

## I

(Besluiten waarvan de publicatie voorwaarde is voor de toepassing)

## RICHTLIJN 1999/35/EG VAN DE RAAD

van 29 april 1999

betreffende een stelsel van verplichte onderzoeken voor de veilige exploitatie van geregelde diensten met ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen

DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

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

Gezien het voorstel van de Commissie<sup>(1)</sup>,

Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité<sup>(2)</sup>,

Volgens de procedure van artikel 189 C van het Verdrag<sup>(3)</sup>,

- (1) Overwegende dat in het kader van het gemeenschappelijk vervoerbeleid verdere maatregelen dienen te worden genomen om het passagiersvervoer over zee veiliger te maken;
- (2) Overwegende dat de Gemeenschap ernstig bezorgd is over ongevallen met ro-ro-veerboten waarbij een groot aantal mensen is omgekomen; dat personen die binnen de Gemeenschap gebruik maken van ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen een passend veiligheidsniveau mogen verwachten en daarop moeten kunnen vertrouwen;
- (3) Overwegende dat de Raad de Commissie in zijn resolutie van 22 december 1994 over de veiligheid van roll-on/roll-off-passagiersveerboten<sup>(4)</sup>

heeft verzocht voorstellen in te dienen betreffende een systeem van verplichte inspectie en controle ten behoeve van de veiligheid van ro-ro-veerboten die havens in de Gemeenschap aandoen, met inbegrip van het recht op onderzoek naar ongelukken in de zeescheepvaart;

- (4) Overwegende dat maatregelen op Gemeenschapsniveau, met name met het oog op de interne markt dimensie van het passagiersvervoer over zee, de meest doeltreffende manier zijn om binnen de Gemeenschap een gemeenschappelijk minimumveiligheidsniveau voor schepen tot stand te brengen;
- (5) Overwegende dat maatregelen op Gemeenschapsniveau de beste manier zijn om de geharmoniseerde naleving van een aantal binnen de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) overeengekomen beginselen te waarborgen, en aldus vervalsing van de concurrentie tussen de verschillende havens, ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen in de Gemeenschap te voorkomen;
- (6) Overwegende dat een richtlijn van de Raad gezien het evenredigheidsbeginsel het geschikte rechtsmiddel is, omdat zij een kader vormt voor een uniforme en verplichte toepassing van gemeenschappelijke veiligheidsnormen door de lidstaten, waarbij iedere lidstaat de uitvoeringsmiddelen kan kiezen die het best bij zijn nationale rechtsstelsel passen;
- (7) Overwegende dat de verantwoordelijkheid voor de veiligheid van schepen in de eerste plaats bij de vlagstaten berust; dat elke lidstaat zorg moet kunnen dragen voor de naleving van de veiligheidsvoorschriften die gelden voor de ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvoertuigen welke zijn vlag voeren en voor de rederijen welke die schepen exploiteren;

<sup>(1)</sup> PB C 108 van 7.4.1998, blz. 122.

<sup>(2)</sup> Advies van 9/10 september 1998 (PB C 407 van 28.12.1998, blz. 106).

<sup>(3)</sup> Advies van het Europees Parlement van 7 oktober 1998 (PB C 328 van 26.10.1998, blz. 82), gemeenschappelijk standpunt van de Raad van 21 december 1998 (PB C 49 van 22.2.1999, blz. 15) en besluit van het Europees Parlement van 10 februari 1999 (nog niet in het Publicatieblad verschenen).

<sup>(4)</sup> PB C 379 van 31.12.1994, blz. 8.

