB nr. C 109 van 19. 4. 1994, blz. 14.

⁽²⁾ PB nr. C 34 van 2. 2. 1994, blz. 18.

⁽³⁾ Advies van het Europees Parlement van 9 maart 1994 (PB nr. C 91 van 28. 3. 1994, blz. 123), gemeenschappelijk standpunt van de Raad van 16 maart 1994 (PB nr. C 172 van 24. 6. 1994, blz. 46) en besluit van het Europees Parlement van 26 oktober 1994 (PB nr. C 323 van 21. 11. 1994).

Overwegende dat het technisch onderzoek uitsluitend tot doel heeft lering uit het gebeurde te trekken, zodat in de toekomst ongevallen en incidenten vermeden kunnen worden, en dat met de analyse van het gebeurde, en de daaruit voortvloeiende bevindingen en veiligheidsaanbevelingen derhalve niet wordt beoogd om schuldigen of aansprakelijken aan te wijzen,

HEEFT DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Doel

Deze richtlijn beoogt de veiligheid in de luchtvaart te verbeteren door de snelle uitvoering te bevorderen van technisch onderzoek dat uitsluitend ten doel heeft toekomstige ongevallen of incidenten te voorkomen.

Artikel 2

Toepassingsgebied

1. Deze richtlijn betreft het onderzoek van ongevallen en incidenten in de burgerluchtvaart die zich op het grondgebied van de Gemeenschap voordoen, met inachtneming van de internationale verplichtingen van de Lid-Staten.
2. Deze richtlijn is eveneens buiten het grondgebied van de Gemeenschap van toepassing op:
 - i) het onderzoek van ongevallen waarbij een in een Lid-Staat ingeschreven luchtvaartuig is betrokken, wanneer dergelijk onderzoek niet door een andere Staat wordt verricht;
 - ii) het onderzoek van ernstige incidenten waarbij een in een Lid-Staat ingeschreven of door een in een Lid-Staat gevestigde onderneming geëxploiteerd luchtvaartuig is betrokken, wanneer dergelijk onderzoek niet door een andere Staat wordt verricht.

Artikel 3

Definities

Voor de toepassing van deze richtlijn wordt verstaan onder:

- a) „ongeval”: een met het gebruik van een luchtvaartuig verband houdend voorval dat plaatsvindt tussen het tijdstip waarop een persoon zich aan boord begeeft met het voornemen een vlucht uit te voeren en het tijdstip waarop alle personen die zich met dit voornemen aan boord hebben begeven, zijn uitgestapt, en waarbij
 1. een persoon dodelijk of ernstig gewond raakt als gevolg van:
 - het zich in het luchtvaartuig bevinden, of
 - direct contact met een onderdeel van het luchtvaartuig, inclusief onderdelen die van het luchtvaartuig zijn losgeraakt, of
 - directe blootstelling aan de uitlaatstroom van de reactoren,
 behalve wanneer de letsels een natuurlijke oorzaak hebben, door de persoon zelf of door anderen zijn toegebracht, of wanneer de letsels verstekelingen treffen die zich buiten de normale voor de passagiers en het personeel bedoelde ruimten ophouden,

of
 2. het luchtvaartuig schade of een structureel defect oploopt:
 - waardoor afbreuk wordt gedaan aan zijn soliditeit, prestaties of vluchtkenmerken
 - en
 - die normaliter ingrijpende herstelwerkzaamheden of vervanging van het getroffen onderdeel noodzakelijk zouden maken,
 behalve wanneer het gaat om motorstoring of motorschade en de schade beperkt is tot de motor, de motorkap of motoronderdelen, dan wel om schade die beperkt is tot de propellers, de vleugelpunten, de antennes, de banden, de remmen, de stroomlijnkappen of tot deukjes of gaatjes in de vliegtuighuid, of
 3. het luchtvaartuig vermist wordt of volledig onbereikbaar is;
- b) „ernstig letsel”: een door een persoon bij een ongeval opgelopen letsel dat:
 1. opneming in een ziekenhuis gedurende meer dan 48 uur vereist, welke aanvangt binnen zeven dagen na het oplopen van het letsel; of
 2. de breuk van een bot tot gevolg heeft (uitgezonderd enkelvoudige breuken van vingers, tenen of de neus); of
 3. gepaard gaat met scheurwonden die ernstige bloedingen of beschadigingen van zenuwen, spieren of pezen veroorzaken; of
 4. gepaard gaat met letsel aan een inwendig orgaan; of
 5. gepaard gaat met tweedegraads of derdegraads brandwonden of brandwonden over meer dan 5% van het lichaamsoppervlak; of
 6. gepaard gaat met geconstateerde blootstelling aan besmettelijke stoffen of schadelijke straling;
- c) dodelijk letsel: een door een persoon bij een ongeval opgelopen letsel dat binnen 30 dagen na het tijdstip van het ongeval de dood tot gevolg heeft;

- d) „oorzaken”: handelingen, verzuimen, gebeurtenissen, omstandigheden of een combinatie daarvan, die tot het ongeval of incident hebben geleid;
- e) „onderzoek”: de met het oog op de preventie van ongevallen en incidenten verrichte handelingen, omvattende het verzamelen en analyseren van informatie, het overzicht van de conclusies, het bepalen van de oorzaken en, zo nodig, het doen van veiligheidsaanbevelingen;
- f) „aangewezen onderzoeker”: de persoon die op grond van zijn kwalificaties met de organisatie en de uitvoering van en het toezicht op een onderzoek is belast;
- g) „vluchtreclorder”: elk soort ter vergemakkelijking van onderzoeken van ongevallen en incidenten in het luchtvaartuig geïnstalleerd registratietoestel;
- h) „onderneming”: iedere natuurlijke persoon, iedere rechtspersoon met of zonder winstoogmerk, of ieder overheidslichaam met of zonder rechtspersoonlijkheid;
- i) „exploitant”: persoon, organisatie of onderneming die een of meer luchtvaartuigen exploiteert of voornemens is te exploiteren;
- j) „incident”: een voorval, met uitzondering van een ongeval, verband houdende met het functioneren van een luchtvaartuig, dat afbreuk doet of zou kunnen doen aan veilige vluchtuitvoering;
- k) „ernstig incident”: een incident dat zich voordoet onder omstandigheden die erop wijzen dat bijna een ongeval heeft plaatsgevonden (in de bijlage wordt een lijst met voorbeelden van ernstige incidenten gegeven);
- l) „veiligheidsaanbeveling”: een voorstel van de onderzoekinstantie van de Staat die het technisch onderzoek heeft verricht, op basis van uit dit onderzoek voortvloeiende informatie, met de bedoeling ongevallen en incidenten te voorkomen.

Artikel 4

Verplichting tot onderzoek

1. Elk ongeval of ernstig incident wordt aan een onderzoek onderworpen.

De Lid-Staten mogen echter maatregelen treffen die het onderzoek van een niet in de eerste alinea bedoeld incident mogelijk maken, indien de onderzoekinstantie mag verwachten hieruit lering te trekken voor de veiligheid in de luchtvaart.

2. De reikwijdte van het onderzoek en de daarbij gevolgde procedure worden bepaald door de onderzoekinstantie, met inachtneming van de beginselen en het

oogmerk van deze richtlijn en afhankelijk van de lering die zij denkt te kunnen trekken uit het ongeval of het ernstige incident, ter verbetering van de veiligheid.

3. Met het in lid 1 bedoelde onderzoek wordt geenszins beoogd schuld of aansprakelijkheid vast te stellen.

Artikel 5

Status van het onderzoek

1. De Lid-Staten verlenen in het kader van hun respectieve interne rechtssystemen aan het onderzoek een juridische status die het de aangewezen onderzoekers mogelijk maakt hun taak op de meest doeltreffende wijze en in de kortst mogelijke tijd uit te voeren.

2. Overeenkomstig de van kracht zijnde wetgeving in de Lid-Staten en, in voorkomend geval, in samenwerking met de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor het gerechtelijk onderzoek, zijn de onderzoekers met name tot het volgende gemachtigd:

- a) het ongehinderd betreden van de plaats van het ongeval of incident en toegang tot het toestel, de inhoud ervan of het wrak;
- b) het onmiddellijk verzamelen van aanwijzingen en het onder toezicht meenemen van wrakstukken en onderdelen voor onderzoek- of analysedoeleinden;
- c) onmiddellijke toegang tot en gebruik van de inhoud van de vluchtreclorders en van alle andere geregistreerde gegevens;
- d) toegang tot de resultaten van een onderzoek of van op de lichamen van de slachtoffers genomen monsters;
- e) onmiddellijke toegang tot de resultaten van een onderzoek of van monsters genomen op personen die betrokken zijn bij de exploitatie van het luchtvaartuig;
- f) het horen van getuigen;
- g) vrije toegang tot alle relevante informatie die in het bezit is van de eigenaar, de exploitant of de constructeur van het luchtvaartuig, en van de voor de burgerluchtvaart of de luchthaven verantwoordelijke autoriteiten.

Artikel 6

Onderzoekinstantie of -organisatie

1. Elke Lid-Staat zorgt ervoor dat het technisch onderzoek wordt uitgevoerd door of onder toezicht van een permanente burgerluchtvaartinstantie of -organisatie. Deze instantie of organisatie is functioneel onafhankelijk, met name van de nationale luchtvaartautoriteiten welke verantwoordelijk zijn voor de luchtwaardigheid, de certificering, de vluchtuitvoering, het onderhoud, de afgifte

van vergunningen, brevetten en bewijzen van bevoegdheid, de luchtverkeersleiding en de luchthavenexploitatie, en over het algemeen van elke andere partij waarvan de belangen strijdig zouden kunnen zijn met de taken die aan de onderzoekinstantie of -organisatie zijn toevertrouwd.

2. Onverminderd lid 1 kunnen de aan deze instantie of organisatie toevertrouwde activiteiten worden uitgebreid tot het verzamelen en analyseren van met de veiligheid in de luchtvaart verband houdende gegevens, met name voor preventiedoeleinden, voor zover deze activiteiten geen afbreuk doen aan haar onafhankelijkheid en geen regelgevende of bestuursrechtelijke verantwoordelijkheid meebrengen.

3. De in lid 1 bedoelde instantie of organisatie dient over de nodige instrumenten te beschikken om haar taken onafhankelijk van de in lid 1 bedoelde autoriteiten te kunnen uitvoeren en zij moet voldoende middelen kunnen verkrijgen om zulks te doen. Haar onderzoekers genieten een status die hun de nodige garanties van onafhankelijkheid biedt. Zij omvat ten minste één onderzoeker die bij ongeval of ernstig incident met een luchtvaartuig de taak van aangewezen onderzoeker kan vervullen.

4. Zo nodig kan de instantie of organisatie die een onderzoek uitvoert de bijstand inroepen van instanties of organisaties uit andere Lid-Staten voor het beschikbaar stellen van:

a) installaties, voorzieningen en apparatuur voor:

- het technisch onderzoek van wrakstukken en boordapparatuur en andere voor het onderzoek belangrijke voorwerpen;
- de verwerking van informatie afkomstig van vluchtrecorders;
- de elektronische opslag en verwerking van gegevens over luchtvaartongevallen;

b) deskundigen die gespecialiseerd zijn in dit type van onderzoek, teneinde hun welomschreven werkzaamheden toe te vertrouwen en zulks uitsluitend bij een onderzoek naar aanleiding van een belangrijk ongeval.

Deze bijstand moet, voor zover mogelijk, kosteloos worden verleend.

5. Een Lid-Staat kan de uitvoering van een onderzoek naar een ongeval of incident aan een andere Lid-Staat overdragen.

Artikel 7

Ongevallenrapport

1. Over ieder onderzoek van een ongeval wordt een rapport opgesteld in een bij de aard en de ernst van het

ongeval passende vorm. In dit rapport wordt het in artikel 1 genoemde exclusieve doel van het onderzoek vermeld en het behelst, zo nodig, veiligheidsaanbevelingen.

2. De onderzoekinstantie of -organisatie maakt het eindrapport zo snel mogelijk openbaar; zij poogt zulks binnen de 12 maanden na het tijdstip van het ongeval te doen.

Artikel 8

Incidentenrapport

1. Over ieder onderzoek van een incident wordt een rapport opgesteld in een bij de aard en de ernst van het incident passende vorm; het rapport behelst, zo nodig, relevante veiligheidsaanbevelingen. Het rapport beschermt de anonimiteit van de bij het incident betrokken personen.

2. Het rapport wordt verspreid onder degenen die op veiligheidsgebied met de conclusies hun voordeel zouden kunnen doen.

Artikel 9

Veiligheidsaanbevelingen

De in de artikelen 7 en 8 bedoelde rapporten en veiligheidsaanbevelingen worden toegezonden aan de betrokken ondernemingen of nationale luchtvaartautoriteiten. Kopieën ervan worden aan de Commissie toegezonden.

De Lid-Staten treffen de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat naar behoren rekening wordt gehouden met de veiligheidsaanbevelingen van de onderzoekinstanties en -organisaties en dat deze, in voorkomend geval, worden opgevolgd, onverminderd het Gemeenschapsrecht.

Artikel 10

Een veiligheidsaanbeveling vormt in geen geval een vermoeden van schuld of aansprakelijkheid voor een ongeval of incident.

Artikel 11

Richtlijn 80/1266/EEG van de Raad van 16 december 1980 inzake de toekomstige samenwerking en onderlinge bijstand van de Lid-Staten op het gebied van het onderzoek naar de oorzaken van luchtvaartongevallen ⁽¹⁾ wordt ingetrokken.

⁽¹⁾ PB nr. L 375 van 31. 12. 1980, blz. 32.

Artikel 12

1. De Lid-Staten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk op 21 november 1994 aan deze richtlijn te voldoen. Zij stellen de Commissie daarvan onverwijld in kennis.

2. Wanneer de Lid-Staten deze bepalingen aannemen, wordt in die bepalingen naar de onderhavige richtlijn verwezen of wordt hiernaar verwezen bij de officiële bekendmaking van die bepalingen. De regels voor deze verwijzing worden vastgesteld door de Lid-Staten.

Artikel 13

Deze richtlijn is gericht tot de Lid-Staten.

Gedaan te Brussel, 21 november 1994.

Voor de Raad

De Voorzitter

M. WISSMANN

*BIJLAGE***LIJST VAN VOORBEELDEN VAN ERNSTIGE INCIDENTEN**

De in de lijst opgenomen incidenten zijn typische voorbeelden van ernstige incidenten. De lijst beoogt geen volledigheid en dient slechts als leidraad voor het definiëren van het begrip „ernstig incident”.

- Een bijna-botsing die een ontwijkingsmanoeuvre vereist om een botsing of een onveilige situatie te voorkomen.
 - Een maar net voorkomen „controlled flight into terrain” (CFIT).
 - Een voortijdig afgebroken opstijgen van een gesloten of bezette startbaan of een opstijgen vanaf een dergelijke startbaan met marginale separatie van een hindernis of hindernissen.
 - Een landing of poging tot landing op een gesloten of bezette baan.
 - Het duidelijk onder de verwachte prestaties blijven tijdens het opstijgen of in de eerste fase van stijgen.
 - Brand of rook in de passagiersruimte, in laadruimten, of brand in de motoren, zelfs indien dergelijke branden worden geblust met blusapparaten.
 - Alle voorvallen die het voor noodgevallen bedoelde gebruik van zuurstof door het stuurhutpersoneel vereisen.
 - Structurele gebreken van het vliegtuig of motorweigering die niet als ongeval wordt geclassificeerd.
 - Meervoudige storingen in een of meer boordsystemen waardoor de besturing van het vliegtuig ernstig wordt bemoeilijkt.
 - Elke situatie tijdens de vlucht waarin een lid van het stuurhutpersoneel niet in staat is te functioneren.
 - Elke brandstofsituatie die melding van een noodsituatie door de piloot vereist.
 - Incidenten tijdens het opstijgen of het landen. Incidenten zoals te kort binnenkomen, te ver binnenkomen of het afraken van start- of landingsbanen.
 - Systeemdefecten, weersomstandigheden, het vliegen buiten de goedgekeurde vluchtzone of andere gebeurtenissen die het besturen van het vliegtuig kunnen hebben bemoeilijkt.
 - Het uitvallen van meer dan een systeem in een redundantiesysteem dat verplicht is voor vluchtleiding en navigatie.
-

RICHTLIJN 94/57/EG VAN DE RAAD

van 22 november 1994

inzake gemeenschappelijke voorschriften en normen voor met de inspectie en controle van schepen belaste organisaties en voor de desbetreffende werkzaamheden van maritieme instanties

DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

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

Gezien het voorstel van de Commissie ⁽¹⁾,

Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité ⁽²⁾,

Overeenkomstig de procedure van artikel 189 C van het Verdrag ⁽³⁾,

Overwegende dat de Raad in zijn resolutie van 8 juni 1993 over een gemeenschappelijk beleid inzake de veiligheid op zee ⁽⁴⁾ de doelstelling heeft geformuleerd om alle schepen die niet aan de normen voldoen, uit de communautaire wateren te verwijderen, en prioriteit heeft gegeven aan een communautair actieprogramma met het oog op de effectieve en eenvormige toepassing van internationale regels door de opstelling van gemeenschappelijke normen voor classificatiebureaus;

Overwegende dat het mogelijk is de veiligheid op zee en de preventie van verontreiniging van de zee daadwerkelijk te verbeteren door een strikte toepassing van de internationale verdragen, gedragsregels en resoluties, waarbij tevens wordt toegewerkt naar de vrijheid van dienstverrichting;

Overwegende dat de verantwoordelijkheid voor het toezicht op het beantwoorden van schepen aan de uniforme internationale normen inzake veiligheid op zee en preventie van verontreiniging van de zee bij de vlagge- en havenstaten berust;

Overwegende dat de Lid-Staten de verantwoordelijkheid dragen voor de afgifte van de internationale certificaten inzake veiligheid en verontreiniging waarin wordt voor-

zien door Verdragen zoals het Solas-Verdrag van 1974, het Uitwateringsverdrag van 1966 en het Marpol-Verdrag van 1973/1978, evenals voor de tenuitvoerlegging van de bepalingen van die Verdragen;

Overwegende dat overeenkomstig die Verdragen alle Lid-Staten technische organisaties tot op uiteenlopende hoogte mogen toestaan het beantwoorden aan de normen te certificeren en de afgifte van de relevante veiligheidscertificaten mogen delegeren;

Overwegende dat vele van de over de gehele wereld bestaande classificatiebureaus in het kader van hun werkzaamheden namens de nationale instanties geen toereikende tenuitvoerlegging van de voorschriften of betrouwbaarheid garanderen, omdat zij niet over de nodige structurering en ervaring beschikken om betrouwbaar te zijn en hun taken op zeer deskundige wijze uit te voeren;

Overwegende dat de doelstelling om classificatiebureaus passende normen op te leggen, niet voldoende door de Lid-Staten afzonderlijk kan worden verwezenlijkt en beter door de Gemeenschap kan worden bereikt;

Overwegende dat het wenselijk is aan de hand van een richtlijn van de Raad minimumcriteria voor de erkenning van organisaties vast te stellen, maar de erkenning zelf, de methoden voor de handhaving en de tenuitvoerlegging van de richtlijn aan de Lid-Staten over te laten;

Overwegende dat de normen EN 45004 en EN 29001 in combinatie met de normen van de Internationale Associatie van classificatiebureaus (International Association of Classification Societies — IACS) een toereikende garantie voor de kwaliteit van de prestaties van de organisaties vormen;

Overwegende dat de afgifte van het radiocertificaat voor vrachtschepen mag worden toevertrouwd aan particuliere instellingen die voldoende deskundig zijn en gekwalificeerd personeel in dienst hebben;

Overwegende dat de organisaties die in het kader van deze richtlijn wensen te worden erkend, bij de Lid-Staten complete gegevens en bewijsmateriaal met betrekking tot de vraag of zij voldoen aan de minimumcriteria moeten indienen, en dat de Lid-Staten aan de Commissie en aan de andere Lid-Staten kennis moeten geven van de door hen erkende organisaties;

(1) PB nr. C 167 van 18. 6. 1993, blz. 13.

(2) PB nr. C 34 van 2. 2. 1994, blz. 14.

(3) Advies van het Europees Parlement van 9 maart 1994 (PB nr. C 91 van 28. 3. 1994, blz. 9), gemeenschappelijk standpunt van de Raad van 19 september 1994 (PB nr. C 301 van 27. 10. 1994, blz. 75) en besluit van het Europees Parlement van 16 november 1994 (nog niet in het Publikatieblad verschenen).

(4) PB nr. C 271 van 7. 10. 1993, blz. 1.