- (8) Overwegende dat de havenstaatcontrole geen geregelde, grondige, preventieve onderzoeken en inspecties van ro-ro-veerbotten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen inhoudt; dat daarom gecontroleerd moet worden of rederijen en hun veerbotten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen voldoen aan de binnen de IMO en, indien van toepassing, op regionaal vlak overeengekomen veiligheidsnormen door middel van een systeem van geregelde verplichte inspecties door de staten van ontvangst; dat het de rederijen moet worden verboden veerbotten en hogesnelheidsvaartuigen te exploiteren indien bij die inspecties gevaarlijke afwijkingen van die veiligheidsnormen aan het licht komen;
- (9) Overwegende dat deze richtlijn gericht is tot de lidstaten in hun hoedanigheid van staat van ontvangst; dat de aan die hoedanigheid verbonden verantwoordelijkheden gebaseerd zijn op specifieke verantwoordelijkheden als havenstaat die geheel stroken met het Verdrag van de Verenigde Naties van 1982 inzake het recht van de zee (Unclos);
- (10) Overwegende dat de gemeenschappelijke veiligheidsnormen ter verhoging van de veiligheid en ter voorkoming van concurrentievervalsing van toepassing moeten zijn op alle ro-ro-veerbotten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen, ongeacht de vlag die zij voeren, die geregelde diensten van of naar een haven van een lidstaat onderhouden, hetzij voor internationale reizen, hetzij voor binnenlandse reizen in zeegebieden die meer dan 20 mijl verwijderd zijn van de kustlijn waar schipbreukelingen aan land kunnen gaan, doch de lidstaten de mogelijkheid moet worden gelaten het toepassingsgebied van de richtlijn uit te breiden tot ro-ro-veerbotten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen die binnenlandse reizen maken in zeegebieden binnen 20 mijl van een kustlijn;
- (11) Overwegende dat het nodig is dat de staten van ontvangst nagaan of de ro-ro-veerbotten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen die havens in de Gemeenschap aandoen, in overeenstemming zijn met bepaalde geharmoniseerde voorschriften inzake certificatie en onderzoek door de vlagstaat;
- (12) Overwegende dat die ro-ro-veerbotten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen tijdens de bouw en gedurende hun hele levensduur moeten voldoen aan de toepasselijke classificatienormen met betrekking tot de constructie en het onderhoud van romp, hoofd- en hulpmachines, elektrische installatie en controleapparatuur, en uitergest moeten zijn met een reisgegevensrecorder die voldoet aan de toepasselijke internationale voorschriften;
- (13) Overwegende dat lidstaten van ontvangst dienen na te gaan of rederijen die zulke diensten verlenen, hun ro-ro-veerbotten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen zodanig exploiteren dat een zo groot mogelijke veiligheid gegarandeerd is; dat het andere belanghebbende lidstaten dan de vlagstaat dient te worden toegestaan ten volle deel te nemen aan een onderzoek naar een ongeluk op zee;
- (14) Overwegende dat het van fundamenteel belang is na te gaan of overheden van derde vlagstaten zich kunnen verenigen met de verbintenissen van de rederijen tot meewerking aan een onderzoek naar een ongeluk of incident op zee en naleving van de regels van erkende organisaties voor classificatie en, indien van toepassing, certificatie; dat die overheden akkoord zouden moeten gaan met toepassing van geharmoniseerde onderzoek- en certificatieprocedures;
- (15) Overwegende dat de staten van ontvangst vóór de aanvang van een dienst, vervolgens op gezette tijden en voorts wanneer zich een belangrijke verandering voordoet in de bedrijfsomstandigheden, onderzoek dienen te verrichten teneinde te verzekeren dat ro-ro-veerbotten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen steeds voldoen aan de voorschriften van deze richtlijn;
- (16) Overwegende dat naar behoren rekening dient te worden gehouden met eerdere inspecties en onderzoeken om de last die op de rederijen rust te verlichten, dat ro-ro-veerbotten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen dienen te worden vrijgesteld van onderzoek indien met zekerheid is vastgesteld dat zij voor exploitatie op soortgelijke trajecten voldoen aan de richtlijn, en dat bijzondere regelingen dienen te gelden voor vervangende veerbotten en passagiersvaartuigen; dat ro-ro-veerbotten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen die ten genoegen van de staat van ontvangst onderzocht zijn, geen uitgebreide inspecties behoeven te ondergaan uit hoofde van Richtlijn 95/21/EG van de Raad van 19 juni 1995 betreffende de naleving, met betrekking tot de schepen die gebruik maken van havens in de Gemeenschap en varen in de onder de jurisdictie van de lidstaten vallende wateren, van internationale normen op het gebied van de veiligheid van schepen, voorkoming van verontreiniging en leef- en werkomstandigheden aan boord (havenstaatcontrole)<sup>(1)</sup>;
- (17) Overwegende dat de lidstaten dienen samen te werken bij de uitoefening van hun verantwoordelijkheden als staten van ontvangst;

<sup>(1)</sup> PB L 157 van 7.7.1995, blz. 1. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 98/42/EG van de Commissie (PB L 184 van 27.6.1998, blz. 40).

- (18) Overwegende dat de lidstaten het wellicht van nut achten bij het verrichten van hun taken te worden bijgestaan door erkende organisaties die voldoen aan de voorschriften van 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<sup>(1)</sup>;
- (19) Overwegende dat bij de planning van de onderzoeken naar behoren rekening dient te worden gehouden met de dienstregeling en het onderhoudsschema van de ro-ro-veerbotten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen;
- (20) Overwegende dat de lidstaten dienen te verzekeren dat hun rechtsstelsel de mogelijkheid biedt dat zij zelf en alle andere wezenlijk belanghebbende lidstaten deelnemen aan onderzoek naar ongelukken op basis van de bepalingen van de IMO-code voor onderzoek naar ongelukken in de zeescheepvaart, daaraan hun medewerking verlenen of het leiden; dat het resultaat van een dergelijk onderzoek openbaar moet zijn;
- (21) Overwegende dat een reeks begeleidende maatregelen op het gebied van navigatiegeleidesystemen, planning voor onvoorziene omstandigheden en lokale exploitatiebepalingen de veiligheid verder zal vergroten;
- (22) Overwegende dat met behulp van de uit de onderzoeken verkregen informatie een gegevensbank dient te worden gevormd zodat kan worden nagegaan in hoeverre deze richtlijn wordt toegepast;
- (23) Overwegende dat een comité, bestaande uit vertegenwoordigers van de lidstaten, de Commissie moet bijstaan bij de feitelijke toepassing van deze richtlijn; dat het comité van artikel 12 van Richtlijn 93/75/EEG van de Raad van 13 september 1993 betreffende de minimumeisen voor schepen die gevaarlijke of verontreinigende goederen vervoeren en die naar of uit de zeehavens van de Gemeenschap varen<sup>(2)</sup> die taak kan vervullen;
- (24) Overwegende dat sommige bepalingen van de richtlijn door dat comité kunnen worden aangepast om ze in overeenstemming te brengen met

maatregelen van de Gemeenschap of de IMO, dan wel om de bij de richtlijn ingestelde regeling in verband met toekomstige, in werking getreden wijzigingen van het Solas-verdrag te verbeteren en een geharmoniseerde toepassing van wijzigingen in sommige IMO-resoluties te verzekeren zonder dat het toepassingsgebied van de richtlijn wordt verruimd,

HEEFT DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

#### *Artikel 1*

##### **Doel**

Het doel van deze richtlijn is een systeem van verplichte onderzoeken vast te stellen dat een betere waarborg biedt voor de veilige exploitatie van geregelde diensten met ro-ro-veerbotten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen van en naar havens in de lidstaten van de Gemeenschap, en aan de lidstaten het recht te verlenen om een onderzoek in te stellen naar ongevallen en incidenten op zee die zich tijdens die diensten voordoen, dan wel aan zulk een onderzoek deel te nemen of mee te werken.

#### *Artikel 2*

##### **Definities**

Voor de toepassing van deze richtlijn en de bijbehorende bijlagen wordt verstaan onder:

- a) „ro-ro-veerboot”: een zeegaand passagiersschip dat de nodige voorzieningen heeft om weg- of spoorvoertuigen het schip op en af te laten rijden en dat meer dan twaalf passagiers vervoert;
- b) „hogesnelheidspassagiersvaartuigen”: een hogesnelheidspassagiersvaartuig als omschreven in hoofdstuk X, voorschrift 1, van het Solas-verdrag van 1974, als gewijzigd op de datum van aanneming van deze richtlijn, dat bestemd is voor het vervoer van meer dan twaalf passagiers;
- c) „passagier”: iedere persoon aan boord met uitzondering van:
  - i) de kapitein en de bemanningsleden of andere personen die in welke hoedanigheid dan ook in dienst of tewerkgesteld zijn aan boord van een schip ten behoeve van dat schip, en
  - ii) een kind beneden de leeftijd van één jaar;

<sup>(1)</sup> PB L 319 van 12.12.1994, blz. 20. Richtlijn gewijzigd bij Richtlijn 97/58/EG van de Commissie (PB L 274 van 7.10.1997, blz. 8).