Overwegende dat de Commissie een erkenning van drie jaar mag verlenen aan organisaties die niet voldoen aan de criteria inzake minimumaantal en tonnage van geklasseerde schepen en minimumaantal full-time inspecteurs als bepaald in de bijlage, maar die voldoen aan alle andere criteria; dat de erkenning van dergelijke organisaties na de periode van drie jaar moet worden verlengd, mits zij blijven voldoen aan dezelfde criteria; dat de gevolgen van de driejarige erkenning beperkt moeten blijven tot de aanvragende Lid-Staten en tot die periode;

Overwegende dat de verwezenlijking van de interne markt het vrije verkeer van diensten impliceert, zodat de organisaties die voldoen aan een reeks gemeenschappelijke criteria welke hun beroepsbekwaamheid en betrouwbaarheid garanderen, niet kunnen worden verhinderd hun diensten binnen de Gemeenschap te verrichten, mits een Lid-Staat besloten heeft dergelijke wettelijk voorgeschreven taken te delegeren; dat een dergelijke Lid-Staat het aantal gemachtigde organisaties evenwel mag beperken overeenkomstig zijn op objectieve en duidelijke gronden gebaseerde behoeften, waarbij een en ander door de Commissie via de comitéprocedures wordt gecontroleerd;

Overwegende dat de toepassing van het beginsel van het vrij verrichten van scheepsinspectie en controlediensten geleidelijk kan gebeuren, waarbij echter een voorgeschreven tijdslimiet niet mag worden overschreden;

Overwegende dat een nauwere betrokkenheid van de nationale instanties bij de controle van schepen en de afgifte van de daarmee verband houdende certificaten met het oog op de volledige naleving van de internationale veiligheidsvoorschriften noodzakelijk is, zelfs indien de Lid-Staten voor de uitvoering van de hun door de wet voorgeschreven taken een beroep doen op organisaties buiten hun administratie; dat het derhalve dienstig is een nauwe samenwerking tot stand te brengen tussen deze instanties en deze organisaties, hetgeen met zich kan brengen dat de organisatie een plaatselijke vertegenwoordiging heeft op het grondgebied van de Lid-Staat voor welke zij haar taken verricht;

Overwegende dat een regelgevend comité moet worden opgericht om de Commissie bij te staan in haar werkzaamheden gericht op de daadwerkelijke toepassing van de bestaande maritieme veiligheids- en milieunormen, zulks met inachtneming van de nationale bekrachtigingsprocedures;

Overwegende dat de Commissie de procedure van artikel 13 dient te volgen, teneinde naar behoren rekening te houden met de in het kader van internationale fora geboekte vooruitgang en de minimumcriteria bij te werken;

Overwegende dat de Commissie, uitgaande van de door de Lid-Staten overeenkomstig artikel 11 verstrekte informatie over de prestaties van de namens hen optredende

organisaties, dient te besluiten of zij, in overeenstemming met de procedure van artikel 13, de Lid-Staten zal verzoeken de erkenning van de niet meer aan de gemeenschappelijke minimumcriteria beantwoordende erkende organisaties in te trekken;

Overwegende dat de Lid-Staten niettemin de mogelijkheid moet worden gelaten om de door hen aan een organisatie verleende machtiging te schorsen om redenen welke betrekking hebben op ernstig gevaar voor de veiligheid of het milieu; dat de Commissie in overeenstemming met de bovenbedoelde procedure snel dient te beslissen of het nodig is een dergelijke nationale maatregel nietig te verklaren;

Overwegende dat elke Lid-Staat de prestaties van de namens hem optredende organisaties periodiek dient te beoordelen en de Commissie en alle andere Lid-Staten van nauwkeurige informatie met betrekking tot die prestaties dient te voorzien;

Overwegende dat de Lid-Staten als havenautoriteiten verplicht zijn voor een grotere veiligheid en een betere preventie van verontreiniging in de communautaire wateren te zorgen door in eerste instantie schepen te controleren die houder zijn van certificaten van organisaties die niet voldoen aan de gemeenschappelijke criteria, en er daarbij zorg voor te dragen dat schepen die onder de vlag van een derde Staat varen, geen gunstigere behandeling krijgen;

Overwegende dat de procedure voor de besluitvorming van het Comité procedure III A van artikel 2 van Besluit 87/373/EEG ⁽¹⁾ moet zijn;

Overwegende dat de classificatiebureaus hun technische normen moeten bijwerken en doen naleven met het oog op de harmonisatie van de veiligheidsvoorschriften en een uniforme tenuitvoerlegging van de internationale voorschriften binnen de Gemeenschap;

Overwegende dat er op dit ogenblik geen uniforme internationale normen zijn waaraan alle schepen in het bouwstadium of gedurende hun volledige levensduur moeten voldoen met betrekking tot de romp, de machines, de elektrische installaties en de bedieningsapparatuur; dat dergelijke normen kunnen worden vastgesteld overeenkomstig de regels van erkende classificatiebureaus of overeenkomstig gelijkwaardige normen die door de nationale overheidsdiensten moeten worden vastgesteld overeenkomstig de procedure van Richtlijn 83/189/EEG van de Raad van 28 maart 1983 betreffende een informatieprocedure op het gebied van normen en technische voorschriften ⁽²⁾,

⁽¹⁾ PB nr. L 197 van 18. 7. 1987, blz. 33.

⁽²⁾ PB nr. L 109 van 26. 4. 1983, blz. 8. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 94/10/EG (PB nr. L 100 van 19. 4. 1994, blz. 30).

HEEFT DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Deze richtlijn bevat voorschriften die moeten worden toegepast door de Lid-Staten en organisaties die belast zijn met de inspectie, de controle en de certificatie van schepen in verband met de naleving van de internationale verdragen betreffende de veiligheid op zee en ter voorkoming van verontreiniging van de zee, waarbij tevens wordt toegewerkt naar de vrijheid van dienstverrichting. Deze voorschriften zijn ook gericht op de uitwerking en naleving van veiligheidseisen betreffende romp, machines, elektrische installaties en bedieningsapparatuur van schepen waarop de internationale overeenkomsten van toepassing zijn.

Artikel 2

Voor de toepassing van deze richtlijn wordt verstaan onder:

- a) „schip”: een vaartuig waarop de internationale verdragen van toepassing zijn;
- b) „schip dat onder de vlag van een Lid-Staat vaart”: schip (dat in een Lid-Staat is geregistreerd en) dat onder de vlag van een Lid-Staat vaart overeenkomstig de wetgeving van die Lid-Staat, met inbegrip van een bij Euros geregistreerd schip, zodra dit register door de Raad is goedgekeurd. Een schip dat niet aan deze definitie voldoet, wordt gelijkgesteld met een schip dat onder de vlag van een derde land vaart;
- c) „inspecties en controles”: de krachtens de internationale verdragen vereiste inspecties en controles;
- d) „internationale verdragen”: het Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee van 1974, het Verdrag betreffende de uitwatering van schepen van 1966 en het Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen van 1973-1978, samen met de protocollen en wijzigingen daarvan, en de daarmee verband houdende codes met een verbindend karakter in alle Lid-Staten, die op het tijdstip van aanneming van deze richtlijn van toepassing zijn;
- e) „organisatie”: een classificatiebureau of andere particuliere instelling die veiligheidsbeoordelingen uitvoert voor een overheidsinstantie;
- f) „erkende organisatie”: een organisatie die is erkend overeenkomstig artikel 4;
- g) „machtiging”: handeling waarbij een Lid-Staat aan een erkende organisatie een recht verleent of bevoegdheid delegeert;
- h) „certificaat”: een getuigschrift dat door of namens een Lid-Staat is afgegeven overeenkomstig de internationale verdragen;

- i) „klasecertificaat”: een door een classificatiebureau overeenkomstig haar regels en voorschriften afgegeven document betreffende de structurele en mechanische geschiktheid van een schip voor een bepaald gebruik of een bepaalde dienst;
- j) „radioveiligheidscertificaat voor vrachtschepen”: het certificaat dat is ingevoerd bij de gewijzigde radiovoorschriften van Solas 74/78 die zijn aangenomen door de IMO en gedurende een overgangsperiode die op 1 februari 1999 afloopt het radiotelegrafie-veiligheidscertificaat voor vrachtschepen en het radiotelefonie-veiligheidscertificaat voor vrachtschepen omvat;
- k) „vestigingsplaats”: de plaats van de zetel, de centrale administratie of de hoofdvestiging van een organisatie.

Artikel 3

1. Op grond van hun verdragsverbintenissen zien de Lid-Staten erop toe dat hun bevoegde instanties de internationale verdragen, met name die betreffende de inspectie en de controle van schepen en de afgifte van certificaten en certificaten van vrijstelling, naar behoren kunnen doen naleven.

2. Wanneer een Lid-Staat voor de toepassing van lid 1 besluit om, voor de schepen die zijn vlag voeren,

- i) organisaties te machtigen tot de volledige of gedeeltelijke uitvoering van inspecties en controles in verband met certificaten, met inbegrip van die voor het beoordelen van de naleving van artikel 14, en, wanneer van toepassing, tot het afgeven en vernieuwen van de betrokken certificaten, of
- ii) organisaties te belasten met het volledig of gedeeltelijk uitvoeren van de onder i) bedoelde inspecties en controles,

vertrouwt hij deze taken alleen toe aan erkende organisaties.

Voor de eerste afgifte van certificaten van vrijstelling is in ieder geval de goedkeuring van de bevoegde instantie vereist.

Wat het radioveiligheidscertificaat voor vrachtschepen betreft, kunnen deze taken evenwel worden toevertrouwd aan een particuliere instelling die door een bevoegde instantie is erkend en die voldoende deskundig is en gekwalificeerd personeel heeft voor de uitvoering, namens de bevoegde instantie, van specifieke veiligheidsbeoordelingen op het gebied van radiocommunicatie.

3. Dit artikel is niet van toepassing op de certificatie van afzonderlijke onderdelen van de scheepsuitrusting.

Artikel 4

1. De Lid-Staten kunnen slechts organisaties erkennen die voldoen aan de criteria in de bijlage. De organisaties

verstrekken de Lid-Staten welke zij om erkenning verzoeken, alle nodige informatie en bewijsstukken waaruit blijkt dat zij voldoen aan die criteria. De Lid-Staten stellen de organisaties langs passende weg ervan in kennis dat zij erkend zijn.

2. Elke Lid-Staat geeft aan de Commissie en de andere Lid-Staten kennis van de door hem erkende organisaties.

3. Elke Lid-Staat kan bij de Commissie een verzoek indienen voor een erkenning voor drie jaar van organisaties die voldoen aan alle andere criteria van de bijlage dan die genoemd in de punten 2 en 3 van de „Algemene criteria” in genoemde bijlage.

Een besluit over verlening van een dergelijke erkenning wordt genomen overeenkomstig de procedure van artikel 13. De gevolgen van deze erkenning blijven beperkt tot Lid-Staten die een verzoek daartoe hebben ingediend.

4. Alle organisaties waaraan erkenning is verleend, blijven onder nauwlettend toezicht van het krachtens artikel 7 opgerichte Comité, mede met het oog op de beslissing over verlenging van de erkenning van organisaties als bedoeld in lid 3. Bij een besluit over de verlenging van een dergelijke erkenning wordt geen rekening gehouden met de criteria genoemd in de punten 2 en 3 van de „Algemene criteria” van de bijlage. De beperking van de gevolgen van de erkenning als bedoeld in lid 3 is niet langer van toepassing.

5. De Commissie maakt een lijst op van de organisaties waarvan de Lid-Staten overeenkomstig de leden 1, 3 en 4 kennis hebben gegeven en actualiseert die lijst. De lijst wordt bekendgemaakt in het *Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen*.

Artikel 5

1. Bij de toepassing van artikel 3, lid 2, onder i), kunnen de Lid-Staten in beginsel niet weigeren in de Gemeenschap gevestigde erkende organisaties te machtigen om bovenvermelde taken uit te voeren, behoudens het bepaalde in de artikelen 6 en 10. Zij mogen echter wel het aantal organisaties dat zij machtigen, beperken overeenkomstig hun behoeften, mits daarvoor duidelijke en objectieve gronden bestaan. Op verzoek van een Lid-Staat neemt de Commissie overeenkomstig de procedure van artikel 13 de passende maatregelen.

2. In afwijking hiervan kunnen de Lid-Staten tot en met 31 december 1997 tijdelijk door de Commissie van de toepassing van het bepaalde in lid 1 worden vrijgesteld.

3. Een Lid-Staat kan aan het machtigen van een in een derde Staat gevestigde organisatie tot uitvoering van de in artikel 3 vermelde taken of een gedeelte daarvan de voorwaarde verbinden dat de betrokken derde Staat zijnerzijds de in de Gemeenschap gevestigde erkende organisaties erkent.

Artikel 6

1. De Lid-Staten die besluiten te werk te gaan zoals omschreven in artikel 3, lid 2, stellen voor de relatie tussen hun bevoegde instantie en de namens hen optredende organisaties een werkafpraak vast.

2. De werkafpraak wordt vastgesteld in de vorm van een formele schriftelijke en niet-discriminerende overeenkomst of een gelijkwaardige juridische regeling waarin de door de organisaties uit te voeren specifieke taken en functies worden omschreven en die minimaal behelst:

- de eisen van bijlage II bij resolutie A.739(18) van de IMO over richtlijnen voor het machtigen van organisaties die namens de overheid optreden, in de versie die op de datum van aanneming van deze richtlijn van toepassing is,
- een periodieke controle door de bevoegde instantie of door een door de instantie benoemd onpartijdig extern orgaan van de wijze waarop de door haar gemachtigde organisaties hun taken uitvoeren,
- de mogelijkheid van aselechte en gedetailleerde inspecties van schepen,
- de rapportering van belangrijke gegevens betreffende de door hen geklasseerde vloot en de wijziging of de intrekking van de klassering van vaartuigen.

3. In de overeenkomst of de gelijkwaardige juridische regeling kan als voorwaarde worden gesteld dat de erkende organisatie een plaatselijke vertegenwoordiging heeft op het grondgebied van de Lid-Staat die haar heeft gemachtigd de in artikel 3 vermelde taken uit te voeren. Een wettige plaatselijke vertegenwoordiging kan aan die voorwaarde voldoen wanneer zij overeenkomstig de wetgeving van de betrokken Lid-Staat rechtspersoonlijkheid heeft en onder de bevoegdheid van diens rechtbanken valt.

4. Iedere Lid-Staat verstrekt de Commissie nauwkeurige informatie over de overeenkomstig dit artikel vastgestelde werkafpraak. De Commissie stelt vervolgens de andere Lid-Staten daarvan in kennis.

Artikel 7

Er wordt een comité opgericht, bestaande uit vertegenwoordigers van de Lid-Staten en voorgezeten door de vertegenwoordiger van de Commissie, dat de Commissie in haar werkzaamheden bijstaat. De Commissie roept dit Comité ten minste eenmaal per jaar bijeen, en eventueel wanneer een Lid-Staat overeenkomstig artikel 10 de machtiging van een organisatie schorst. Het Comité stelt zijn reglement van orde vast.

Artikel 8

1. Deze richtlijn kan overeenkomstig de procedure van artikel 13 worden gewijzigd met het oog op

- de toepassing, in het kader van deze richtlijn, van in werking getreden latere wijzigingen van de internationale codes en de resolutie als vermeld in de artikelen 2, onder d), en 6;
- het actualiseren van de criteria in de bijlage, met inachtneming, in het bijzonder, van de relevante IMO-besluiten.

2. Na de aanneming van nieuwe instrumenten of protocollen bij de verdragen bedoeld in artikel 2, onder d), besluit de Raad op voorstel van de Commissie en rekening houdend met de parlementaire procedures van de Lid-Staten en met de toepasselijke IMO-procedures, over de wijze van bekrachtiging van deze nieuwe instrumenten of protocollen, waarbij wordt toegezien op de eenvormige en gelijktijdige toepassing ervan in de Lid-Staten.

Artikel 9

1. Iedere Lid-Staat kan, in voorkomend geval, overeenkomstig de procedure van artikel 12 verzocht worden de erkenning van overeenkomstig artikel 4 erkende organisaties die niet meer voldoen aan de criteria in de bijlage, in te trekken.

2. Bij het opstellen van ontwerpen voor een besluit betreffende de in lid 1 bedoelde aangelegenheden houdt de Commissie rekening met de in de artikelen 11 en 12 vermelde verslagen en informatie. De Commissie besteedt bij het opstellen van dergelijke ontwerp-besluiten bijzondere aandacht aan de ten aanzien van de organisaties opgetekende gegevens betreffende hun prestatie op het gebied van de veiligheid en de preventie van verontreiniging. Ontwerp-besluiten betreffende de in lid 1 bedoelde aangelegenheden moeten ook door de Commissie, op eigen initiatief of op verzoek van een Lid-Staat, aan het Comité worden voorgelegd.

Artikel 10

Niettegenstaande de in de bijlage vermelde criteria kan een Lid-Staat die van oordeel is dat hij een erkende organisatie niet langer kan machtigen om namens hem de in artikel 3 omschreven taken uit te voeren, die machtiging schorsen.

In dat geval is de volgende procedure van toepassing:

- a) De Lid-Staat stelt de Commissie en de andere Lid-Staten onverwijld in kennis van zijn met redenen omklede besluit.
- b) De Commissie onderzoekt of de schorsing gerechtvaardigd is wegens ernstig gevaar voor de veiligheid of het milieu.
- c) Overeenkomstig de procedure van artikel 13 stelt de Commissie de Lid-Staat ervan in kennis of zijn besluit tot schorsing van de machtiging al dan niet gerechtvaardigd is wegens ernstig gevaar voor de veiligheid

of het milieu, en verzoekt zij de Lid-Staat, indien zulks niet het geval is, de schorsing in te trekken.

Artikel 11

1. Elke Lid-Staat vergewist zich ervan dat erkende organisaties de taken waartoe hij hen voor de toepassing van artikel 3, lid 2, heeft gemachtigd, daadwerkelijk uitvoeren ten genoegen van de bevoegde instantie en dat zij voldoen aan de criteria in de bijlage. Dit kan hij nagaan door zijn bevoegde instantie rechtstreeks toezicht te laten houden op de erkende organisaties of, indien deze in een andere Lid-Staat gevestigd zijn, door voor dit toezicht een beroep te doen op de toezichthoudende instantie van de betrokken Lid-Staat.

2. Iedere Lid-Staat voert daartoe tweejaarlijkse controles uit en legt uiterlijk op 31 maart van het jaar dat volgt op de jaren waarvoor de naleving werd beoordeeld een verslag over de resultaten van die controles voor aan de andere Lid-Staten en de Commissie.

3. Wanneer een Lid-Staat verkiest voor de uitvoering van die taak een beroep te doen op de toezichthoudende instantie van een andere Lid-Staat, geschiedt de indiening van het verslag uiterlijk op 30 juni van het jaar dat volgt op de jaren waarvoor de naleving werd beoordeeld.

4. De Lid-Staten zenden de Commissie en de andere Lid-Staten alle informatie over de beoordeling van de prestaties van de organisaties toe.

Artikel 12

1. Bij de uitoefening van hun inspectierechten en het nakomen van hun verplichtingen als havenstaat,

a) zien de Lid-Staten erop toe dat schepen die de vlag van een derde land voeren, niet gunstiger worden behandeld dan schepen die gerechtigd zijn de vlag van een Lid-Staat te voeren. Hiertoe wordt de wetenschap dat een scheepscertificaat, met inbegrip van het klassecertificaat, is afgegeven door een organisatie die niet voldoet aan de criteria in de bijlage, met uitzondering van de overeenkomstig artikel 4, leden 3 en 4, erkende organisaties, beschouwd als een van de prioritaire criteria voor het voor inspectie uitkiezen van schepen;

b) nemen de Lid-Staten passende maatregelen wanneer schepen niet voldoen aan de internationaal overeengekomen normen en brengen zij aan de Commissie en aan het Secretariaat van het Memorandum van Overeenstemming inzake havenstaattoezicht verslag uit over het constateren van iedere afgifte van geldige certificaten door namens een vlaggestaat optredende organisaties aan een schip dat niet aan de desbetreffende bepalingen van de internationale overeenkomsten voldoet, dan wel van iedere tekortkoming van een schip met een geldig klassecertificaat, die betrekking heeft op de in dat certificaat vermelde kenmerken.

2. Elke Lid-Staat stelt een rapport op over de prestaties van de namens de vlaggestaten optredende organisaties. Dit prestatierapport wordt jaarlijks bijgewerkt en aan de andere Lid-Staten en de Commissie toegezonden.

Artikel 13

Voor de toepassing van artikel 4, leden 3 en 4, artikel 5, lid 1, de artikelen 8, 9 en 10, en artikel 14, lid 2, wordt de volgende procedure gevolgd:

- a) De vertegenwoordiger van de Commissie legt het in artikel 7 bedoelde Comité een ontwerp voor van de te nemen maatregelen.
- b) Het Comité brengt advies uit over dit ontwerp binnen een termijn die de voorzitter kan vaststellen naar gelang van de urgentie van de zaak. Het Comité spreekt zich uit met de meerderheid van stemmen die in artikel 148, lid 2, van het Verdrag is voorgeschreven voor de aanneming van de besluiten die de Raad op voorstel van de Commissie dient te nemen. Bij stemming in het Comité worden de stemmen van de vertegenwoordigers van de Lid-Staten gewogen overeenkomstig genoemd artikel. De voorzitter neemt niet aan de stemming deel.
- c) De Commissie stelt de beoogde maatregelen vast wanneer zij in overeenstemming zijn met het advies van het Comité.
- d) Wanneer de beoogde maatregelen niet in overeenstemming zijn met het advies van het Comité of indien geen advies is uitgebracht, dient de Commissie onverwijld bij de Raad een voorstel in betreffende de te nemen maatregelen. De Raad besluit met gekwalificeerde meerderheid van stemmen. Indien de Raad binnen drie maanden na de indiening van het voorstel geen besluit heeft genomen, worden de voorgestelde maatregelen door de Commissie vastgesteld.

Artikel 14

1. Iedere Lid-Staat ziet erop toe dat de onder zijn vlag varende schepen worden gebouwd en onderhouden overeenkomstig de voorschriften van een erkende organisatie betreffende de romp, de machines, de elektrische installaties en de bedieningsapparatuur.

2. Een Lid-Staat kan besluiten voorschriften toe te passen die hij gelijkwaardig acht met die van een erkende organisatie, op voorwaarde echter dat hij daarvan, volgens de procedure van Richtlijn 83/189/EEG, onverwijld kennis geeft aan de Commissie en aan de andere Lid-Staten, en dat andere Lid-Staten of de Commissie zich daar niet tegen verzetten en de betrokken voorschriften niet volgens de procedure van artikel 13 ongelijkwaardig zijn bevonden.

Artikel 15

1. De erkende organisaties plegen onderling periodiek overleg met het oog op het in stand houden van de gelijkwaardigheid van hun technische normen en van de toepassing daarvan. Zij brengen bij de Commissie periodiek verslag uit over belangrijke ontwikkelingen op het gebied van de normen.

2. De erkende organisaties moeten zich bereid tonen om samen te werken met de instanties van het havenstaattoezicht met betrekking tot een door hen geklasseerd schip, met name om de correctie van gerapporteerde tekortkomingen of andere afwijkingen te vergemakkelijken.

3. De erkende organisaties verstrekken de bevoegde instantie alle nodige informatie betreffende wijziging of intrekking van de klassering van vaartuigen.

4. De erkende organisaties geven geen certificaten af voor een schip waarvan om veiligheidsredenen de klassering ingetrokken of gewijzigd wordt, dan na raadpleging van de bevoegde instantie van de vlaggestaat om te bepalen of een volledige inspectie noodzakelijk is.

Artikel 16

1. De Lid-Staten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk op 31 december 1995 aan deze richtlijn te voldoen.

2. Wanneer de Lid-Staten deze bepalingen aannemen, wordt in die bepalingen naar de onderhavige richtlijn verwezen of wordt hiernaar verwezen bij de officiële bekendmaking van die bepalingen. De regels voor deze verwijzing worden vastgesteld door de Lid-Staten.

3. De Lid-Staten stellen de Commissie onverwijld in kennis van alle bepalingen van nationaal recht die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen. De Commissie stelt de andere Lid-Staten daarvan in kennis.

Artikel 17

Deze richtlijn is gericht tot de Lid-Staten.

Gedaan te Brussel, 22 november 1994.

Voor de Raad

De Voorzitter

M. WISSMANN

*BIJLAGE***MINIMUMCRITERIA VOOR DE IN ARTIKEL 3 BEDOELDE ORGANISATIES****A. ALGEMENE CRITERIA**

1. De erkende organisatie moet met bewijsstukken kunnen aantonen dat zij een uitgebreide ervaring heeft in het beoordelen van het ontwerp en de bouw van koopvaardij schepen.
2. De organisatie dient een vloot van ten minste 1 000 zeeschepen (van meer dan 100 BRT) met een gezamenlijk laadvermogen van niet minder dan 5 miljoen BRT onder klasse te hebben.
3. De organisatie moet een bestand van technisch personeel in dienst hebben dat in verhouding is tot het aantal geklasseerde schepen. Een minimum van 100 full-time inspecteurs is nodig om aan de in punt 2 vermelde voorwaarden te voldoen.
4. De organisatie dient gedetailleerde voorschriften en regelingen met betrekking tot het ontwerp, de bouw en de periodieke controle van koopvaardij schepen bekend te maken, voortdurend bij te werken en via onderzoek- en ontwikkelingsprogramma's te verbeteren.
5. De organisatie dient jaarlijks haar scheepsregister te publiceren.
6. De organisatie mag niet worden gecontroleerd door reders of scheepsbouwers, noch door anderen die commercieel betrokken zijn bij de bouw, de uitrusting, de herstelling of de exploitatie van schepen. De organisatie mag voor haar omzet niet in hoge mate afhankelijk zijn van één enkele commerciële onderneming.

B. BIJZONDERE CRITERIA

1. De organisatie beschikt over:
 - a) een aanzienlijk bestand van technisch, leidinggevend, ondersteunend en onderzoek verrichtend personeel dat in verhouding is tot de taken en de geklasseerde schepen en ook beschikt over de bekwaamheid om voorschriften en regelingen uit te werken en te handhaven;
 - b) full-time technisch personeel in alle delen van de wereld, hetzij eigen personeel hetzij personeel van andere erkende organisaties.
2. De organisatie neemt een gedragscode in acht.
3. De organisatie wordt zodanig geleid en beheerd dat de geheimhouding van de door de overheid gevraagde informatie wordt gegarandeerd.
4. De organisatie is bereid de overheid de nodige informatie te verstrekken.
5. Het bestuur van de organisatie heeft zijn kwaliteitsbeleid, kwaliteitsdoelstellingen en streven naar kwaliteit bepaald en schriftelijk vastgesteld en ziet erop toe dat dit beleid wordt begrepen, ten uitvoer gelegd en gehandhaafd op alle niveaus van de organisatie.
6. De organisatie beschikt over, maakt gebruik van en handhaaft een doeltreffend intern kwaliteits-systeem, dat steunt op de desbetreffende gedeelten van de internationaal erkende kwaliteitsnormen en in overeenstemming is met de normen EN 45004 (inspectieorganen) en EN 29001, zoals geïnterpreteerd in de „Quality System Certification Scheme Requirements” van de IACS, en waardoor met name wordt gegarandeerd dat:
 - a) de voorschriften en regelingen van de organisatie methodisch worden vastgesteld en gehandhaafd;
 - b) de voorschriften en regelingen van de organisatie worden nageleefd;
 - c) wordt voldaan aan de eisen betreffende de wettelijk voorgeschreven werkzaamheden waartoe de organisatie is gemachtigd;

- d) de verantwoordelijkheden, de bevoegdheden en de onderlinge verhoudingen van het personeel van wie de werkzaamheden de kwaliteit van de dienstverlening van de organisatie beïnvloeden, zijn omschreven en toegelicht;
 - e) alle werkzaamheden worden gecontroleerd;
 - f) de organisatie beschikt over een controlesysteem in het kader waarvan toezicht wordt gehouden op de werkzaamheden van de rechtstreeks door de organisatie in dienst genomen inspecteurs en technisch en administratief personeel;
 - g) grote wettelijk voorgeschreven werkzaamheden waartoe de organisatie is gemachtigd, uitsluitend door eigen full-time inspecteurs of door full-time inspecteurs van andere erkende organisaties worden uitgevoerd of door hen rechtstreeks worden gecontroleerd;
 - h) een systeem voor opleiding en permanente bijscholing van inspecteurs wordt toegepast;
 - i) gegevens worden bijgehouden waarmee kan worden aangetoond dat in het kader van de verrichte diensten de voorgeschreven normen worden gehaald en dat het kwaliteitssysteem doeltreffend werkt, en
 - j) de organisatie een uitgebreid systeem van geplande en gedocumenteerde interne controles inzake met de kwaliteit verband houdende activiteiten in alle vestigingen toepast.
7. De organisatie moet bewijzen dat zij in staat is
- a) een volledige en adequate reeks voorschriften en regelingen uit te werken en bij te houden met betrekking tot de romp, de machines, de elektrische installaties en de bedieningsapparatuur, kwalitatief op het niveau van de internationaal erkende technische normen, op basis waarvan Solas- en passagiersschip-veiligheidscertificaten (voor wat de structuur van het schip en de belangrijkste machines aan boord betreft) en LL-certificaten (voor wat de stevigheid van het schip betreft) kunnen worden afgegeven;
 - b) alle krachtens de internationale overeenkomsten vereiste inspecties en onderzoeken voor de afgifte van de certificaten uit te voeren, waaronder de middelen voor beoordeling door middel van gekwalificeerd beroepspersoneel van de toepassing en de handhaving van het systeem voor beheer van de veiligheid, zowel aan de wal als aan boord van schepen die bestemd zijn om onder de certificatie te vallen.
8. De deugdelijkheid van het kwaliteitssysteem van de organisatie moet worden bevestigd door een onafhankelijk controleorgaan dat is erkend door de overheid van de Staat waar de organisatie is gevestigd.
9. De organisatie dient vertegenwoordigers van de overheid en van de andere betrokken partijen te laten meewerken aan de uitwerking van haar voorschriften en/of regelingen.
-

RICHTLIJN 94/58/EG VAN DE RAAD

van 22 november 1994

inzake het minimumopleidingsniveau van zeevarenden

DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

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

Gezien het voorstel van de Commissie ⁽¹⁾,

Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité ⁽²⁾,

Volgens de procedure van artikel 189 C van het Verdrag ⁽³⁾,

Overwegende dat de Raad in zijn conclusies van 25 januari 1993 betreffende veiligheid op zee en voorkoming van verontreiniging in de Gemeenschap nota heeft genomen van het belang van de rol van de mens voor een veilige scheepvaart;

Overwegende dat de Raad zich in zijn resolutie van 8 juni 1993 over een gemeenschappelijk beleid inzake de veiligheid op zee ⁽⁴⁾ tot doel stelde bemanningen die niet aan de normen voldoen te verwijderen en voorrang gaf aan een communautaire actie gericht op betere opleiding en vorming door middel van het opstellen van gemeenschappelijke normen voor minimumopleidingsniveaus voor personeel op sleutelposities, met inbegrip van de kwestie van een gemeenschappelijke taal aan boord van schepen uit de Gemeenschap;

Overwegende dat de opleidingsnormen voor de toekenning van bewijzen van beroepsbekwaamheid van zeevarenden van Lid-Staat tot Lid-Staat verschillen en dat een dergelijke verscheidenheid van nationale wettelijke regelingen inzake opleiding op het door deze richtlijn bestreken gebied niet altijd voor een opleiding zorgt die voldoet aan de eisen van de veiligheid op zee;

Overwegende dat de Richtlijnen 89/48/EEG ⁽⁵⁾ en 92/51/EEG ⁽⁶⁾, betreffende algemene stelsels van erkenning van diploma's en beroepsopleidingen, van toepassing zijn

op de zeevaartberoepen waarop deze richtlijn betrekking heeft en de naleving van de Verdragsverplichtingen die beogen de belemmeringen voor het vrije verkeer van personen en diensten tussen de Lid-Staten op te heffen, bevorderen;

Overwegende dat de onderlinge erkenning van diploma's en certificaten, zoals geregeld bij de richtlijnen betreffende de algemene stelsels, niet altijd een geharmoniseerde opleiding garandeert voor alle zeevarenden die dienst doen op verschillende schepen die de vlag van een Lid-Staat voeren, met inbegrip van schepen die in Euros zijn geregistreerd wanneer dat register door de Raad is goedgekeurd, en dat zulks niettemin van groot belang is vanuit het oogpunt van veiligheid op zee;

Overwegende dat het daarom van essentieel belang is een minimumopleidingsniveau voor zeevarenden in de Gemeenschap vast te stellen; dat de actie op dit gebied dient te steunen op de opleidingsnormen waarover op internationaal niveau reeds overeenstemming is bereikt, namelijk het Internationaal Verdrag van de IMO betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst van 1978 (STCW-Verdrag); dat alle Lid-Staten partij zijn bij dit Verdrag;

Overwegende dat bij de wijziging van het STCW-Verdrag van 22 mei 1991 (resolutie MSC 21(59)) de functie van „radio-operator” is ingevoerd teneinde aan de in het kader van het GMDSS gestelde eisen te voldoen;

Overwegende dat de communicatie tussen bemanningsleden aan boord van schepen die in de communautaire wateren varen, moet worden verbeterd met het oog op het vergroten van de veiligheid op zee en het voorkomen van verlies aan mensenlevens en van verontreiniging van de zee;

Overwegende dat personeel aan boord van passagiersschepen dat aangewezen is om de passagiers in kritieke situaties te helpen, in staat moet zijn met de passagiers te communiceren; dat in dit verband rekening zou moeten worden gehouden met alle desbetreffende bepalingen van de IMO-resolutie A.770(18) inzake minimumopleidingseisen voor personeel op passagiersschepen dat aangewezen is om de passagiers in kritieke situaties te helpen;

⁽¹⁾ PB nr. C 212 van 5. 8. 1993, blz. 1.

⁽²⁾ PB nr. C 34 van 2. 2. 1994, blz. 10.

⁽³⁾ Advies van het Europees Parlement van 9 maart 1994 (PB nr. C 91 van 28. 3. 1994, blz. 120), gemeenschappelijk standpunt van de Raad van 19 september 1994 (PB nr. C 301 van 27. 10. 1994, blz. 41) en besluit van het Europees Parlement van 16 november 1994 (nog niet in het Publikatieblad verschenen).

⁽⁴⁾ PB nr. C 271 van 7. 10. 1993, blz. 1.

⁽⁵⁾ PB nr. L 19 van 24. 1. 1989, blz. 16.

⁽⁶⁾ PB nr. L 209 van 24. 7. 1992, blz. 25.

Overwegende dat de bemanningen aan boord van tank-schepen die schadelijke of verontreinigende goederen vervoeren in staat moeten zijn ongevallend doeltreffend te voorkomen en het hoofd te bieden aan noodsituaties; dat het derhalve van het hoogste belang is een relevant communicatiemiddel in te stellen tussen de kapitein, de officieren en de scheepsgezellen, dat beantwoordt aan de vereisten van artikel 8;

Overwegende dat artikel 8, punt 3, nodig is omdat over de desbetreffende normen die via wijziging van het STCW-Verdrag van 1978 moeten worden vastgesteld, in de IMO nog geen overeenstemming is bereikt;

Overwegende dat maatregelen moeten worden getroffen om ervoor te zorgen dat zeevarenden die houder zijn van door derde landen uitgegeven bewijzen van beroepsbekwaamheid, een kwalificatieniveau bezitten dat vergelijkbaar is met het niveau dat door het STCW-Verdrag geëist wordt;

Overwegende dat, om dit doel te bereiken, gemeenschappelijke criteria voor de erkenning van bewijzen van beroepsbekwaamheid van derde landen in de Gemeenschap moeten worden vastgesteld; dat de Raad daarvoor overeenkomstig de bepalingen van het Verdrag een besluit moet nemen over de gemeenschappelijke criteria;

Overwegende dat een comité moet worden ingesteld om de Commissie bij te staan bij de uitvoering van haar taken in verband met de erkenning van bewijzen van beroepsbekwaamheid die zijn uitgegeven door opleidingsinstituten of overheden van derde landen;

Overwegende dat maatregelen moeten worden getroffen om ervoor te zorgen dat zeevarenden die op een onder de vlag van een Lid-Staat varend schip dienen — met inbegrip van in Euros geregistreerde schepen wanneer dat register is goedgekeurd door de Raad — en die houder zijn van bewijzen van beroepsbekwaamheid die niet overeenkomstig deze richtlijn zijn uitgegeven, hun werk gedurende een overgangperiode tot en na de aanneming van gemeenschappelijke criteria kunnen voortzetten;

Overwegende dat de Lid-Staten, als havenautoriteiten, in de wateren van de Gemeenschap de veiligheid dienen te vergroten en de verontreiniging dienen in te perken door bij voorrang schepen te inspecteren die de vlag voeren van een derde land dat het STCW-Verdrag niet heeft bekrachtigd, of van schepen met bemanningen die houder zijn van bewijzen van beroepsbekwaamheid die niet overeenkomstig deze richtlijn zijn erkend, waarbij ervoor moet worden gezorgd dat schepen die de vlag voeren van een derde land, niet gunstiger behandeld worden;

Overwegende dat er procedures moeten komen om de richtlijn aan veranderingen in internationale verdragen en codes aan te passen,

HEEFT DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Deze richtlijn is van toepassing op de in deze richtlijn genoemde zeevarenden die dienst doen op zeeschepen die onder de vlag van een Lid-Staat varen, met uitzondering van:

- oorlogsschepen, hulpschepen voor de marine of andere schepen die eigendom zijn van of geëxploiteerd worden door een Lid-Staat en die uitsluitend worden gebezigd voor een niet-commerciële overheidsdienst;
- vissersvaartuigen;
- pleziervaartuigen die niet worden gebezigd voor handelsdoeleinden;
- houten schepen van primitieve bouw.

Artikel 2

De Lid-Staten treffen de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat kapiteins, officieren en scheepsgezellen die deel uitmaken van de brugwacht of van de wacht in de machinekamer, alsmede sloepgasten, die dienst doen op een schip als bedoeld in artikel 1, ten minste een opleiding hebben genoten die voldoet aan de voorschriften van het STCW-Verdrag opgenomen in de bijlage bij deze richtlijn, en houder zijn van een bewijs van beroepsbekwaamheid als omschreven in artikel 3.

Artikel 3

Onder bewijs van beroepsbekwaamheid wordt verstaan een geldig document, ongeacht zijn benaming, dat is afgegeven door of namens de bevoegde autoriteit van een Lid-Staat en dat de houder het recht geeft dienst te doen op de wijze die wordt vermeld in dat document of wordt toegestaan door de nationale voorschriften.

Artikel 4

In deze richtlijn wordt verstaan onder:

- a) „kapitein”: degene die het bevel over een schip voert;
- b) „officier”: een lid van de bemanning, niet zijnde de kapitein, die als zodanig is aangewezen door de nationale wetten of voorschriften, of, indien zulks niet is geschied, door collectieve arbeidsovereenkomsten of het gebruik;
- c) „dekofficier”: een gediplomeerd scheepsofficier in de dekdienst;
- d) „eerste stuurman”: de dekkofficier die in rang volgt op de kapitein en op wie het bevel over het schip komt te rusten indien de kapitein daartoe niet in staat is;

- e) „scheepswerktuigkundige”: een gediplomeerd scheepsofficier in de machinekamerdienst;
- f) „hoofdtuigkundige”: de hoogste in rang zijnde scheepswerktuigkundige die verantwoordelijk is voor de werktuiglijke voortstuwing van het schip;
- g) „tweede scheepswerktuigkundige”: de scheepswerktuigkundige die in rang volgt op de hoofdtuigkundige en op wie de verantwoordelijkheid voor de werktuiglijke voortstuwing van het schip komt te rusten indien de hoofdtuigkundige daartoe niet in staat is;
- h) „leerling-scheepswerktuigkundige”: een persoon die een opleiding volgt tot scheepswerktuigkundige en als zodanig door de nationale wetten of voorschriften is aangewezen;
- i) „radio-operator”: een persoon die in het bezit is van een passend certificaat betrekking hebbend op het wereldomvattend satelliet-communicatiesysteem voor nood-, spoed- en veiligheidsverkeer (GMDSS), afgegeven of erkend door een daartoe door iedere Lid-Staat aangewezen bevoegde autoriteit of instantie overeenkomstig de bepalingen van het radioreglement;
- j) „scheepsgezel”: een lid van de bemanning van het schip, niet zijnde de kapitein of een scheepsofficier;
- k) „sloepgast”: een lid van de bemanning die houder is van een bewijs van beroepsbekwaamheid inzake het gebruik van reddingsmiddelen en hulpverleningsboten, dat als afzonderlijk document is afgegeven of deel uitmaakt van zijn bewijs van beroepsbekwaamheid;
- l) „zeeschepen”: andere schepen dan de schepen die uitsluitend varen op de binnenwateren of op wateren binnen of nauw grenzend aan beschutte wateren of zones waar de havenvoorschriften van toepassing zijn;
- m) „schip dat onder de vlag van een Lid-Staat vaart”: een schip dat geregistreerd is in en de vlag voert van een Lid-Staat volgens de wetgeving van die Lid-Staat, met inbegrip van een schip dat geregistreerd is in Euros, wanneer dat register door de Raad is goedgekeurd. Schepen die niet aan deze definitie voldoen, worden gelijkgesteld met schepen die onder de vlag van een derde land varen;
- n) „reizen langs de kust”: reizen in de nabijheid van een Lid-Staat, zoals door die Lid-Staat omschreven;
- o) „voortstuwingsvermogen”: het vermogen in kilowatt dat vermeld is op het bewijs van teboekstelling of een ander officieel document van het schip;
- p) „olietanker”: een schip gebouwd en gebedrijgd voor het vervoer van aardolie en aardolieprodukten in bulk;
- q) „chemicaliëntanker”: een schip gebouwd en gebedrijgd voor het vervoer in bulk van vloeibare chemicaliën, opgenomen in de „Code for the construction and equipment of ships carrying dangerous chemicals in bulk” (Code inzake de bouw en uitrusting van schepen die gevaarlijke chemicaliën in bulk vervoeren), zoals deze van kracht is op het moment van aanneming van deze richtlijn;
- r) „gastanker”: een schip gebouwd en gebedrijgd voor het vervoer in bulk van soorten vloeibaar gas, opgenomen in de „Code for the construction and equipment of ships carrying liquefied gases in bulk” (Code inzake de bouw en uitrusting van schepen die vloeibaar gas in bulk vervoeren), zoals deze van kracht is op het moment van aanneming van deze richtlijn;
- s) „radioreglement”: het herziene radioreglement zoals aangenomen door de Administratieve Wereldradioconferentie voor de mobiele dienst;
- t) „passagiersschip”: een zeeschip dat meer dan twaalf passagiers kan vervoeren;
- u) „vissersschip”: een vaartuig dat gebedrijgd wordt voor het vangen van vis, walvissen, zeehonden, walrussen of andere levende rijkdommen van de zee;
- v) „STCW-Verdrag”: International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (het IMO-Verdrag uit 1978 betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst), zoals dat van kracht is op het moment van aanneming van deze richtlijn.