<sup>(2)</sup> PB L 247 van 5.10.1993, blz. 19. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 98/74/EG van de Commissie (PB L 276 van 13.10.1998, blz. 7).

- d) „Solas-verdrag van 1974”: het internationale verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee van 1974 samen met de protocollen en wijzigingen daarop die op de datum van aanneming van deze richtlijn van toepassing zijn;
- e) „High Speed Craft Code”: de „internationale code voor de veiligheid van hogesnelheidspassagiersvaartuigen”, zoals vervat in resolutie MSC 36(63) van de maritieme veiligheidscommissie van de IMO van 20 mei 1994, als gewijzigd op de datum van aanneming van deze richtlijn;
- f) „geregelde dienst”: een reeks tochten van ro-ro-veerbotten of hogesnelheidspassagiersvaartuigen ten behoeve van het verkeer tussen dezelfde twee of meer havens, of een reeks reizen van en naar dezelfde haven zonder tussenliggende aanloophavens, welke plaats vinden:
- i) volgens een gepubliceerde dienstregeling, of
- ii) met een zodanige regelmaat of frequentie dat zij een herkenbare systematische reeks vormen;
- g) „zeegebied”: een zeegebied voorkomend op een lijst, vastgesteld overeenkomstig artikel 4 van Richtlijn 97/18/EG van de Raad van 17 maart 1998 inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen<sup>(1)</sup>;
- h) „certificaten”:
- i) voor ro-ro-veerbotten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen die gebruikt worden voor internationale reizen, de veiligheidscertificaten, afgegeven krachtens het Solas-verdrag van 1974, als gewijzigd, samen met de desbetreffende inventarissen van uitrusting en, indien van toepassing, certificaten van vrijstelling en exploitatievergunningen;
- ii) voor ro-ro-veerbotten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen die gebruikt worden voor binnenlandse reizen, de veiligheidscertificaten, afgegeven overeenkomstig Richtlijn 98/18/EG, samen met de desbetreffende inventarissen van uitrusting, en indien van toepassing, certificaten van vrijstelling en exploitatievergunningen;
- i) „certificaat van vrijstelling”: een certificaat dat is afgegeven krachtens de bepaling van voorschrift I B/12(a)(vi) van het Solas-verdrag van 1974;
- j) „administratie van de vlagstaat”: de bevoegde autoriteiten van de staat onder wiens vlag de ro-ro-veerboot of het hogesnelheidspassagiersvaartuig gerechtigd is te varen;
- k) „staat van ontvangst”: een lidstaat naar of vanuit wiens havens een ro-ro-veerboot of een hogesnelheidspassagiersvaartuig een geregelde dienst onderhoudt;
- l) „internationale reis”: een reis over zee van een haven in een lidstaat naar een haven buiten die lidstaat of omgekeerd;
- m) „binnenlandse reis”: een reis in zeegebieden, van een haven van een lidstaat naar dezelfde of een andere haven in die lidstaat;
- n) „erkende organisatie”: een organisatie die erkend is overeenkomstig artikel 4 van Richtlijn 94/57/EG;
- o) „rederij”: een maatschappij die een of meer ro-ro-veerbotten exploiteert waarvoor een conformiteitsdocument is afgegeven overeenkomstig artikel 5, lid 2, van Verordening (EG) nr. 3051/95 van de Raad van 8 december 1995 betreffende een veiligheidsbeleid voor ro-ro-passagiersschepen<sup>(2)</sup> of een maatschappij die hogesnelheidspassagiersvaartuigen exploiteert waarvoor een conformiteitsdocument is afgegeven overeenkomstig voorschrift IX/4 van het Solas-verdrag van 1974, als gewijzigd op de datum van aanneming van deze richtlijn;
- p) „code voor het onderzoek naar ongevallen op zee”: de „Code for the investigation of marine casualties and incidents” die is aangenomen bij resolutie A.849(20) van de algemene vergadering van de IMO van 27 november 1997;
- q) „specifiek onderzoek”: een door de staat van ontvangst verricht onderzoek als omschreven in de artikelen 6 en 8;
- r) „gekwalificeerd inspecteur”: een ambtenaar of een andere persoon die door de bevoegde instantie van een lidstaat naar behoren gemachtigd is om onderzoeken en inspecties met betrekking tot de certificaten uit te voeren en die voldoet aan de kwalificatie- en onafhankelijkheidscriteria van bijlage V;
- s) „tekortkoming”: een toestand die niet in overeenstemming is gebleken met de voorschriften van deze richtlijn.