Artikel 5

De in artikel 2 bedoelde opleiding wordt verstrekt in een vorm die past bij de theoretische kennis en praktische vaardigheden die in de bijlage bij deze richtlijn worden voorgeschreven, met name het gebruik van reddings- en brandbestrijdingsmiddelen, welke door de daartoe door elke Lid-Staat aangewezen bevoegde autoriteit of instantie goedgekeurd is.

Artikel 6

1. In buitengewoon dringende omstandigheden kunnen de bevoegde autoriteiten, indien dit naar hun oordeel geen gevaar oplevert voor personen, goederen of het milieu, dispensatie verlenen waardoor aan een bepaalde zeevarende wordt toegestaan gedurende een bepaalde periode van ten hoogste zes maanden op een bepaald schip dienst te doen in een hoedanigheid waarvoor hij niet het vereiste bewijs van beroepsbekwaamheid bezit — maar niet in de hoedanigheid van radio-operator, behalve zoals is bepaald in de desbetreffende bepalingen van het radioreglement — mits degene aan wie dispensatie wordt verleend voldoende bekwaam is om de onbezette functie op een verantwoorde wijze te vervullen, zulks ter beoordeling van de bevoegde autoriteiten. Niettemin worden geen dispensaties verleend aan kapiteins of hoofdscheepswerktuigkundigen, behalve in geval van overmacht en dan nog slechts voor de kortst mogelijke tijd.

2. Iedere ten aanzien van een functie verleende dispensatie wordt slechts verleend aan iemand die het juiste bewijs van beroepsbekwaamheid bezit voor de functie onmiddellijk daaronder. Indien geen bewijs van beroepsbekwaamheid is vereist voor de functie daaronder, kan dispensatie worden verleend aan iemand wiens bekwaamheden en ervaring naar het oordeel van de bevoegde autoriteiten duidelijk overeenstemmen met de eisen voor de te bezetten functie, mits aan een dergelijke persoon, indien hij/zij het vereiste certificaat niet bezit, de eis zal worden gesteld dat hij/zij een test aflegt die door de bevoegde autoriteiten is aanvaard als bewijs dat die dispensatie zonder gevaar kan worden gegeven. Bovendien dienen de bevoegde autoriteiten er zorg voor te dragen dat de desbetreffende functie zo spoedig mogelijk wordt vervuld door iemand die een passend bewijs van beroepsbekwaamheid bezit.

Artikel 7

De Lid-Staten wijzen de autoriteiten of instanties aan die:

- de in artikel 5 omschreven opleiding verstrekken;
- waar nodig de examens organiseren en/of er toezicht op houden. De Lid-Staat zorgt ervoor dat alle examinatoren voldoende gekwalificeerd zijn;
- het bewijs van beroepsbekwaamheid afgeven;
- de in artikel 6 bedoelde dispensaties verlenen.

Artikel 8

De Lid-Staten zorgen ervoor dat:

1. alle schepen die onder de vlag van een Lid-Staat varen en alle passagiersschepen die vanuit en/of naar een haven in een Lid-Staat varen te allen tijde voorzien zijn van middelen waarmee tussen alle bemanningsleden een doelmatige mondelinge communicatie over veiligheidsaspecten kan plaatsvinden, zodat met name boodschappen en instructies tijdig overkomen en juist worden begrepen. Voorts moeten er adequate middelen zijn voor de communicatie tussen het schip en de autoriteiten te land, in een gemeenschappelijke taal of in de taal van die autoriteiten;
2. aan boord van passagiersschepen personeel dat op de alarmrol is aangewezen om de passagiers in kritieke situaties te helpen, duidelijk herkenbaar is en over voor dat doel toereikende communicatieve vaardigheden beschikt, rekening houdend met een relevante en geschikte combinatie van een van de volgende criteria:
 - a) de taal of talen van de meest voorkomende nationaliteiten van de passagiers die op een bepaalde route worden vervoerd;
 - b) de waarschijnlijkheid dat het vermogen om een Engelse basiswoordenschat te gebruiken voor elementaire instructies kan dienen als een middel om

te communiceren met een passagier die hulp nodig heeft, ongeacht of de passagier en het bemanningslid een gemeenschappelijke taal hebben;

- c) de eventuele noodzaak om in een noodsituatie via enig ander middel te communiceren (b.v. voordoen, handgebaren, of het aanduiden van de plaats waar zich instructies, verzamelplaatsen, reddingsmiddelen of ontsnappingsroutes bevinden) wanneer niet mondeling kan worden gecommuniceerd;
 - d) de mate waarin aan de passagiers in hun moedertaal of -talen volledige veiligheidsinstructies zijn verstrekt, en
 - e) de talen waarin de noodinstructies tijdens een noodsituatie of oefening worden omgeroepen, teneinde de passagiers vitale aanwijzingen te geven en het voor de bemanning makkelijker te maken om de passagiers bij te staan;
3. op olietankers, chemicaliëntankers en gastankers die onder de vlag van een Lid-Staat varen, de kapitein, de officieren en de scheepsgezellen in staat zijn om met elkaar te communiceren in een of meer gemeenschappelijke werktalen. Voorts moeten er adequate middelen zijn voor de communicatie tussen het schip en de autoriteiten te land, in een gemeenschappelijke taal of in de taal van die autoriteiten;
 4. wanneer de Lid-Staten, in hun hoedanigheid van havenstaat, een schip inspecteren, gaan zij na of ook de schepen die onder de vlag van een andere Staat dan een Lid-Staat varen deze bepaling nakomen.

Artikel 9

1. Voor de wederzijdse erkenning door de Lid-Staten van de in artikel 3 bedoelde bewijzen van beroepsbekwaamheid die in het bezit zijn van zeevarenden die geen onderdaan van de Lid-Staten zijn, geldt het bepaalde in de Richtlijnen 89/48/EEG en 92/51/EEG.
2. Voor de wederzijdse erkenning door de Lid-Staten van de in artikel 3 bedoelde bewijzen van beroepsbekwaamheid die in het bezit zijn van zeevarenden die onderdaan van een Lid-Staat zijn, geldt eveneens het bepaalde in de Richtlijnen 89/48/EEG en 92/51/EEG.
3. Zeevarenden die niet in het bezit zijn van het in artikel 3 bedoelde bewijs van beroepsbekwaamheid, kunnen op onder de vlag van een Lid-Staat varende schepen dienen, indien er over de erkenning van hun soort bewijs van beroepsbekwaamheid een besluit is genomen overeenkomstig de hieronder uiteengezette procedure:
 - a) Er wordt door de Raad vóór 1 juli 1995, overeenkomstig de bepalingen van het Verdrag, een aantal criteria voor de erkenning van de door instellingen of bestuurslichamen afgegeven soorten bewijzen van beroepsbekwaamheid vastgesteld.

- b) De Lid-Staten delen de Commissie en de overige Lid-Staten mee welke soorten bewijzen van beroepsbekwaamheid zij aan de hand van de onder a) genoemde criteria hebben erkend of voornemens zijn te erkennen.
- c) Indien binnen een termijn van drie maanden na deze mededeling door een Lid-Staat of de Commissie bezwaar wordt aangetekend op grond van de onder a) genoemde criteria, leidt de Commissie over deze zaak de procedure van artikel 13 in. De betrokken Lid-Staat neemt passende maatregelen ter uitvoering van de besluiten die volgens de procedure van dat artikel worden genomen.
- d) Door de Commissie wordt een lijst van de door de Lid-Staten meegedeelde bewijzen van beroepsbekwaamheid opgesteld en bijgewerkt. Deze lijst wordt bekendgemaakt in het *Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen*.

4. Zeevarenden die niet in het bezit zijn van het in artikel 3 bedoelde bewijs van beroepsbekwaamheid, maar die op een onder de vlag van die Lid-Staat varend schip dienen, mogen op onder de vlag van die Lid-Staat varende schepen blijven dienen tot twee jaar na de vaststelling van de in lid 3, onder a), bedoelde gemeenschappelijke criteria. Na die datum moeten zij in het bezit zijn van hetzij een soort bewijs van beroepsbekwaamheid als bedoeld in artikel 3, hetzij een soort bewijs van beroepsbekwaamheid dat volgens de procedure van lid 3 hierboven is erkend.

Artikel 10

De Lid-Staten treffen de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat schepen onder de vlag van een derde land dat het STCW-Verdrag niet heeft bekrachtigd of met een kapitein, officieren en scheepsgezellen die in het bezit zijn van bewijzen van beroepsbekwaamheid die niet volgens de bepalingen van artikel 9 erkend zijn, bij voorrang worden onderworpen aan controles door de bevoegde autoriteit van de havenstaat om te verifiëren of het niveau van de beroepsopleiding en de beroepskwalificaties van hun bemanningen beantwoorden aan de normen van het STCW-Verdrag en van artikel 8.

Artikel 11

De Lid-Staten treffen maatregelen, met inbegrip van het eventueel aanhouden of ophouden van een schip, indien de bevoegde autoriteiten van de havenstaat bij de controles vaststellen dat de bemanningen niet kunnen aantonen de vereiste beroepsbekwaamheid te bezitten voor de hun toegewezen functies die betrekking hebben op de veiligheid van het schip en de voorkoming van vervuiling.

Artikel 12

1. Deze richtlijn kan overeenkomstig de procedure van artikel 13 worden gewijzigd met het oog op de toepassing, in het kader van deze richtlijn, van latere wijzigingen die van kracht zijn geworden voor de internationale Codes vermeld in artikel 4, onder q), r), en s).

2. Na de aanneming van nieuwe instrumenten of protocollen bij het in het artikel 4, onder v), genoemde STCW-Verdrag besluit de Raad, rekening houdend met de parlementaire procedures van de Lid-Staten en met de relevante procedures van de IMO, over de wijze van bekrachtiging van deze nieuwe instrumenten of protocollen, op voorstel van de Commissie, waarbij hij toeziet op de eenvormige en gelijktijdige toepassing ervan in de Lid-Staten.

Artikel 13

1. De Commissie wordt bijgestaan door een comité bestaande uit vertegenwoordigers van de Lid-Staten en voorgezeten door de vertegenwoordiger van de Commissie.

2. De vertegenwoordiger van de Commissie legt het Comité een ontwerp voor van de te nemen maatregelen. Het Comité brengt advies uit over dit ontwerp binnen een termijn die de voorzitter kan vaststellen naar gelang van de urgentie van de zaak. Het Comité spreekt zich uit met de meerderheid van stemmen die in artikel 148, lid 2, van het Verdrag is voorgeschreven voor de aanneming van de besluiten die de Raad op voorstel van de Commissie dient te nemen. Bij de stemming in het Comité worden de stemmen van de vertegenwoordigers van de Lid-Staten gewogen overeenkomstig genoemd artikel. De voorzitter neemt niet aan de stemming deel.

3. a) De Commissie stelt de beoogde maatregelen vast wanneer zij in overeenstemming zijn met het advies van het Comité.

b) Wanneer de beoogde maatregelen niet in overeenstemming zijn met het advies van het Comité of indien geen advies is uitgebracht, dient de Commissie onverwijld bij de Raad een voorstel in betreffende de te nemen maatregelen. De Raad besluit met gekwalificeerde meerderheid van stemmen.

c) Indien de Raad acht weken na de indiening van het voorstel bij de Raad geen besluit heeft genomen, worden de voorgestelde maatregelen door de Commissie vastgesteld.

Artikel 14

1. De Lid-Staten nemen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen aan om uiterlijk op 31 december 1995 aan deze richtlijn te voldoen.

2. Wanneer de Lid-Staten deze bepalingen aannemen, wordt in die bepalingen naar deze richtlijn verwezen of wordt hiernaar verwezen bij de officiële bekendmaking van die bepalingen. De wijze waarop deze verwijzing dient te geschieden, wordt vastgesteld door de Lid-Staten.

3. De Lid-Staten delen de Commissie onverwijld de tekst mee van alle bepalingen die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen. De Commissie stelt de andere Lid-Staten daarvan in kennis.

Artikel 15

Deze richtlijn is gericht tot de Lid-Staten.

Gedaan te Brussel, 22 november 1994.

Voor de Raad

De Voorzitter

M. WISSMANN

BIJLAGE

OPLEIDINGSVEREISTEN VAN HET STCW-VERDRAG, BEDOELD IN ARTIKEL 2 VAN DE RICHTLIJN

HOOFSTUK II

KAPITEIN — DEKDIENT

VOORSCHRIFT II/2

Verplichte minimumeisen inzake diplomering van kapiteins en eerste stuurlieden van schepen van 200 brutoregisterton (BRT) of meer

Kapitein en eerste stuurman van een schip van 1 600 BRT of meer

1. Iedere kapitein en iedere eerste stuurman van een zeeschip van 1 600 BRT of meer dient in het bezit te zijn van een passend diploma.
2. Ieder die een diploma wenst te verkrijgen, moet:
 - a) ten genoeg van de Administratie aantonen dat hij uit medisch oogpunt geschikt is, in het bijzonder wat zijn gezichts- en gehoororgaan betreft;
 - b) voldoen aan de eisen inzake diplomering als officier, belast met de brugwacht, op schepen van 200 BRT of meer, en in die hoedanigheid goedgekeurde dienstdienst buitengaats hebben behaald:
 - i) wat diplomering als eerste stuurman betreft, van ten minste 18 maanden; deze periode kan evenwel worden bekort tot ten minste twaalf maanden, indien de Administratie een bijzondere opleiding verlangt die zij gelijkwaardig acht aan een dienst van ten minste zes maanden als officier belast met de brugwacht;
 - ii) wat diplomering als kapitein betreft, van ten minste 36 maanden; deze periode kan evenwel worden bekort tot ten minste 24 maanden, indien ten minste twaalf maanden van die dienst buitengaats dienst is gedaan als eerste stuurman, of indien de Administratie een bijzondere opleiding verlangt, die zij gelijkwaardig acht aan een zodanige dienst;
 - c) ten genoeg van de Administratie een desbetreffend examen hebben afgelegd. Dit examen omvat de stof, vermeld in het aanhangsel bij dit voorschrift, maar de Administratie kan wijzigingen aanbrengen in deze exameneisen voor kapiteins en eerste stuurlieden van schepen van een beperkte grootte, die worden gebruikt voor reizen langs de kust, in zoverre zij dat noodzakelijk acht, waarbij rekening moet worden gehouden met de gevolgen voor de veiligheid van alle schepen die zich in dezelfde wateren kunnen bevinden.

Kapitein en eerste stuurman van schepen tussen 200 en 1 600 BRT

3. Iedere kapitein en iedere eerste stuurman van schepen tussen 200 en 1 600 BRT dient in het bezit te zijn van een passend diploma.
4. Ieder die een diploma wenst te verkrijgen, moet:
 - a) ten genoeg van de Administratie aantonen dat hij uit medisch oogpunt geschikt is, in het bijzonder wat zijn gezichts- en gehoororgaan betreft;
 - b) i) wat diplomering als eerste stuurman betreft, voldoen aan de eisen voor een officier, belast met de brugwacht, op schepen van 200 BRT of meer;
 - ii) wat diplomering als kapitein betreft, voldoen aan de eisen voor een officier, belast met de brugwacht, op schepen van 200 BRT of meer, en in die hoedanigheid ten minste 36 maanden goedgekeurde dienstdienst buitengaats hebben behaald; deze periode kan evenwel worden bekort tot ten minste 24 maanden, indien ten minste twaalf maanden van die tijd dienst is gedaan als eerste stuurman, of indien de Administratie een bijzondere opleiding verlangt, die zij gelijkwaardig acht aan een zodanige dienstdienst;

- c) ten genoegen van de Administratie een desbetreffend examen hebben afgelegd. Dit examen omvat de stof, vermeld in het aanhangsel bij dit voorschrift, maar de Administratie kan wijzigingen aanbrengen in deze exameneisen voor kapiteins en eerste stuurlieden van schepen die worden gebruikt voor reizen langs de kust, in zoverre zij dat passend acht, teneinde de stof die niet van toepassing is op de desbetreffende wateren of schepen uit te sluiten, waarbij rekening moet worden gehouden met de gevolgen voor de veiligheid van alle schepen die zich in dezelfde wateren kunnen bevinden.

Algemeen

5. Het niveau van de volgens de verschillende onderdelen van het aanhangsel vereiste kennis kan verschillen naargelang het diploma wordt afgegeven op het niveau van kapitein of van eerste stuurman en naargelang het diploma of de diploma's gelden voor schepen van 1 600 BRT of meer, of voor schepen tussen 200 en 1 600 BRT.

AANHANGSEL BIJ VOORSCHRIFT II/2

Kennis ten minste vereist voor de diplomering van kapiteins en eerste stuurlieden van schepen van 200 BRT of meer

1. Het onderstaande programma is opgesteld voor de examinering van hen die een diploma als kapitein of eerste stuurman wensen te verkrijgen van schepen van 200 BRT of meer. Het vormt een uitgebreide en verdiepte versie van het programma, vervat in voorschrift II/4 „Verplichte minimumeisen inzake diplomering van officieren, belast met de brugwacht, op schepen van 200 BRT of meer”. Gezien het feit dat een kapitein de uiteindelijke verantwoordelijkheid draagt voor de veiligheid van het schip, zijn passagiers, bemanning en lading, en dat een eerste stuurman in staat moet zijn die verantwoordelijkheid op ieder tijdstip over te nemen, moet de examinering over deze onderwerpen gericht zijn op het onderzoeken van hun bekwaamheid in het verwerken van alle beschikbare gegevens die van belang zijn voor de veiligheid van het schip.
2. *Navigatie en plaatsbepaling*
 - a) Reisvoorbereiding en navigatie onder alle omstandigheden:
 - i) door aanvaardbare methoden voor het uitzetten van trajecten op de oceaan;
 - ii) in beperkt vaarwater;
 - iii) bij aanwezigheid van ijs;
 - iv) bij beperkt zicht;
 - v) bij aanwezigheid van verkeersscheidingsstelsels;
 - vi) in gebieden met uitzonderlijke getijbeweging.
 - b) Plaatsbepaling:
 - i) door astronomische waarnemingen, met name van de zon, de sterren, de maan en de planeten;
 - ii) door observatie met land in zicht, met inbegrip van de bekwaamheid gebruik te maken van peilingen op landmerken en andere hulpmiddelen voor de navigatie, zoals vuurtorens, bakens en boeien, alsmede van de juiste kaarten, berichten aan zeevarenden en andere publikaties om de nauwkeurigheid van de plaatsbepaling te beoordelen;
 - iii) door het gebruik van alle moderne elektronische hulpmiddelen van het schip voor de navigatie, ten genoegen van de Administratie, waarbij in het bijzonder kennis aanwezig moet zijn van de principes van de werking daarvan, de beperkingen, oorzaken van fouten, het opsporen van onjuiste weergaven van gegevens en correctiemethoden om een nauwkeurige plaatsbepaling te verkrijgen.
3. *Wachtdienst*
 - a) Aantonen dat men grondige kennis bezit van de inhoud, toepassing en strekking van de internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, met inbegrip van de bijlagen die betrekking hebben op de veiligheid van de navigatie.
 - b) Aantonen dat men kennis bezit van voorschrift II/1 „Grondbeginselen in acht te nemen bij het wachtlopen op de brug”.

4. *Radaruitrusting*

Met behulp van de radarsimulator of, indien deze niet beschikbaar is, de plotkaart, aantonen dat men kennis bezit van de principes en werking van radar, en bekwaamheid in het gebruik van radar en in de interpretatie en analyse van de met die uitrusting verkregen gegevens, waaronder:

- a) factoren die de juiste werking en de nauwkeurigheid beïnvloeden;
- b) instellen en vasthouden van het beeld;
- c) vaststellen van een onjuiste weergave van gegevens, valse echo's, zeeëcho's, enz.;
- d) afstand en peilingen;
- e) identificatie van kritische echo's;
- f) de koers en vaart van andere schepen;
- g) de tijd en afstand waarop schepen die de route van het eigen schip kruisen, dit schip tegemoet varen of het passeren, het het dichtst naderen;
- h) opmerken van wijzigingen in de koers en vaart van andere schepen;
- i) het effect van wijzigingen in de koers of vaart van het eigen schip, of in deze beide;
- j) toepassing van de internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee.

5. *Magnetische kompassen en gyrokompassen*

De bekwaamheid om de fouten van het magnetische kompas en het gyrokompas vast te stellen en te herstellen, en de kennis van de middelen om die fouten te herstellen.

6. *Meteorologie en oceanografie*

- a) Aantonen dat men de bekwaamheid bezit om een synoptische weerkaart te begrijpen en te interpreteren, en het weer in een bepaald gebied te voorspellen, mede aan de hand van de weersgesteldheid ter plaatse waar men zich bevindt.
- b) Kennis van de kenmerken van de verschillende weersystemen, met inbegrip van tropische orkanen en het vermijden van stormcentra in de gevaarlijke sectoren.
- c) Kennis van de systemen van stromingen in de oceaan.
- d) Bekwaamheid in het gebruik van alle ter zake dienende zeevaartkundige publikaties over getijden en stromingen, met inbegrip van die in de Engelse taal.
- e) Bekwaamheid in het maken van getijberekeningen.

7. *Het manoeuvreren met en de bediening van het schip*

Het manoeuvreren met en de bediening van het schip onder alle omstandigheden, met inbegrip van het volgende:

- a) manoeuvres bij het naderen van loodsboten of -stations, waarbij naar behoren rekening wordt gehouden met het weer, het tij, de uitloopafstand en de stopweg;
- b) besturen van het schip op rivieren, in baaien, enz., waarbij rekening wordt gehouden met het effect van stroom, wind en beperkte ruimte, en met de gevoeligheid voor roeruitslagen;
- c) manoeuvreren bij geringe waterdiepte, met inbegrip van de vermindering van de ruimte onder de kiel van het schip ten gevolge van het effect van „squat” ⁽¹⁾ en het slingeren en stampen van het schip;
- d) het wederzijdse effect tussen elkaar passerende schepen en tussen het eigen schip en nabij gelegen banken (kanaaleffect);
- e) meren en ontmeren onder verschillende omstandigheden wat de wind en het getij betreft en zowel met als zonder gebruik van trossen;
- f) keuze van de ankerplaats; voor anker gaan met één of twee ankers op beperkte ankerplaatsen en de factoren die van betekenis zijn bij het bepalen van de te gebruiken kettinglengte;

⁽¹⁾ „Squat”: de vermindering van de ruimte onder de kiel van het schip, die ontstaat wanneer het schip zich door het water beweegt en die wordt veroorzaakt zowel door het feit dat het schip dieper inzinkt, als door de verandering in trim. Het effect neemt toe bij geringe waterdiepte, en neemt af bij vermindering van de snelheid van het schip.

- g) krabben van het anker; klaren van onklare ankers;
 - h) dokken van het schip, zowel met als zonder schade;
 - i) behandeling en besturing van schepen bij slecht weer, met inbegrip van het verlenen van hulp aan schepen of vliegtuigen in nood, sleepwerkzaamheden, de middelen om te voorkomen dat een schip dat niet meer naar het roer luistert dwarszees valt, het verminderen van drift en het gebruik van stortolie;
 - j) voorzorgsmaatregelen bij de manoeuvres tijdens het te water laten van hulpverleningsboten of reddingmiddelen;
 - k) methoden om overlevenden aan boord te nemen vanuit hulpverleningsboten of reddingmiddelen;
 - l) bekwaamheid om de eigenschappen, wat het manoeuvreren en de machines betreft, vast te stellen van de belangrijkste typen schepen, waarbij in het bijzonder moet worden gelet op de stopweg en de draaicirkel bij verschillende diepgang en snelheid;
 - m) belang van het navigeren met verminderde vaart om schade te voorkomen ten gevolge van de boeg- of hekgolf van het eigen schip;
 - n) praktische maatregelen die moeten worden genomen wanneer wordt gevaren bij aanwezigheid van ijs of in geval van ijsafzetting aan boord;
 - o) gebruik van en manoeuvreren in verkeersscheidingssstelsels.
8. *Stabiliteit ⁽²⁾ en bouw van het schip, en maatregelen in geval van schade*
- a) Begrip van de grondprincipes van de scheepsbouw en de theorieën en factoren die de trim en stabiliteit beïnvloeden, en van de noodzakelijke maatregelen om een veilige trim en stabiliteit te waarborgen.
 - b) Kennis van het effect op de trim en stabiliteit van het schip in geval van schade en het vollopen van een afdeling ten gevolge daarvan, alsmede van de te nemen tegenmaatregelen.
 - c) Gebruik van stabiliteits-, trim- en spanningstabellen, grafieken en hulpmiddelen voor het berekenen van de spanning, met inbegrip van kennis van het innemen van lading en ballast teneinde de spanning die op de romp wordt uitgeoefend binnen aanvaardbare grenzen te houden.
 - d) Algemene kennis van de belangrijkste scheepsbouwkundige elementen van een schip en de juiste benaming van de verschillende onderdelen daarvan.
 - e) Kennis van de aanbevelingen van de Organisatie betreffende stabiliteit van schepen.
9. *Machine-installaties*
- a) Principes van de werking van de voortstuwingsinstallaties van schepen.
 - b) Hulpwerktuigen van het schip.
 - d) Algemene kennis van termen op het gebied van de scheepswerktuigkunde.
10. *Beladen en stuwen*
- a) Stuwen en vastzetten van ladingen aan boord van schepen, met inbegrip van het laadgerei.
 - b) Werkzaamheden in verband met het laden en lossen, in het bijzonder het laden en lossen van zware lasten.
 - c) Internationale voorschriften en aanbevelingen met betrekking tot het vervoer van ladingen, in het bijzonder de „International Maritime Dangerous Goods Code” (IMDG) (internationale maritieme code inzake het vervoer van verpakte gevaarlijke stoffen).
 - d) Vervoer van gevaarlijke stoffen; voorzorgsmaatregelen, te nemen tijdens de werkzaamheden in verband met het laden en lossen, en de behandeling van gevaarlijke stoffen tijdens een reis.
 - e) Praktische kennis van de inhoud en toepassing van de handboeken inzake de geldende regels over de veiligheid van tankers.
 - f) Praktische kennis van de gangbare bepalingen over de inrichting van leidingstelsels en pompen voor de lading.

(1) Kapiteins en eerste stuurlieden, dienst doende op kleine schepen, moeten volledig bekend zijn met de belangrijkste vereisten inzake de stabiliteit van die schepen.

- g) Termen en begripsomschrijvingen, gebruikt om de eigenschappen te beschrijven van de gangbare olieladingen, zoals ruwe olie, „middle distillates” (destillaten met een kookpunt tussen ± 150 en ± 350 °C) en nafta.
- h) Voorschriften inzake vervuiling; het innemen van ballast, werkzaamheden in verband met het schoonmaken en gasvrij maken van tanks.
- i) Methoden van belading bovenop ladingrestanten.

11. *Voorkoming van brand en brandbestrijdingsmiddelen*

- a) Organisatie van brandoefeningen.
- b) Brandtypen en scheikundige verschijnselen bij brand.
- c) Brandbestrijdingsmiddelen.
- d) Hebben deelgenomen aan een goedgekeurde cursus brandbestrijding.
- e) Kennis van voorschriften inzake brandbestrijdingsmiddelen.

12. *Optreden in noodsituaties*

- a) Voorzorgsmaatregelen bij het aan de grond zetten van het schip.
- b) Maatregelen te nemen vóór en na het aan de grond lopen.
- c) Vlotbrengen van een aan de grond gelopen schip, met en zonder bijstand.
- d) Maatregelen te nemen na een aanvaring.
- e) Provisorisch dichten van lekken.
- f) Maatregelen voor de bescherming en veiligheid van passagiers en bemanning in noodsituaties.
- g) Beperking van schade en bergen van het schip van een brand of ontploffing.
- h) Schip verlaten.
- i) Sturen met, en aanbrengen en gebruik van noodstuurgerei en wijze van aanbrengen van een noodroer, wanneer dat mogelijk is.
- j) Redding van personen vanaf een schip in nood of vanaf een wrak.
- k) Handelingen bij „man overboord”.

13. *Medische verzorging*

In alle opzichten bekend zijn met de toepassing van de inhoud van de volgende publikaties:

- a) de „International Medical Guide for Ships” (Internationale Medische Gids voor schepen) of daarmee overeenkomende nationale publikaties;
- b) de Medische Afdeling van het Internationale Seinboek;
- c) de „Medical First Aid Guide for Use in Accident Involving Dangerous Goods” (Geneeskundige Eerste-Hulp-gids bij ongevallen met gevaarlijke stoffen).

14. *Recht betreffende de scheepvaart*

- a) Kennis van het internationale recht betreffende de scheepvaart, als neergelegd in internationale overeenkomsten voor zover deze betrekking hebben op de bijzondere verplichtingen en verantwoordelijkheden van de kapitein, met name die inzake de veiligheid en de bescherming van het mariene milieu. Aan de volgende onderwerpen moet in het bijzonder aandacht worden besteed:
 - i) certificaten en andere documenten, waarvan de aanwezigheid aan boord verplicht is krachtens internationale overeenkomsten, hoe zij kunnen worden verkregen en hun wettelijke geldigheidsduur;
 - ii) verantwoordelijkheden op grond van de desbetreffende vereisten van het Internationaal Verdrag betreffende de uitwatering van schepen;
 - iii) verantwoordelijkheden op grond van de desbetreffende vereisten van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee;

- iv) verantwoordelijkheden op grond van internationale overeenkomsten ter voorkoming van verontreiniging door schepen;
 - v) verklaringen op het gebied van de scheepvaart inzake gezondheid; de vereisten neergelegd in de Internationale Gezondheidsvoorschriften;
 - vi) verantwoordelijkheden op grond van het Verdrag inzake internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee;
 - vii) verantwoordelijkheden op grond van andere internationale akten met betrekking tot de veiligheid van het schip, de passagiers, de bemanning en de lading.
- b) De mate van kennis van het nationale recht betreffende de scheepvaart wordt overgelaten aan het inzicht van de Administratie; deze kennis dient in elk geval de nationale bepalingen ter uitvoering van de internationale overeenkomsten te omvatten.

15. *Personeelsbeleid en verantwoordelijkheid inzake opleiding*

Kennis van personeelsbeleid en de organisatie en opleiding van het personeel aan boord van schepen.

16. *Radioverkeer en visuele seinen*

- a) Bekwaamheid om berichten over te brengen en te ontvangen met de morselamp, en het Internationale Seinboek te gebruiken; indien de Administratie kandidaten wat deze onderwerpen betreft heeft geëxamineerd met het oog op een diploma in een lagere categorie, kan zij de mogelijkheid openhouden hen wat die onderwerpen betreft niet opnieuw te examineren met het oog op diplomering als kapitein.
- b) Kennis van de procedures in het radioverkeer en bekwaamheid om radioapparatuur te gebruiken ten behoeve van nood-, spoed- en veiligheidsberichten en berichten voor de scheepvaart.
- c) Kennis van de procedures inzake noodseinen, als voorgeschreven in het radioreglement.

17. *Redding van mensenlevens*

Grondige kennis van de voorschriften inzake reddingsmiddelen (Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee), de organisatie van oefeningen in het verlaten van het schip, reddingsmiddelen, hulpverleningsboten en andere uitrusting voor het redden van mensenlevens.

18. *Opsporing en redding*

Grondige kennis van het „Merchant Ship Search and Rescue Manual” (Mersar) (Handboek voor opsporing en redding op zee).

19. *Methoden voor het aantonen van de bekwaamheid van de kandidaten*

- a) Navigatie

Bekwaamheid in het gebruik van de sextant, de pelorus en de azimuthspiegel, alsmede de bekwaamheid om positie te bepalen en koersen en peilingen af te zetten.
- b) Internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee
 - i) het gebruik van schaalmodellen waarop de juiste seinen of lichten zijn aangegeven, of een simulator met navigatielichten;
 - ii) plotkaart of radarsimulator.
- c) Radar
 - i) radarsimulator of
 - ii) plotkaarten.
- d) Brandbestrijding

Hebben deelgenomen aan een goedgekeurde cursus brandbestrijding.
- e) Verbindingen

Praktische test inzake visuele berichtgeving en berichtgeving met behulp van telefonie.
- f) Redding van mensenlevens

Het te water laten en de bediening van reddingsmiddelen, hulpverleningsboten en andere uitrusting voor het redden van mensenlevens, met inbegrip van het dragen van reddingsgordels.

VOORSCHRIFT II/3

Verplichte minimumeisen inzake diplomering van officieren, belast met de brugwacht, en van kapiteins van schepen van minder dan 200 BRT**1. Schepen die niet worden gebruikt voor reizen langs de kust**

- a) Iedere kapitein, dienst doende op een zeeschip van minder dan 200 BRT, dat niet wordt gebruikt voor reizen langs de kust, dient in het bezit te zijn van een door de Administratie erkend diploma voor de dienst als kapitein van schepen tussen 200 en 1 600 BRT.
- b) Iedere officier, belast met de brugwacht, dienst doende op een zeeschip van minder dan 200 BRT, dat niet wordt gebruikt voor reizen langs de kust, dient in het bezit te zijn van een passend diploma voor schepen van 200 BRT of meer.

2. Schepen die worden gebruikt voor reizen langs de kust**a) Kapitein**

- i) Iedere kapitein, dienst doende op een zeeschip van minder dan 200 BRT, dat wordt gebruikt voor reizen langs de kust, dient in het bezit te zijn van een passend diploma.
- ii) Ieder die een diploma wenst te verkrijgen, moet:
 1. niet jonger zijn dan 20 jaar;
 2. gedurende ten minste twaalf maanden goedgekeurde diensttijd buitengaats hebben behaald als officier belast met de brugwacht;
 3. ten genoegen van de Administratie aantonen dat hij de vereiste kennis bezit om zijn taken op de desbetreffende schepen naar behoren te vervullen, daaronder begrepen de in het aanhangsel bij dit voorschrift vervatte onderwerpen.

b) Officier belast met de brugwacht

- i) Iedere officier, belast met de brugwacht op een zeeschip van minder dan 200 BRT, dat wordt gebruikt voor reizen langs de kust, dient in het bezit te zijn van een passend diploma.
- ii) Ieder die een diploma wenst te verkrijgen, moet:
 1. niet jonger zijn dan 18 jaar;
 2. ten genoegen van de Administratie aantonen dat hij uit medisch oogpunt geschikt is, in het bijzonder wat zijn gezichts- en gehoororgaan betreft;
 3. ten genoegen van de Administratie aantonen dat hij:
 - met gunstig resultaat een bijzondere opleiding heeft gevolgd, daaronder begrepen een ruime periode van passende dienst buitengaats als vereist door de Administratie, of
 - goedgekeurde diensttijd aan dek heeft behaald, gedaan gedurende ten minste drie jaar;
 4. ten genoegen van de Administratie aantonen dat hij de vereiste kennis bezit om zijn taken op de desbetreffende schepen naar behoren te vervullen, daaronder begrepen de in het aanhangsel vervatte onderwerpen.

3. Opleiding

De opleiding, dienende om de nodige kennis te verkrijgen en de nodige praktijkervaring op te doen, dient te zijn gebaseerd op voorschrift II/1 „Grondbeginselen in acht te nemen bij het wachtlopen op de brug” en op de relevante internationale voorschriften en aanbevelingen.

4. Vrijstellingen

Indien de Administratie van oordeel is dat, gezien de grootte van het schip en de omstandigheden van de reis, volledige toepassing van dit voorschrift en het aanhangsel daarbij onredelijk of onmogelijk is, kan zij de kapitein en officier, belast met de brugwacht, op een zodanig schip of een zodanige categorie schepen een dienovereenkomstige vrijstelling verlenen ten aanzien van enkele van de eisen, rekening houdend met de veiligheid van alle schepen die zich in dezelfde wateren kunnen bevinden.

AANHANGSEL BIJ VOORSCHRIFT II/3

Kennis ten minste vereist voor de diplomering van officieren, belast met de brugwacht, en van kapiteins van schepen van minder dan 200 BRT**1. a) Kennis van de volgende onderwerpen:**

- i) kustnavigatie en, voor zover nodig, astronomische navigatie;
- ii) internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee;

- iii) internationale maritieme code inzake gevaarlijke stoffen;
 - iv) magnetisch kompas;
 - v) radiotelefonie en visuele seinen;
 - vi) voorkoming van brand en bestrijdingsmiddelen;
 - vii) redding van mensenlevens;
 - viii) optreden in noodsituaties;
 - ix) manoeuvreren met het schip;
 - x) stabiliteit van het schip;
 - xi) meteorologie;
 - xii) machines op kleine schepen;
 - xiii) eerste hulp bij ongelukken;
 - xiv) opsporing en redding;
 - xv) voorkoming van verontreiniging van het mariene milieu.
- b) Buiten de onder a) opgenomen eisen dient men voldoende kennis te bezitten om op veilige wijze alle aan boord van de desbetreffende schepen aangebrachte navigatiehulpmiddelen en uitrusting te bedienen.
- c) Het niveau van de vereiste kennis van de onder a) en b) vermelde onderwerpen dient voldoende te zijn voor de officier van de wacht om op veilige wijze zijn taken te kunnen vervullen.
2. Iedere kapitein die dienst doet op een zeeschip van minder dan 200 BRT moet, buiten de in punt 1 opgenomen eisen, ten genoegen van de Administratie aantonen dat hij de kennis bezit om alle taken van een zodanige kapitein op veilige wijze uit te voeren.

VOORSCHRIFT II/4

Verplichte minimumeisen inzake diplomering van officieren, belast met de brugwacht, op schepen van 200 BRT of meer

1. Iedere officier, belast met de brugwacht, die dienst doet op een zeeschip van 200 BRT of meer dient in het bezit te zijn van een passend diploma.
2. Ieder die een diploma wenst te verkrijgen, moet:
 - a) niet jonger zijn dan 18 jaar;
 - b) ten genoegen van de Administratie aantonen dat hij uit medisch oogpunt geschikt is, in het bijzonder wat zijn gezichts- en gehoororgaan betreft;
 - c) gedurende ten minste drie jaar goedgekeurde diensttijd buitengaats in de dekdienst hebben behaald, waaronder begrepen een periode van ten minste zes maanden, waarin hij op de brug wacht heeft gelopen onder toezicht van een bevoegde officier; de Administratie kan evenwel toestaan dat van deze diensttijd buitengaats een periode van ten hoogste twee jaar wordt vervangen door een periode waarin een bijzondere opleiding wordt genoten, mits de Administratie zich ervan overtuigd heeft dat een zodanige opleiding wat kwaliteit betreft ten minste gelijkwaardig is aan de diensttijd buitengaats waarvoor zij in de plaats komt;
 - d) door het afleggen van een passend examen ten genoegen van de Administratie aantonen dat hij voldoende theoretische en praktische kennis bezit om zijn taken te vervullen.
3. *Diploma's voor het dienst doen zonder beperking*

Bij het examen met het oog op de afgifte van diploma's voor het dienst doen zonder beperking wat het gebied betreft waar de dienst wordt uitgeoefend, wordt onderzocht of de theoretische en praktische kennis van de kandidaat in de in het aanhangsel bij dit voorschrift vervatte onderwerpen toereikend is.
4. *Beperkte diploma's*

De administratie kan bij de afgifte van beperkte diploma's voor de dienst op reizen langs de kust de volgende onderwerpen uit de in het aanhangsel vervatte onderwerpen laten vervallen, rekening houdend met de gevolgen voor de veiligheid van alle schepen die zich in dezelfde wateren kunnen bevinden:

 - a) astronomische navigatie;
 - b) elektronische systemen voor plaatsbepaling en navigatie in wateren die niet door zulke systemen worden bestreken.

5. Niveau van kennis

- a) Het vereiste niveau van kennis van de in het aanhangsel vervatte onderwerpen dient voldoende te zijn voor de officier van de wacht om op veilige wijze zijn taken te kunnen vervullen. Bij de bepaling van het desbetreffende niveau van kennis dient de Administratie rekening te houden met de opmerkingen onder ieder onderwerp in het aanhangsel.
- b) De opleiding, dienende om de nodige theoretische kennis te verkrijgen en de nodige praktijkervaring op te doen, dient te zijn gebaseerd op voorschrift II/1 „Grondbeginselen in acht te nemen bij het wachtlopen op de brug” en op de relevante internationale voorschriften en aanbevelingen.