<sup>(1)</sup> PB L 144 van 15.5.1998, blz. 1.

<sup>(2)</sup> PB L 320 van 30.12.1995, blz. 14. Verordening bij Verordening (EG) nr. 179/98 van de Commissie (PB L 19 van 24.1.1998, blz. 35).

*Artikel 3***Toepassingsgebied**

1. Deze richtlijn is van toepassing op alle ro-ro-veerbotten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen die een geregelde dienst van of naar een haven van een lidstaat onderhouden, ongeacht de vlag die zij voeren, wanneer zij internationale of binnenlandse reizen maken in zeegebieden waar passagiersschepen van klasse A in de zin van artikel 4 van Richtlijn 98/18/EG mogen worden ingezet.

2. Een lidstaat mag deze richtlijn toepassen op ro-ro-veerbotten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen die binnenlandse reizen maken in andere dan de in lid 1 bedoelde zeegebieden. In die gevallen gelden de toepasselijke regels zonder onderscheid naar vlag, nationaliteit of vestigingsplaats van de rederij voor alle onder dezelfde omstandigheden varende ro-ro-veerbotten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen.

*Artikel 4***Vereiste eerste controles voor ro-ro-veerbotten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen**

1. Voordat een ro-ro-veerboot of hogesnelheidspassagiersvaartuig wordt ingezet in een geregelde dienst, of binnen twaalf maanden na de in artikel 19, lid 1, bedoelde datum voor een ro-ro-veerboot die of een hogesnelheidspassagiersvaartuig dat reeds een geregelde dienst onderhoudt, gaan de staten van ontvangst na of ro-ro-veerbotten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen:

- a) geldige certificaten aan boord hebben, afgegeven door de administratie van de vlagstaat of een namens deze optredende erkende organisatie;
- b) zijn onderworpen aan een onderzoek ten behoeve van de afgifte van certificaten krachtens het geharmoniseerde systeem van onderzoek en certificatie overeenkomstig de toepasselijke, in de bijlagen van resolutie A.746(18) van de algemene vergadering van de IMO betreffende richtsnoeren voor onderzoek opgenomen procedures en richtsnoeren, zoals die gelden ten tijde van de aanneming van deze richtlijn, of volgens procedures met hetzelfde doel;
- c) voldoen aan de classificatienormen, aangegeven in de voorschriften van een erkende organisatie, of aan door de administratie van de vlagstaat als gelijkwaardig aanvaarde voorschriften voor de bouw en het onderhoud van romp, machines, elektrische installatie en controleapparatuur;

d) zijn uitgerust met een reisgegevensrecorder (VDR), die bij een eventueel onderzoek naar een ongeval informatie moet kunnen verschaffen. De VDR moet voldoen aan de prestatienormen van resolutie 861(20) van de algemene vergadering van de IMO van 27 november 1997 en aan de keuringsnormen van IEC-norm nr. 61996. Voor aan boord van ro-ro-veerbotten of hogesnelheidspassagiersvaartuigen, die vóór de aanneming van deze richtlijn zijn gebouwd, te plaatsen VDR's, is vrijstelling van een aantal eisen mogelijk. Deze vrijstelling en de voorwaarden waaronder zij kunnen worden verleend, worden vastgesteld volgens de procedure van artikel 16;

e) voldoen aan de specifieke stabiliteitsvereisten die op regionaal niveau zijn aangenomen en zijn omgezet in hun nationale wetgeving overeenkomstig de kennisgevingsprocedure van Richtlijn 98/34/EEG van de Raad van 22 juni 1998 betreffende een informatieprocedure op het gebied van normen en technische voorschriften en regels betreffende de diensten van de informatiemaatschappij<sup>(1)</sup> wanneer zij in de betrokken regio een dienst exploiteren die onder die nationale wetgeving valt, mits deze vereisten niet verdergaan dan die van de bijlage van resolutie 14 (Stabiliteitsvereisten horende bij de overeenkomst) van de Solas-conferentie van 1995 en daarvan kennis is gegeven aan de secretaris-generaal van de IMO, overeenkomstig de in punt 3 van die resolutie vermelde procedures.