AANHANGSEL BIJ VOORSCHRIFT II/4

Kennis ten minste vereist voor de diplomering van officieren, belast met de brugwacht, op schepen van 200 BRT of meer

1. *Astronomische navigatie*

Bekwaamheid om de hemellichamen te gebruiken voor de bepaling van de plaats van het schip en van kompasfouten.

2. *Navigatie met land in zicht en kustnavigatie*

- a) Bekwaamheid om de plaats van het schip te bepalen door middel van:
 - i) landmerken;
 - ii) hulpmiddelen voor de navigatie, waaronder begrepen vuurtorens, bakens en boeien;
 - iii) gegist bestek, waarbij rekening wordt gehouden met de wind, het getij, stromingen en de vaart, vastgesteld aan de hand van het aantal omwentelingen van de schroef per minuut en door loggen.
- b) Grondige kennis van en bekwaamheid in het gebruik van kaarten en publikaties voor de navigatie, zoals zeilaanwijzingen, getijtafels, berichten aan zeevarenden, radiowaarschuwingen voor de navigatie en gegevens in verband met de routing van het scheepvaartverkeer.

3. *Radarnavigatie*

Kennis van de principes en werking van radar en de bekwaamheid in het gebruik van radar en in de interpretatie en analyse van de met die uitrusting verkregen gegevens, met inbegrip van:

- a) factoren die de juiste werking en de nauwkeurigheid beïnvloeden;
- b) instellen en vasthouden van het beeld;
- c) opsporen van een onjuiste weergave van gegevens, valse echo's, zeeëcho, enz.;
- d) afstand en peiling;
- e) identificatie van kritische echo's;
- f) de koers en vaart van andere schepen;
- g) de tijd en afstand waarop schepen die de route van het eigen schip kruisen, dit schip tegemoet varen of het passeren, het het dichtst naderen;
- h) vaststellen van wijzigingen in de koers en vaart van andere schepen;
- i) het effect van wijzigingen in de koers of vaart van het eigen schip, of in deze beide;
- j) toepassing van de internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee.

4. *Wachtdienst*

- a) Aantonen dat men grondige kennis bezit van de inhoud, toepassing en strekking van de internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, met inbegrip van de bijlagen die betrekking hebben op de veiligheid van de navigatie.
- b) Aantonen dat men kennis bezit van de inhoud van Voorschrift II/1 „Grondbeginselen in acht te nemen bij het wachtlopen op de brug”.

5. *Elektronische systemen voor plaatsbepaling en navigatie*

Ten genoegen van de Administratie aantonen dat men bekwaamheid bezit om de plaats van het schip te bepalen met behulp van elektronische navigatiemiddelen.

6. *Radiorichtingzoekers en -echoloden*

Bekwaamheid om de uitrusting te bedienen en de gegevens op juiste wijze toe te passen.

7. *Meteorologie*

Kennis van de meteorologische instrumenten aan boord en het gebruik daarvan. Kennis van de kenmerken van verschillende weersystemen, procedures inzake weerberichten en systemen van weeroverzichten, en bekwaamheid om de beschikbare meteorologische gegevens toe te passen.

8. *Magnetische kompassen en gyrokompassen*

Kennis van de principes van magnetische kompassen en gyrokompassen, met inbegrip van fouten en methoden tot herstel. Met betrekking tot gyrokompassen, begrip van de systemen die worden bestuurd door het moederkompas, en kennis van de werking en het onderhoud van de voornaamste typen gyrokompassen.

9. *Automatische besturing*

Kennis van de systemen en procedures inzake automatische besturing.

10. *Radioverkeer en visuele seinen*

- a) Bekwaamheid in het overbrengen en ontvangen van berichten met de morselamp.
- b) Bekwaamheid om het Internationale Seinboek te gebruiken.
- c) Kennis van de procedures in het radioverkeer en bekwaamheid om radioapparatuur te gebruiken ten behoeve van nood-, spoed- en veiligheidsberichten en berichten voor de scheepvaart.

11. *Voorkoming van brand en brandbestrijdingsmiddelen*

- a) Bekwaamheid om brandoefeningen te organiseren.
- b) Kennis van brandtypen en scheikundige verschijnselen bij brand.
- c) Kennis van brandbestrijdingsmiddelen.
- d) Hebben deelgenomen aan een goedgekeurde cursus brandbestrijding.

12. *Redding van mensenlevens*

Bekwaamheid om sloepenrol te organiseren en kennis van het gebruik van reddingsmiddelen en hulpverleningsboten, alsmede de voorzieningen voor het te water laten daarvan en de bijbehorende uitrusting, met inbegrip van radioapparatuur aan boord van de reddingsmiddelen, radiobakens voor de plaatsbepalingen per satelliet in noodsituaties (EPIRB's), overlevingspakken en hulpmiddelen tegen warmteverlies. Kennis van de technieken voor het overleven op zee.

13. *Noodprocedures*

Kennis van de onderwerpen vervat in het toepasselijke aanhangsel van de meest recente uitgave van het „Document for Guidance” (Document ten geleide) van de ILO/IMO.

14. *Het manoeuvreren met en de bediening van het schip*

Kennis van:

- a) het effect van variatie in draagvermogen, diepgang, trim, vaart en ruimte onder de kiel op draaicirkels en stopafstanden;
- b) het effect van de stroom en de wind op de bediening van het schip;
- c) manoeuvres voor het redden bij „man overboord”;
- d) „squat”, ondiep-watereffect en soortgelijke effecten;
- e) de juiste procedures voor het ankeren en meren.

15. *Stabiliteit van het schip*

- a) Praktische kennis en toepassing van stabiliteits-, trim- en spanningstabellen, grafieken en middelen voor het berekenen van de spanning.
- b) Begrip van de belangrijkste maatregelen die moeten worden genomen wanneer het drijfvermogen dat het schip in onbeschadigde toestand had, gedeeltelijk verloren is gegaan.

16. *Engelse taal*

Toereikende kennis van de Engelse taal, waardoor de scheepsofficier in staat is kaarten en andere zeevaartkundige publikaties te gebruiken, weerkundige gegevens en berichten met betrekking tot de veiligheid en het gebruik van het schip te begrijpen, en zich duidelijk uit te drukken wanneer hij verbindingen onderhoudt met andere schepen of kuststations. Bekwaamheid om de „Standard Marine Navigational Vocabulary” (standaardwoordenlijst voor de scheepvaart) te begrijpen en te gebruiken.

17. *Constructie van het schip*

Algemene kennis van de belangrijkste constructie-elementen van een schip en de juiste benaming van de verschillende onderdelen daarvan.

18. *Beladen en stuwen*

Kennis van de veilige behandeling en het veilig stuwen van ladingen, en het effect van deze factoren op de veiligheid van het schip.

19. *Medische hulp*

Praktische toepassing van medische handleidingen en adviezen per radio, met inbegrip van de bekwaamheid om doeltreffend op te treden op basis van deze kennis in geval van ongelukken of ziekten, die zich vermoedelijk aan boord van schepen zullen voordoen.

20. *Opsporing en redding*

Kennis van het „Merchant Ship Search and Rescue Manual” (Mersar) (Handboek voor opsporing en redding op zee).

21. *Voorkoming van verontreiniging van het mariene milieu*

Kennis van de te nemen voorzorgsmaatregelen teneinde verontreiniging van het mariene milieu te voorkomen.

VOORSCHRIFT II/5

Verplichte minimumeisen om te verzekeren dat de vaardigheden van kapiteins en stuurlieden worden behouden en hun kennis wordt bijgehouden

1. Van iedere kapitein en iedere stuurman, in het bezit van een diploma, die op zee dienst doet of die voornemens is weer op zee dienst te gaan doen na een periode aan de wal, wordt verlangd dat hij, teneinde bij voortduring geschikt te worden bevonden voor de dienst buitengaats, met regelmatige tussenpozen van niet langer dan vijf jaar ten genoegen van de Administratie aantoonst dat hij:
 - a) uit medisch oogpunt geschikt is, in het bijzonder wat zijn gezichts- en gehoororgaan betreft; en
 - b) uit het oogpunt van beroepsuitoefening bekwaam is:
 - i) door gedurende ten minste één jaar tijdens de voorafgaande vijf jaar goedgekeurde diensttijd buitengaats te hebben behaald als kapitein of stuurman, of
 - ii) door een functie te hebben uitgeoefend die overeenkomt met de taken die hij volgens het diploma dat hij bezit, mag vervullen, en die geacht wordt ten minste gelijkwaardig te zijn aan de diensttijd buitengaats vereist onder i), of
 - iii) door één van de volgende omstandigheden:
 - afleggen van een goedgekeurd examen, of
 - met gunstig resultaat een goedgekeurde cursus of goedgekeurde cursussen hebben gevolgd, of
 - goedgekeurde diensttijd buitengaats hebben behaald als stuurman boven de sterkte gedurende ten minste drie maanden, onmiddellijk voorafgaande aan het ogenblik waarop hij de rang weer gaat bekleden waartoe hij krachtens zijn diploma is gerechtigd.
2. De Administratie dient, in overleg met de betrokkenen, een serie bij- en nascholingscursussen te organiseren of de organisatie daarvan te bevorderen, hetzij op vrijwillige hetzij op verplichte basis, al naar gelang van het geval, voor kapiteins en stuurlieden, die op zee dienst doen, in het bijzonder voor diegenen die opnieuw buitengaats dienst gaan doen. De Administratie dient ervoor te zorgen dat regelingen worden getroffen waardoor alle betrokkenen in staat worden gesteld die cursussen te volgen in overeenstemming met hun ervaring en taken. Zodanige cursussen moeten door de Administratie worden goedgekeurd en de wijzigingen inhouden in de nautische technologie en in de relevante internationale voorschriften en aanbevelingen inzake de beveiliging van mensenlevens op zee en de bescherming van het mariene milieu.

3. Iedere kapitein en iedere stuurman moet, om bij voortduring buitengaats dienst te doen aan boord van schepen waarvoor internationaal bijzondere opleidingseisen zijn overeengekomen, met gunstig resultaat een desbetreffende goedgekeurde opleiding volgen.
4. De Administratie dient ervoor te zorgen dat de teksten van de laatste wijzigingen van de internationale voorschriften inzake de beveiliging van mensenlevens op zee en de bescherming van het mariene milieu aan de schepen die onder haar rechtsmacht vallen ter beschikking worden gesteld.

VOORSCHRIFT II/6

Verplichte minimumeisen voor scheepsgezellen die deel uitmaken van de brugwacht

1. De minimumeisen voor scheepsgezellen die deel uitmaken van de brugwacht op een zeeschip van 200 BRT of meer zijn vermeld in punt 2. Deze eisen zijn niet dezelfde als die inzake bewijzen van bekwaamheid als volmatroos ⁽¹⁾, noch zijn zij, behalve wat schepen van geringe grootte betreft, minimumeisen voor scheepsgezellen die als enige scheepsgezel deel uitmaken van de brugwacht. De Administratie kan voorzien in een aanvullende opleiding voor en aanvullende eisen inzake bekwaamheid stellen aan scheepsgezellen die als enige scheepsgezel deel uitmaken van de brugwacht.
2. Iedere scheepsgezel die deel uitmaakt van de brugwacht op een zeeschip van 200 BRT of meer moet:
 - a) niet jonger zijn dan 16 jaar;
 - b) ten genoeg van de Administratie aantonen dat hij uit medisch oogpunt geschikt is, in het bijzonder wat zijn gezichts- en gehoororgaan betreft;
 - c) ten genoeg van de Administratie aantonen dat hij:
 - i) goedgekeurde dienstdienst buitengaats heeft behaald, met inbegrip van ervaring op zee gedurende ten minste zes maanden, waarbij in het bijzonder werkzaamheden in verband met de brugwacht zijn verricht, of
 - ii) met gunstig resultaat een bijzondere opleiding heeft gevolgd, hetzij vóór hetzij tijdens het verblijf aan boord, met inbegrip van een passende periode van ten minste twee maanden, waarin dienst buitengaats is gedaan, als vereist door de Administratie;
 - d) ervaring bezitten of een opleiding hebben genoten, die het volgende omvat:
 - i) grondbeginselen inzake brandbestrijding, eerste hulp bij ongelukken, technieken inzake persoonlijke overleving, factoren die gevaar opleveren voor de gezondheid en persoonlijke veiligheid;
 - ii) bekwaamheid om bevelen te begrijpen van en zichzelf te doen begrijpen door de officier van de wacht in aangelegenheden die zijn taken betreffen;
 - iii) bekwaamheid in het sturen en uitvoeren van roercommando's te zamen met voldoende kennis van magnetische kompassen en gyrokompassen om die taken te vervullen;
 - iv) bekwaamheid om een goede uitkijk te houden door te kijken en te luisteren, en de benaderde peiling door te praaieren van geluidssignalen, lichten of andere voorwerpen, in graden of streken;
 - v) bekendheid met het overgaan van automatisch sturen op sturen met de hand, en omgekeerd;
 - vi) bekendheid met het gebruik van de desbetreffende systemen voor interne berichtgeving en alarmsystemen;
 - vii) kennis van valschermlichten, handstakellichten en drijvende rooksignalen;
 - viii) bekendheid met de eigen taken in noodsituaties;
 - ix) kennis van de noodzakelijke, aan boord van het schip gebruikte termen en begripsomschrijvingen in verband met de eigen werkzaamheden.
3. De ervaring, dienstdienst of opleiding, vereist volgens punt 2, onder c) en d), kan worden verkregen door het verrichten van werkzaamheden op het gebied van de brugwacht, maar alleen als die werkzaamheden zijn verricht onder rechtstreeks toezicht van de kapitein, de officier belast met de brugwacht, of een bevoegde scheepsgezel.
4. De Administratie dient ervoor te zorgen dat een officieel document wordt afgegeven aan iedere zeevarende die uit hoofde van zijn ervaring of opleiding de bekwaamheid bezit overeenkomstig dit voorschrift om dienst te doen als scheepsgezel, deel uitmakend van de brugwacht, dan wel dat het document dat reeds in zijn bezit is naar behoren van een officiële verklaring wordt voorzien.

⁽¹⁾ Verwezen wordt naar het ILO-Verdrag inzake bewijzen van bekwaamheid als volmatroos, 1946, of andere overeenkomsten van latere datum.

5. Een zeevarende kan door de Administratie worden beschouwd als aan de eisen van dit voorschrift te voldoen indien hij in een desbetreffende hoedanigheid dekdienst heeft gedaan gedurende een periode van ten minste één jaar binnen de laatste vijf jaar voorafgaande aan de inwerkingtreding van het Verdrag voor die Administratie.

HOOFDSTUK III

MACHINEKAMERDIENST

VOORSCHRIFT III/2

Verplichte minimumeisen inzake diplomering van hoofdwerktuigkundigen en tweede scheepswerktuigkundigen van schepen met een hoofdvootstuwingsinstallatie van 3 000 kW of meer

1. Iedere hoofdwerktuigkundige en iedere tweede scheepswerktuigkundige van een zeeschip met een hoofdvootstuwingsinstallatie van 3 000 kW of meer dient in het bezit te zijn van een passend diploma.
2. Ieder die een diploma wenst te verkrijgen, moet:
 - a) ten genoegen van de Administratie aantonen dat hij uit medisch oogpunt geschikt is, met inbegrip van zijn gezichts- en gehoororgaan;
 - b) voldoen aan de eisen inzake diplomering als scheepswerktuigkundige belast met de wacht, en
 - i) wat diplomering als tweede scheepswerktuigkundige betreft, goedgekeurde dienstdienst buitengaats hebben behaald van ten minste twaalf maanden als leerlingscheepswerktuigkundige of scheepswerktuigkundige;
 - ii) wat diplomering als hoofdwerktuigkundige betreft, goedgekeurde dienstdienst hebben behaald van ten minste 36 maanden, waarvan ten minste twaalf maanden dienst is gedaan als scheepswerktuigkundige in een verantwoordelijke functie en met het diploma voor tweede scheepswerktuigkundige;
 - c) hebben deelgenomen aan een goedgekeurde praktijkcursus brandbestrijding;
 - d) ten genoegen van de Administratie een desbetreffend examen hebben afgelegd. Dit examen omvat de stof, vermeld in het aanhangsel bij dit voorschrift, maar de Administratie kan wijzigingen aanbrengen in deze exameneisen voor werktuigkundigen van schepen met een beperkt voortstuwingsvermogen die worden gebruikt voor reizen langs de kust, in zoverre zij dat noodzakelijk acht, waarbij rekening moet worden gehouden met de gevolgen voor de veiligheid van alle schepen die zich in dezelfde wateren kunnen bevinden.
3. Bij de opleiding, dienende om de nodige theoretische kennis te verkrijgen en de nodige praktijkervaring op te doen, dient rekening te worden gehouden met de desbetreffende internationale voorschriften en aanbevelingen.
4. Het niveau van de volgens de verschillende onderdelen van het aanhangsel vereiste kennis kan verschillen naargelang het diploma wordt afgegeven op het niveau van hoofdwerktuigkundige of op het niveau van tweede scheepswerktuigkundige.

AANHANGSEL BIJ VOORSCHRIFT III/2

Kennis ten minste vereist voor de diplomering van hoofdwerktuigkundigen en tweede scheepswerktuigkundigen van schepen met een hoofdvootstuwingsinstallatie van 3 000 kW of meer

1. Het onderstaande programma is opgesteld voor de examinering van hen die een diploma als hoofdwerktuigkundige of tweede scheepswerktuigkundige wensen te verkrijgen van schepen met een hoofdvootstuwingsinstallatie van 3 000 kW of meer. Gezien het feit dat een tweede scheepswerktuigkundige in staat moet zijn de verantwoordelijkheid van een hoofdwerktuigkundige op ieder tijdstip over te nemen, moet de examinering in deze onderwerpen gericht zijn op het onderzoeken van de bekwaamheid van de kandidaat in het verwerken van alle beschikbare gegevens die de veilige bediening van de werktuigen van het schip beïnvloeden.

2. De Administratie kan met betrekking tot punt 4, onder a), eisen inzake kennis van andere typen voortstuwingswerktuigen dan degene waarvoor het diploma zal gelden, laten vervallen. Een diploma dat op die basis wordt afgegeven, is niet geldig voor soorten machine-installaties met betrekking waartoe geen kennis is vereist, totdat de scheepswerktuigkundige ten genoegen van de Administratie zijn bekwaamheid wat die onderwerpen betreft, aantoot. Iedere zodanige beperking dient in het diploma te worden vermeld.
3. Iedere kandidaat moet theoretische kennis bezitten van de volgende onderwerpen:
 - a) thermodynamica en warmteoverdracht;
 - b) mechanica en hydromechanica;
 - c) principes van het bedrijf van de krachtinstallaties aan boord van schepen (dieselmotoren, stoom- en gasturbines), en koelinstallaties;
 - d) natuurkundige en scheikundige eigenschappen van brandstoffen en smeermiddelen;
 - e) materialenkennis;
 - f) scheikundige en natuurkundige eigenschappen van en verschijnselen bij brand en brandblusmiddelen;
 - g) elektrotechniek, elektronica en elektrische uitrusting voor de scheepvaart;
 - h) grondbeginselen van automatisering, instrumentatie en bedieningssystemen;
 - i) scheepsontwerpen en scheepsbouw, met inbegrip van scheepsbeveiliging.
4. Iedere kandidaat moet toereikende praktische kennis bezitten van ten minste de volgende onderwerpen:
 - a) werking en onderhoud van:
 - i) scheepsdieselmotoren;
 - ii) stoomvoortstuwingsinstallaties aan boord van schepen;
 - iii) scheepsgasturbines;
 - b) werking en onderhoud van hulpwerktuigen, met inbegrip van pomp- en pijpleidingssystemen, hulpketelinstallaties en stuurinrichtingen;
 - c) werking, beproeving en onderhoud van elektrische uitrusting en bedieningsapparatuur;
 - d) werking en onderhoud van laad- en losgerei en van aan dek opgestelde werktuigen;
 - e) ontdekken van slecht functioneren van werktuigen, het opsporen van storingen, en maatregelen ter voorkoming van schade;
 - f) opstellen van procedures voor veilig onderhoud en veilige reparatiewerkzaamheden;
 - g) methoden en hulpmiddelen voor het voorkomen, opsporen en blussen van brand;
 - h) methoden en hulpmiddelen ter voorkoming van verontreiniging van het mariene milieu door schepen;
 - i) in acht te nemen voorschriften ter voorkoming van verontreiniging van het mariene milieu;
 - j) gevolgen van zeeverontreiniging voor het milieu;
 - k) eerste hulp met betrekking tot verwondingen die zich naar verwachting zouden kunnen voordoen in machinekameruimten, en gebruik van eerstehulpuitrusting;
 - l) doel en gebruik van reddingsmiddelen;
 - m) methoden van scheepsbeveiliging;
 - n) veiligheidsvoorschriften.
5. Iedere kandidaat moet kennis bezitten van het internationale recht betreffende de scheepvaart, neergelegd in internationale overeenkomsten, voor zover deze betrekking hebben op de bijzondere verplichtingen en verantwoordelijkheden van het personeel van de machinekamerdienst, in het bijzonder die inzake de veiligheid en bescherming van het mariene milieu. De mate van kennis van het nationale recht betreffende de scheepvaart wordt overgelaten aan het oordeel van de Administratie; deze kennis dient in elk geval de nationale bepalingen ter uitvoering van de internationale overeenkomsten te omvatten.
6. Iedere kandidaat moet kennis bezitten van personeelsbeleid en de organisatie en opleiding van het personeel aan boord van schepen.

VOORSCHRIFT III/3

Kennis ten minste vereist voor diplomering van hoofdwerktuigkundigen en tweede scheepswerktuigkundigen van schepen met een hoofdvoortstuwingsinstallatie tussen 750 en 3 000 kW

1. Iedere hoofdwerktuigkundige en iedere tweede scheepswerktuigkundige van een zeeschip met een hoofdvoortstuwingsinstallatie tussen 750 en 3 000 kW dient in het bezit te zijn van een passend diploma.
2. Ieder die een diploma wenst te verkrijgen, moet:
 - a) ten genoegen van de Administratie aantonen dat hij uit medisch oogpunt geschikt is, met inbegrip van zijn gezichts- en gehoororgaan;
 - b) voldoen aan de eisen inzake diplomering als scheepswerktuigkundige belast met de wacht, en
 - i) wat diplomering als tweede scheepswerktuigkundige betreft, goedgekeurde diensttijd hebben behaald van ten minste twaalf maanden als leerling-scheepswerktuigkundige of scheepswerktuigkundige;
 - ii) wat diplomering als hoofdwerktuigkundige betreft, goedgekeurde diensttijd buitengaats hebben behaald van ten minste 24 maanden, waarvan ten minste twaalf maanden dienst is gedaan als scheepswerktuigkundige met het diploma als tweede scheepswerktuigkundige;
 - c) hebben deelgenomen aan een goedgekeurde praktijkcursus brandbestrijding;
 - d) ten genoegen van de Administratie een desbetreffend examen hebben afgelegd. Dit examen omvat de stof, vermeld in het aanhangsel bij dit voorschrift, maar de Administratie kan wijzigingen aanbrengen in deze eisen inzake examens en diensttijden voor werktuigkundigen van schepen die worden gebruikt voor reizen langs de kust, waarbij rekening moet worden gehouden met de soorten van automatisering en afstandsbediening waarmee die schepen zijn uitgerust, en met de gevolgen voor de veiligheid van alle schepen die zich in dezelfde wateren kunnen bevinden.
3. Bij de opleiding, dienende om de nodige theoretische kennis te verkrijgen en de nodige praktijkervaring op te doen, dient rekening te worden gehouden met de desbetreffende internationale voorschriften en aanbevelingen.
4. Het niveau van de volgens de verschillende onderdelen van het aanhangsel vereiste kennis kan verschillen naargelang het diploma wordt afgegeven op het niveau van hoofdwerktuigkundige of op het niveau van tweede scheepswerktuigkundige.
5. Iedere scheepswerktuigkundige die bevoegd is dienst te doen als tweede scheepswerktuigkundige van schepen met een hoofdvoortstuwingsinstallatie van 300 kW of meer kan dienst doen als hoofdwerktuigkundige van schepen met een hoofdvoortstuwingsinstallatie van minder dan 3 000 kW, mits ten minste twaalf maanden goedgekeurde diensttijd is behaald als scheepswerktuigkundige in een verantwoordelijke functie.

AANHANGSEL BIJ VOORSCHRIFT III/3

Kennis ten minste vereist voor diplomering van hoofdwerktuigkundigen en tweede scheepswerktuigkundigen van schepen met een hoofdvoortstuwingsinstallatie tussen 750 en 3 000 kW

1. Het onderstaande programma is opgesteld voor de examinering van hen die een diploma als hoofdwerktuigkundige of tweede scheepswerktuigkundige wensen te verkrijgen van schepen met een hoofdvoortstuwingsinstallatie tussen 750 en 3 000 kW. Gezien het feit dat een tweede scheepswerktuigkundige in staat moet zijn de verantwoordelijkheid van de hoofdwerktuigkundige op ieder tijdstip over te nemen, moet de examinering in deze onderwerpen gericht zijn op het onderzoeken van de bekwaamheid van de kandidaat in het verwerken van alle beschikbare gegevens die van belang zijn voor de veilige werking van de werktuigen van het schip.
2. De Administratie kan met betrekking tot de punten 3, onder d), en 4, onder a), eisen inzake kennis van andere typen voortstuwingswerktuigen dan degene waarvoor het diploma zal gelden, laten vervallen. Een diploma dat op die basis wordt afgegeven, is niet geldig voor de soorten machine-installaties met betrekking waartoe geen kennis is vereist, totdat de scheepswerktuigkundige ten genoegen van de Administratie zijn bekwaamheid wat die onderwerpen betreft, aantoont. Iedere zodanige beperking dient in het diploma te worden vermeld.

3. Iedere kandidaat moet voldoende elementaire theoretische kennis bezitten om de grondbeginselen inzake de volgende onderwerpen te begrijpen:
 - a) verbrandingsprocessen;
 - b) warmteoverdracht;
 - c) mechanica en hydromechanica;
 - d) i) scheepsdieselmotoren;
ii) stoomvoortstuwingsinstallatie aan boord van schepen;
iii) scheepsgasturbines;
 - e) stuurinrichtingen;
 - f) eigenschappen van brandstoffen en smeermiddelen;
 - g) eigenschappen van materialen;
 - h) brandblusmiddelen;
 - i) elektrische uitrusting aan boord van schepen;
 - j) automatisering, instrumentatie en bedieningssystemen;
 - k) scheepsbouw, met inbegrip van scheepsbeveiliging;
 - l) hulpsystemen.
4. Iedere kandidaat moet toereikende, praktische kennis bezitten van ten minste de volgende onderwerpen:
 - a) werking en onderhoud van:
 - i) scheepsdieselmotoren;
 - ii) stoomvoortstuwingsinstallaties aan boord van schepen;
 - iii) scheepsgasturbines;
 - b) werking en onderhoud van hulpmachine-installaties, met inbegrip van stuurinrichtingen;
 - c) werking, beproeving en onderhoud van elektrische uitrusting en bedieningsuitrusting;
 - d) werking en onderhoud van laad- en losgerei, en van dekwerktuigen;
 - e) ontdekken van gevallen van slecht functioneren van werktuigen, opsporen van storingen en maatregelen ter voorkoming van schade;
 - f) opstellen van procedures voor veilig onderhoud en veilige reparatiewerkzaamheden;
 - g) methoden en hulpmiddelen voor het voorkomen, opsporen en blussen van brand;
 - h) in acht te nemen voorschriften inzake verontreiniging van het mariene milieu, en methoden en hulpmiddelen ter voorkoming van zodanige verontreiniging;
 - i) eerste hulp met betrekking tot verwondingen die zich kunnen voordoen in machinekamerruimten, en gebruik van eerstehulpuitrusting;
 - j) functie en gebruik van reddingsmiddelen;
 - k) scheepsbeveiliging, in het bijzonder met betrekking tot te nemen maatregelen in geval van het binnenkomen van zeewater in de machinekamer;
 - l) veiligheidsvoorschriften.
5. Iedere kandidaat moet kennis bezitten van het internationale recht betreffende de scheepvaart als neergelegd in internationale overeenkomsten, voor zover deze betrekking hebben op de bijzondere verplichtingen en verantwoordelijkheden van het in de machinekamer dienstdoende personeel, in het bijzonder die inzake de veiligheid en bescherming van het mariene milieu. De mate van kennis van het nationale recht betreffende de scheepvaart wordt overgelaten aan het oordeel van de Administratie; deze kennis dient in elk geval de nationale bepalingen ter uitvoering van de internationale overeenkomsten te omvatten.
6. Iedere kandidaat moet kennis bezitten van personeelsbeleid en de organisatie en opleiding van het personeel aan boord van schepen.

VOORSCHRIFT III/4

Verplichte minimumeisen inzake diplomering van scheepswerktuigkundigen, belast met de wacht in een traditioneel bemande machinekamer, of van scheepswerktuigkundigen, aangewezen om dienst te doen in een machinekamer die tijdelijk onbemand is

1. Iedere scheepswerktuigkundige, belast met de wacht in een traditioneel bemande machinekamer, en iedere scheepswerktuigkundige, aangewezen om dienst te doen in een machinekamer die tijdelijk onbemand is, van een zeeschip met een hoofdvorstuwinginstallatie van ten minste 750 kW, dient in het bezit te zijn van een passend diploma.
2. Ieder die een diploma wenst te verkrijgen, moet:
 - a) niet jonger zijn dan 18 jaar;
 - b) ten genoeg van de Administratie aantonen dat hij uit medisch oogpunt geschikt is, met inbegrip van zijn gezichts- en gehoororgaan;
 - c) onderwijs en opleiding hebben ontvangen van in totaal ten minste drie jaar met betrekking tot de taken van een scheepswerktuigkundige;
 - d) passende diensttijd buitengaats hebben behaald van een voldoende lange duur, die kan zijn begrepen in de onder c) genoemde periode van drie jaar;
 - e) ten genoeg van de Administratie aantonen dat hij theoretische en praktische kennis bezit van de werking en het onderhoud van scheepswerktuigen, nodig voor het vervullen van de taken van een scheepswerktuigkundige;
 - f) hebben deelgenomen aan een goedgekeurde cursus brandbestrijding;
 - g) kennis bezitten van de veiligheidsvoorschriften.

De Administratie kan wijzigingen aanbrengen in de onder c) en d) bedoelde eisen voor scheepswerktuigkundigen van schepen met een hoofdvorstuwinginstallatie van minder dan 3 000 kW, die worden gebruikt voor reizen langs de kust, waarbij rekening moet worden gehouden met de gevolgen voor de veiligheid van alle schepen die zich in dezelfde wateren kunnen bevinden.

3. Iedere kandidaat moet kennis bezitten van de werking en het onderhoud van de hoofd- en hulpwerktuigen, waarin moet zijn begrepen kennis van de desbetreffende voorschriften en reglementen, alsmede kennis van ten minste de volgende onderwerpen:
 - a) Houden van de wacht
 - i) taken in verband met het overgeven en overnemen van de wacht;
 - ii) routinewerkzaamheden tijdens de wacht;
 - iii) bijhouden van het machinekamerjournaal en de betekenis van verrichte aflezingen;
 - iv) taken in verband met het overdragen van de wacht.
 - b) Hoofd- en hulpwerktuigen
 - i) hulp verlenen bij het bedrijfsklaar maken van hoofd- en hulpwerktuigen;
 - ii) werking van ketels, met inbegrip van verbrandingssystemen;
 - iii) methoden voor het controleren van het waterpeil in ketels en noodzakelijke maatregelen in geval van abnormaal waterpeil;
 - iv) opsporen van veel voorkomende storingen van de werktuigen en de installatie in de ruimten voor werktuigen en ketels, en de nodige maatregelen ter voorkoming van schade.
 - c) Pompsystemen
 - i) routinewerkzaamheden met betrekking tot het pompen;
 - ii) werking van pompsystemen voor vulling, ballast en lading.
 - d) Generatoren
Bedrijfsklaar maken, starten, aansluiten en overschakelen van wisselstroomdynamo's en andere generatoren.
 - e) Veiligheidsmaatregelen en maatregelen in noodsituaties
 - i) tijdens de wacht te nemen veiligheidsmaatregelen en onmiddellijk te nemen maatregelen in geval van brand of een ongeval, in het bijzonder met betrekking tot de olieleidingsystemen;
 - ii) het geheel of gedeeltelijk buiten bedrijf stellen van installaties en uitrusting, zowel elektrische als van een ander type, voordat het personeel toestemming verkrijgt aan zodanige installaties en uitrusting te werken.

f) Maatregelen tegen verontreiniging

De te nemen voorzorgsmaatregelen ter voorkoming van verontreiniging van het milieu door olie, ladingsresten, sanitair afvalwater, rook of andere verontreinigende stoffen. Het gebruik van uitrusting ter voorkoming van verontreiniging, met inbegrip van oliewaterafscidders, sloptanksystemen en zuiveringsinstallaties voor afvalwater.

g) Eerste hulp bij ongelukken

Elementaire eerste hulp in verband met verwondingen die zich kunnen voordoen in machinekamer-ruimten.

4. Ingeval geen ketels deel uitmaken van de werktuigen van het schip kan de Administratie de eisen inzake kennis van de in punt 3, letter b), onder ii) en iii), genoemde onderwerpen laten vervallen. Een diploma dat op die basis wordt afgegeven, is niet geldig voor de dienst op schepen waar ketels deel uitmaken van de werktuigen van het schip, totdat de scheepswerktuigkundige ten genoegen van de Administratie zijn bekwaamheid wat die onderwerpen betreft, aantoot. Alle zodanige beperkingen dienen op het diploma te worden vermeld.
5. Bij de opleiding, dienende om de nodige theoretische kennis te verkrijgen en de nodige praktijkervaring op te doen, dienen de desbetreffende internationale voorschriften en aanbevelingen te worden betrokken.

VOORSCHRIFT III/5

Verplichte minimeisen om te verzekeren dat de vaardigheden van scheepswerktuigkundigen worden behouden en hun kennis wordt bijgehouden

1. Van iedere scheepswerktuigkundige, in het bezit van een diploma, die op zee dienst doet of die voornemens is weer op zee dienst te gaan doen na een periode aan de wal, wordt verlangd dat hij, teneinde bij voortduring geschikt te worden bevonden voor de dienst buitengaats in de met zijn diploma overeenkomende rang, met vaste tussenpozen van niet langer dan vijf jaar ten genoegen van de Administratie aantoot dat hij:
 - a) uit medisch oogpunt geschikt is, met inbegrip van zijn gezichts- en gehoororgaan, en
 - b) uit het oogpunt van beroepsuitoefening bekwaam is:
 - i) door gedurende ten minste één jaar tijdens de voorafgaande vijf jaar diensttijd aan dek te hebben behaald als scheepswerktuigkundige, of
 - ii) door een functie te hebben uitgeoefend die overeenkomt met taken die hij volgens het diploma dat hij bezit, mag vervullen, en die geacht wordt ten minste gelijkwaardig te zijn aan de dienst buitengaats, vereist onder i), of
 - iii) door één van de volgende omstandigheden:
 - afleggen van een goedgekeurd examen, of
 - met gunstig resultaat een goedgekeurde cursus of goedgekeurde cursussen hebben gevolgd, of
 - naar genoegen dienst buitengaats hebben gedaan als scheepswerktuigkundige boven de sterkte, of in een lagere rang dan die waarvoor hij een diploma bezit, gedurende ten minste drie maanden onmiddellijk voorafgaande aan het ogenblik waarop hij de rang weer gaat bekleden waartoe hij krachtens zijn diploma is gerechtigd.
2. De in punt 1, letter b), onder iii), bedoelde cursussen dienen in het bijzonder de wijzigingen in te houden in de toepasselijke internationale voorschriften en aanbevelingen inzake de beveiliging van mensenlevens op zee en de bescherming van het mariene milieu.
3. De Administratie dient ervoor te zorgen dat de teksten van de laatste wijzigingen van de internationale voorschriften inzake de beveiliging van mensenlevens op zee en de bescherming van het mariene milieu aan de schepen die onder haar rechtsmacht vallen ter beschikking worden gesteld.

VOORSCHRIFT III/6

Verplichte minimeisen voor scheepsgezellen die deel uitmaken van de machinekamerwacht

1. De minimeisen voor scheepsgezellen die deel uitmaken van de machinekamerwacht zijn vermeld in punt 2. Deze eisen gelden niet voor:

- a) scheepsgezellen die zijn aangewezen om de scheepswerktuigkundige, belast met de wacht, bij te staan ⁽¹⁾;
 - b) scheepsgezellen die in opleiding zijn;
 - c) scheepsgezellen die tijdens de wacht geen taken verrichten waarvoor bijzondere bekwaamheden zijn vereist.
2. Iedere scheepsgezel die deel uitmaakt van de machinekamerwacht moet:
- a) niet jonger zijn dan 16 jaar;
 - b) ten genoegen van de Administratie aantonen dat hij uit medisch oogpunt geschikt is, met inbegrip van zijn gezichts- en gehoororgaan;
 - c) ten genoegen van de Administratie aantonen dat hij:
 - i) ervaring bezit of een opleiding heeft gevolgd inzake brandbestrijding, grondbeginselen van eerste hulp bij ongelukken, technieken inzake persoonlijke overleving, factoren die gevaar opleveren voor de gezondheid en persoonlijke veiligheid;
 - ii) in staat is om bevelen te begrijpen en zich begrijpelijk uit te drukken in aangelegenheden die zijn taken betreffen;
 - d) ten genoegen van de Administratie aantonen dat hij:
 - i) ervaring heeft aan de wal, verband houdend met zijn taken aan boord, aangevuld door een passende dienstdiensttijd als vereist door de Administratie, of
 - ii) een bijzondere opleiding heeft gevolgd, hetzij vóór hetzij tijdens het verblijf aan boord, met inbegrip van een passende dienstdiensttijd buitengaats als vereist door de Administratie, of
 - iii) goedgekeurde dienstdiensttijd buitengaats heeft behaald van ten minste zes maanden.
3. Iedere zodanige scheepsgezel moet:
- a) kennis bezitten van de procedures inzake de machinekamerwacht en de bekwaamheid om de routinewerkzaamheden met betrekking tot de wacht, verband houdend met zijn taken, te verrichten;
 - b) kennis bezitten van de veiligheidsvoorschriften met betrekking tot de werkzaamheden in de machinekamer;
 - c) kennis bezitten van de in de machineruimten gebruikte termen en de namen van de werktuigen en uitrusting, verband houdend met zijn taken;
 - d) kennis bezitten van de elementaire procedures ter bescherming van het milieu.
4. Iedere scheepsgezel van wie wordt verlangd ketelwacht te houden, moet kennis bezitten van de veiligheidsvoorschriften in verband met de werking van ketels, en moet in staat zijn te zorgen voor een juist waterpeil en een juiste stoomdruk.
5. Iedere scheepsgezel die deel uitmaakt van de machinekamerwacht moet bekend zijn met zijn taken met betrekking tot de wacht in de machineruimten van het schip waar hij dienst moet doen. De scheepsgezel moet met betrekking tot dat schip in het bijzonder
- a) kennis bezitten van het gebruik van de desbetreffende interne communicatiesystemen;
 - b) kennis bezitten van de vluchtwegen uit de machinekamerruimten;
 - c) kennis bezitten van de alarmsystemen van de machinekamer en de bekwaamheid om de verschillende soorten alarm te onderscheiden, in het bijzonder alarm in verband met het toelaten van gas bij het blussen van brand;
 - d) kennis bezitten van de plaats en het gebruik van de brandbestrijdingsapparatuur in de machineruimten.
6. Een zeevarende kan door de Administratie worden beschouwd als aan de eisen van dit voorschrift te voldoen indien hij in de desbetreffende hoedanigheid dienst heeft gedaan in de machinekamer gedurende een periode van ten minste één jaar binnen de laatste vijf jaar voorafgaande aan de inwerkingtreding van het Verdrag voor die Administratie.

⁽¹⁾ Verwezen wordt naar resolutie 9 „Aanbevelingen betreffende minimumeisen voor scheepsgezellen, aangewezen om scheepswerktuigkundigen, belast met de wacht, bij te staan”, aangenomen door de Internationale Conferentie inzake opleiding en diplomering van zeevarenden, 1978.

HOOFDSTUK IV

PERSONEEL BELAST MET HET RADIOVERKEER

Verklarende noot:

Dwingende bepalingen inzake de radioluisterwacht zijn opgenomen in het radioreglement en het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974, zoals gewijzigd. Bepalingen voor het onderhoud van radioapparatuur zijn opgenomen in het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974, zoals gewijzigd, en in de door de Organisatie aangenomen richtlijnen ⁽¹⁾.

VOORSCHRIFT IV/1

Toepassing

1. De bepalingen van dit hoofdstuk zijn van toepassing op personeel belast met het radioverkeer aan boord van een schip in het GMDSS, als voorgeschreven door het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974, zoals gewijzigd.
2. Tot 1 februari 1999 dient het personeel belast met het radioverkeer op een schip dat voldoet aan de bepalingen van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974, die van kracht waren vóór 1 februari 1992, te voldoen aan de bepalingen van het Internationaal Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst, 1978, die van kracht waren vóór 1 december 1992.

VOORSCHRIFT IV/2

Verplichte minimumeisen voor de diplomering van personeel belast met het radioverkeer in het GMDSS

1. Elke radio-operator die verantwoordelijk is voor met het radioverkeer verband houdende taken, of deze verricht aan boord van een schip, dient in het bezit te zijn van een passend diploma of passende diploma's, afgegeven of erkend door de Administratie krachtens de bepalingen van het radioreglement.
2. Bovendien moet een radio-operator aan boord van een schip dat op grond van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974, zoals gewijzigd, dient te zijn uitgerust met een radio-installatie:
 - a) niet jonger zijn dan 18 jaar;
 - b) ten genoegen van de Administratie aantonen dat hij uit medisch oogpunt geschikt is, in het bijzonder wat zijn gezichts-, gehoor- en spraakorgaan betreft;
 - c) voldoen aan de in het aanhangsel bij dit voorschrift vervatte eisen.
3. Van een ieder die een diploma wenst te verkrijgen, wordt verlangd dat hij ten genoegen van de Administratie met goed gevolg een examen of examens aflegt.
4. Het voor diplomering vereiste niveau van kennis dient voldoende te zijn voor radio-operators om op veilige en doeltreffende wijze hun taken te vervullen. De vereiste kennis voor het behalen van elke soort in het radioreglement omschreven diploma dient in overeenstemming te zijn met dat reglement. Bovendien moet voor alle soorten in het radioreglement omschreven diploma's de vereiste kennis en opleiding de in het aanhangsel bij dit voorschrift genoemde onderwerpen bestrijken. Bij de bepaling van het desbetreffende niveau van de kennis en de opleiding dient de Administratie tevens rekening te houden met de van toepassing zijnde aanbevelingen van de Organisatie ⁽²⁾.

⁽¹⁾ Verwezen wordt naar de richtsnoeren inzake het onderhoud van radioapparatuur ten behoeve van het wereldomvattend satelliet-communicatiesysteem voor nood-, spoed- en veiligheidsverkeer (GMDSS) met betrekking tot de zeegebieden A3 en A4, aangenomen door de Organisatie bij resolutie A.702(17).

⁽²⁾ Verwezen wordt naar de aanbevelingen inzake de opleiding van personeel belast met het radioverkeer in het wereldomvattend satelliet-communicatiesysteem voor nood-, spoed- en veiligheidsverkeer (GMDSS), aangenomen door de Organisatie bij resolutie A.703(17).

AANHANGSEL BIJ VOORSCHRIFT IV/2

Aanvullende kennis en opleiding, ten minste vereist voor personeel belast met het radioverkeer

1. Behalve dat zij moeten voldoen aan de eisen voor de afgifte van een diploma in overeenstemming met het radioreglement, moeten radio-operators kennis bezitten en opleiding hebben genoten — waaronder een praktijkopleiding — ter zake van de volgende onderwerpen:
 - a) verlenen van radiodiensten in noodsituaties, waaronder:
 - i) schip verlaten;
 - ii) brand aan boord van het schip;
 - iii) geheel of gedeeltelijk uitvallen van de radio-installaties;
 - b) gebruik van reddingsmiddelen en hulpverleningsboten en de uitrusting daarvan, met name radioapparatuur aan boord van reddingsmiddelen;
 - c) overleven op zee;
 - d) E.H.B.O.;
 - e) voorkomen en bestrijden van brand, in het bijzonder in verband met de radio-installaties;
 - f) preventieve maatregelen voor de veiligheid van het schip en het personeel in verband met mogelijk gevaar ten gevolge van de aanwezigheid en het gebruik van radioapparatuur, met inbegrip van elektriciteits- of stralingsgevaar en gevaar van chemische of mechanische aard;
 - g) gebruik van het „Merchant Ship Search and Rescue Manual” (Mersar) (Handboek voor opsporing en redding op zee), in het bijzonder wat het radioverkeer betreft;
 - h) systemen en procedures voor het opgeven van de positie van het schip;
 - i) gebruik van het internationale seinboek en de „Standard Marine Navigational Vocabulary” (standaardwoordenlijst voor de scheepvaart);
 - j) systemen en procedures voor radiomedisch advies.
2. De Administratie kan, indien van toepassing, afwijken van de op grond van punt 1 vereiste kennis en opleiding voor de afgifte van een diploma radio-operator aan een houder van een diploma afgegeven ingevolge de bepalingen van hoofdstuk II, III of IV, mits ten genoegen van de Administratie is aangetoond dat het niveau van de opleiding of de kennis toereikend is voor afgifte van het diploma.

VOORSCHRIFT IV/3

Verplichte minimumeisen gericht op de instandhouding van de vaardigheden en het bijhouden van de kennis van personeel belast met het radioverkeer in het GMDSS

1. Van iedere radio-operator, in het bezit van een of meer door de Administratie afgegeven of erkende diploma's, wordt verlangd dat hij, teneinde bij voortdurende geschikt te worden bevonden voor de dienst buitengaats, ten genoegen van de Administratie het volgende aantoont:
 - a) dat hij uit medisch oogpunt geschikt is, in het bijzonder wat zijn gezichts-, gehoor- en spraakorgaan betreft, zulks met enige regelmaat, doch ten minste om de vijf jaar, en
 - b) dat hij uit het oogpunt van beroepsuitoefening bekwaam is:
 - i) door diensttijd te hebben vervuld op het gebied van het radioverkeer aan boord van een zeeschip zonder onderbreking van die diensttijd van langer dan vijf jaar, of
 - ii) door taken te hebben verricht overeenkomend met die welke zijn vereist voor het diploma dat hij bezit en die ten minste gelijkwaardig worden geacht aan de dienst buitengaats als vereist onder i), of
 - iii) door een erkend examen af te leggen of met gunstig resultaat een of meer erkende opleidingscursussen te hebben gevolgd, buitengaats of aan de wal, waarin zaken van rechtstreeks belang voor de beveiliging van mensenlevens op zee moeten zijn behandeld en die van toepassing zijn op het diploma dat de betrokkene bezit, in overeenstemming met het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974, zoals gewijzigd, en het radioreglement.

2. De Administratie kan, wanneer aan boord van schepen die gerechtigd zijn onder de vlag van een partij te varen, nieuwe werkwijzen, uitrusting of procedures worden ingevoerd, van radio-operators verlangen dat zij een erkend examen afleggen of met gunstig resultaat of meer opleidingscursussen volgen, buitengaats of aan de wal, in het bijzonder betrekking hebbend op taken op het gebied van de veiligheid.
3. Elke radio-operator moet, teneinde bij voortduring geschikt te worden bevonden voor de dienst aan boord van zeeschepen van een bijzonder type, waarvoor internationaal bijzondere opleidingseisen zijn overeengekomen, met gunstig resultaat een of meer erkende opleidingscursussen ter zake volgen of erkende examens afleggen, waarbij rekening wordt gehouden met de desbetreffende internationale voorschriften en aanbevelingen.
4. De Administratie dient ervoor te zorgen dat de teksten van de laatste wijzigingen van de internationale voorschriften inzake het radioverkeer die betrekking hebben op de beveiliging van mensenlevens op zee, ter beschikking worden gesteld aan schepen die gerechtigd zijn onder haar vlag te varen.
5. De Administraties wordt verzocht, in overleg met de betrokkenen, een serie bij- en nascholingscursussen te organiseren of de organisatie daarvan te bevorderen, hetzij op verplichte hetzij op vrijwillige basis, al naar gelang van het geval, buitengaats of aan de wal, voor radio-operators die dienst doen op zee, in het bijzonder diegenen die opnieuw buitengaats dienst gaan doen. In de cursus(sen) dienen zaken van rechtstreeks belang voor taken op het gebied van de radio te worden behandeld, alsmede wijzigingen in de technologie van het radioverkeer op zee en de toepasselijke internationale voorschriften en aanbevelingen betreffende de beveiliging van mensenlevens op zee.

HOOFDSTUK V

BIJZONDERE EISEN VOOR TANKSCHEPEN

VOORSCHRIFT V/1

Verplichte minimeisen inzake de opleiding en diplomering van kapiteins, scheepsofficieren en scheepsgezellen van olietankers

1. Scheepsofficieren en scheepsgezellen aan wie bijzondere taken zullen worden opgedragen en bijzondere verantwoordelijkheden in verband met die taken zullen worden opgelegd met betrekking tot de lading en de daarbij behorende uitrusting op olietankers, en die geen dienst hebben gedaan aan boord van een olietanker als lid van de bemanning, moeten, alvorens die taken te vervullen, een passende cursus brandbestrijding aan de wal hebben gevolgd, en
 - a) dienstrijd aan boord van een schip onder toezicht en van een passende tijdsduur hebben behaald teneinde toereikende kennis te verkrijgen van veilige operationele handelwijzen, of
 - b) een goedgekeurde cursus hebben gevolgd om zich vertrouwd te maken met de dienst aan boord van olietankers, waarin de belangrijkste voorzorgsmaatregelen en procedures inzake veiligheid en voorkoming van verontreiniging worden behandeld, alsmede de inrichting van de verschillende typen olietankers, soorten lading, de gevaren die deze met zich brengen en de uitrusting voor hun behandeling, de algemene gang van zaken bij de werkzaamheden en de terminologie op het gebied van olietankers.
2. Kapiteins, hoofdwerktuigkundigen, eerste stuurlieden, tweede scheepswerktuigkundigen en allen die niet hiervoor zijn vermeld en die rechtstreeks verantwoordelijk zijn voor het laden, lossen en de te nemen voorzorgsmaatregelen tijdens de reis of de behandeling van de lading moeten, naast het bepaalde in punt 1:
 - a) ter zake dienende ervaring bezitten op het gebied van hun taken op olietankers, en
 - b) een gespecialiseerd opleidingsprogramma hebben gevolgd op het gebied van hun taken, met inbegrip van de veiligheid van olietankers, maatregelen en systemen voor brandbeveiliging, voorkoming en beperking van verontreiniging, bedrijfswerkzaamheden en verplichtingen krachtens toepasselijke wetten en voorschriften.
3. Een zeevarende kan binnen twee jaar na de inwerkingtreding van het STCW-Verdrag van 1978 voor een partij worden geacht aan de in punt 2, onder b), vervatte eisen te hebben voldaan indien hij in een periode van ten minste één jaar binnen de voorafgaande vijf jaar in een desbetreffende functie dienst heeft gedaan aan boord van een vloeibaar-gastanker.

VOORSCHRIFT V/2

Verplichte minimumeisen inzake de opleiding en diplomering van kapiteins, scheepsofficieren en scheepsgezellen van chemicaliëntankers

1. Scheepsofficieren en scheepsgezellen, aan wie bijzondere taken zullen worden opgedragen en bijzondere verantwoordelijkheden in verband met die taken zullen worden opgelegd met betrekking tot de lading en de daarbij behorende uitrusting op chemicaliëntankers, en die geen dienst hebben gedaan aan boord van een chemicaliëntanker als lid van de bemanning, moeten, alvorens die taken te vervullen, een passende cursus brandbestrijding aan de wal hebben gevolgd,
 - a) dienstdtijd buitengaats aan boord van een schip onder toezicht en van een passende tijdsduur hebben behaald teneinde toereikende kennis te verkrijgen van veilige operationele handelwijzen, of
 - b) een goedgekeurde cursus voor de dienst aan boord van chemicaliëntankers hebben gevolgd, teneinde zich vertrouwd te maken met de belangrijkste voorzorgsmaatregelen en procedures inzake veiligheid en voorkoming van verontreiniging, alsmede de inrichting van de verschillende typen chemicaliëntankers, soorten lading, de gevaren die deze met zich brengen en de uitrusting voor hun behandeling, de algemene gang van zaken bij de werkzaamheden en de terminologie op het gebied van chemicaliëntankers.
2. Kapiteins, hoofdwerktuigkundigen, eerste stuurlieden, tweede scheepswerktuigkundigen en allen die niet hiervoor zijn vermeld en die rechtstreeks verantwoordelijk zijn voor het laden, lossen en de te nemen voorzorgsmaatregelen tijdens de reis of de behandeling van de lading moeten, naast het bepaalde in punt 1:
 - a) ter zake dienende ervaring bezitten op het gebied van hun taken op chemicaliëntankers, en
 - b) een gespecialiseerd opleidingsprogramma hebben gevolgd op het gebied van hun taken, met inbegrip van de veiligheid van chemicaliëntankers, maatregelen en systemen voor brandbeveiliging, voorkoming en beperking van verontreiniging, operationele verrichtingen en verplichtingen krachtens toepasselijke wetten en voorschriften.
3. Een zeevarende kan binnen twee jaar na de inwerkingtreding van het STCW-Verdrag van 1978 voor een partij worden geacht aan de in punt 2, onder b), vervatte eisen te hebben voldaan indien hij in een periode van ten minste één jaar binnen de voorafgaande vijf jaar in een desbetreffende functie dienst heeft gedaan aan boord van een vloeibaargastanker.

VOORSCHRIFT V/3

Verplichte minimumeisen inzake de opleiding en diplomering van kapiteins, scheepsofficieren en scheepsgezellen van vloeibaar-gastankers

1. Scheepsofficieren en scheepsgezellen, aan wie bijzondere taken zullen worden opgedragen en bijzondere verantwoordelijkheden in verband met die taken zullen worden opgelegd met betrekking tot de lading en de daarbij behorende uitrusting op vloeibaar-gastankers, en die geen dienst hebben gedaan aan boord van een vloeibaar-gastanker als lid van de bemanning, moeten, alvorens die taken te vervullen, een passende cursus brandbestrijding aan de wal hebben gevolgd, en
 - a) dienstdtijd buitengaats aan boord van een schip onder toezicht en van een passende tijdsduur hebben behaald teneinde toereikende kennis te verkrijgen van veilige operationele handelwijzen, of
 - b) een goedgekeurde cursus voor de dienst aan boord van vloeibaar-gastankers hebben gevolgd, teneinde zich vertrouwd te maken met de belangrijkste voorzorgsmaatregelen en procedures inzake veiligheid en voorkoming van verontreiniging, alsmede de inrichting van de verschillende typen vloeibaar-gastankers, soorten lading, de gevaren die deze met zich brengen en de uitrusting voor hun behandeling, de algemene gang van zaken bij de werkzaamheden en de terminologie op het gebied van vloeibaar-gastankers.
2. Kapiteins, hoofdwerktuigkundigen, eerste stuurlieden, tweede scheepswerktuigkundigen en allen die niet hiervoor zijn vermeld en die rechtstreeks verantwoordelijk zijn voor het laden, lossen en de te nemen voorzorgsmaatregelen tijdens de doorvoer of de behandeling van de lading, moeten, naast het bepaalde in punt 1:
 - a) ter zake dienende ervaring bezitten op het gebied van hun taken op vloeibaar-gastankers, en
 - b) een gespecialiseerd opleidingsprogramma hebben gevolgd in verband met hun taken, met inbegrip van de veiligheid van vloeibaar-gastankers, maatregelen en systemen voor brandbeveiliging, voorkoming en beperking van verontreiniging, bedrijfswerkzaamheden en verplichtingen krachtens toepasselijke wetten en voorschriften.

3. Een zeevarende kan binnen twee jaar na de inwerkingtreding van het STCW-Verdrag van 1978 voor een partij worden geacht aan de in punt 2, onder b), vervatte eisen te hebben voldaan indien hij in een periode van ten minste één jaar binnen de voorafgaande vijf jaar in een desbetreffende functie dienst heeft gedaan aan boord van een vloeibaar-gastanker.

HOOFDSTUK VI

BEKWAAMHEID IN HET GEBRUIK VAN REDDINGSMIDDELEN

VOORSCHRIFT VI/1

Verplichte minimumeisen voor de afgifte van diploma's inzake het gebruik van reddingsmiddelen en hulpverleningsboten

Iedere zeevarende die een diploma inzake het gebruik van reddingsmiddelen wenst te verkrijgen, moet:

- a) niet jonger zijn dan 17,5 jaar;
- b) ten genoegen van de Administratie aantonen dat hij uit medisch oogpunt geschikt is;
- c) goedgekeurde diensttijd buitengaats hebben behaald van ten minste twaalf maanden, of een goedgekeurde opleidingscursus hebben gevolgd en goedgekeurde diensttijd hebben behaald van ten minste negen maanden;
- d) ten genoegen van de Administratie, door middel van een examen of van voortdurende beoordeling tijdens een goedgekeurde opleidingscursus, aantonen dat hij kennis bezit van de inhoud van het aanhangsel bij dit voorschrift;
- e) ten genoegen van de Administratie, door middel van een examen of van voortdurende beoordeling tijdens een goedgekeurde opleidingscursus, aantonen dat hij de bekwaamheid bezit om:
 - i) een reddingsgordel op de juiste wijze aan te doen; vanaf een bepaalde hoogte op veilige wijze in het water te springen; uit het water aan boord van een reddingsboot of -vlot te komen met een reddingsgordel aan;
 - ii) een omgekeerd reddingsvlot te keren met een reddingsgordel aan;
 - iii) de merken op reddingsmiddelen en hulpverleningsboten te begrijpen wat het aantal personen betreft waarvoor zij zijn bestemd;
 - iv) de juiste commando's te geven om reddingsmiddelen en hulpverleningsboten te water te laten en er aan boord te gaan, om daarmee van het schip weg te komen en deze te bedienen en te verlaten;
 - v) reddingsmiddelen en hulpverleningsboten klaar te maken, deze op veilige wijze te water te laten en daarmee snel van het schip weg te komen;
 - vi) voor gewonden te zorgen, zowel gedurende als na schip verlaten;
 - vii) te roeien en te sturen, een mast op te richten, zeil te zetten, met een boot onder zeil te varen, en te sturen met behulp van een kompas;
 - viii) seinmiddelen te gebruiken, met inbegrip van valschermlichten, handstakellichten en drijvende rooksignalen;
 - ix) radioapparatuur aan boord van reddingsmiddelen te gebruiken;
 - x) overlevingspakken aan te trekken en te gebruiken; hulpmiddelen tegen warmteverlies te gebruiken.

AANHANGSEL BIJ VOORSCHRIFT VI/1

Kennis ten minste vereist voor de afgifte van diploma's inzake het gebruik van reddingsmiddelen

1. Soorten noodsituaties die zich kunnen voordoen, zoals aanvaringen, brand en vergaan van het schip.
2. Grondbeginselen van overleven, met inbegrip van:
 - a) het belang van instructie en oefeningen;
 - b) de noodzaak voorbereid te zijn op iedere noodsituatie;

- c) te nemen maatregelen wanneer het commando wordt gegeven zich naar de plaatsen te begeven waar zich de reddingsmiddelen en hulpverleningsboten bevinden;
 - d) te nemen maatregelen wanneer het nodig is het schip te verlaten;
 - e) in het water te verrichten handelingen;
 - f) te nemen maatregelen aan boord van reddingsmiddelen en hulpverleningsboten;
 - g) de belangrijkste gevaren die overlevenden bedreigen.
3. Bijzondere taken, opgedragen aan een ieder van de bemanningsleden, als aangegeven op de brandsloepenrol en met inbegrip van het onderscheid tussen de seinen waarmee de gehele bemanning naar de reddingsmiddelen en naar de brandposten wordt opgeroepen.
 4. Soorten reddingstoestellen die zich in de regel aan boord van schepen bevinden.
 5. Constructie en inrichting van reddingsmiddelen en hulpverleningsboten en de afzonderlijke onderdelen van de zich aan boord daarvan bevindende uitrusting.
 6. Bijzondere eigenschappen van reddingsmiddelen en hulpverleningsboten en bijzondere voorzieningen die zich aan boord daarvan bevinden.
 7. Verschillende soorten toestellen om reddingsmiddelen en hulpverleningsboten te water te laten.
 8. Methoden om reddingsmiddelen en hulpverleningsboten te water te laten in ruwe zee.
 9. Te nemen maatregelen na schip verlaten.
 10. Bediening van reddingsmiddelen en hulpverleningsboten bij ruw weer.
 11. Gebruik van vanglijnen, drijfankers en alle andere uitrusting.
 12. Rantsoenering van voedsel en water in reddingsmiddelen.
 13. Methoden van redding met behulp van helikopters.
 14. Gebruik van de eerste-hulpuitrusting en toepassing van reanimatiemethoden.
 15. Aan boord van reddingsmiddelen en hulpverleningsboten aanwezige radioapparatuur, met inbegrip van radiobakens voor de plaatsbepaling per satelliet in noodsituaties.
 16. Gevolgen van hypothermie en de voorkoming daarvan; gebruik van beschermende middelen en kleding, met inbegrip van overlevingspakken en hulpmiddelen tegen warmteverlies.
 17. Methoden om de motor met toebehoren van reddingsmiddelen en hulpverleningsboten te starten, alsmede het gebruik van de aanwezige blustoestellen.
 18. Gebruik van hulpverlenings- en reddingsboten om reddingsvlotten te begeleiden, en redding van de overlevenden en personen die zich in zee bevinden.
 19. Aan land brengen van reddingsmiddelen en hulpverleningsboten.
-