2. Lid 1, onder e), is alleen van toepassing op hogesnelheidspassagiersvaartuigen waarvoor zulks relevant is.

*Artikel 5***Vereiste eerste controles ten aanzien van rederijen en vlagstaten**

Voor de aanvang van een geregelde dienst van een ro-ro-veerboot of een hogesnelheidspassagiersvaartuig, dan wel binnen twaalf maanden na de in artikel 19, lid 1, bedoelde datum voor een ro-ro-veerboot of hogesnelheidspassagiersvaartuig die/dat op die datum reeds een geregelde dienst onderhoudt, dienen de staten van ontvangst:

<sup>(1)</sup> PB L 204 van 21.7.1998, blz. 37. Richtlijn gewijzigd bij Richtlijn 98/48/EG (PB L 217 van 5.8.1998, blz. 18).

1. na te gaan of de rederijen die zulk een veerboot of vaartuig op een geregelde dienst inzetten of van plan zijn in te zetten:
  - a) de nodige maatregelen nemen om ervoor te zorgen dat aan de specifieke eisen van bijlage I bij deze richtlijn wordt voldaan en aan de bij de geregelde dienst betrokken staten van ontvangst het bewijs leveren dat aan dit punt en aan artikel 4 is voldaan;
  - b) er bij voorbaat mee instemmen dat de staten van ontvangst of een lidstaat die een aanzienlijk belang heeft overeenkomstig artikel 12 een onderzoek instellen naar een ongeval of incident op zee, dan wel ten volle aan een dergelijk onderzoek deelnemen of eraan meewerken, en hun toegang zullen geven tot de informatie die afkomstig is van de VDR van hun bij een dergelijk ongeval of incident betrokken veerboot of vaartuig;
2. na te gaan of de vlagstaat van veerboten of vaartuigen die een andere vlag dan die van een lidstaat voeren, de verbintenis van de rederij dat zij aan de voorschriften van deze richtlijn zal voldoen, heeft aanvaard.

#### *Artikel 6*

##### **Eerste specifieke onderzoeken**

1. Vóór de aanvang van een geregelde dienst door een ro-ro-veerboot of hogesnelheidspassagiersvaartuig, dan wel binnen twaalf maanden na de in artikel 19, lid 1, bedoelde datum voor een ro-ro-veerboot of hogesnelheidspassagiersvaartuig die/dat op die datum reeds een geregelde dienst onderhoudt, verrichten de staten van ontvangst een eerste specifiek onderzoek overeenkomstig de bijlagen I en III, om zich ervan te vergewissen dat de ro-ro-veerboot of het hogesnelheidspassagiersvaartuig aan de nodige voorwaarden voor het veilig onderhouden van een geregelde dienst voldoet.
2. Indien dit artikel vóór de aanvang van de dienst wordt toegepast, stellen de staten van ontvangst voor het eerste specifiek onderzoek een datum vast die niet later valt dan één maand na ontvangst van het bewijsmateriaal dat nodig is om de controle krachtens de artikelen 4 en 5 te voltooien.

#### *Artikel 7*

##### **Bijzondere bepalingen**

1. Wanneer een ro-ro-veerboot of hogesnelheidspassagiersvaartuig wordt ingezet op een andere geregelde

dienst, houdt een nieuwe staat van ontvangst zoveel mogelijk rekening met de controles en onderzoeken die eerder voor die veerboot of dat vaartuig zijn verricht voor het onderhouden van een voorgaande, onder deze richtlijn vallende geregelde dienst. Als de nieuwe staat van ontvangst genoeg neemt met die eerdere controles en onderzoeken en van mening is dat zij toegesneden zijn op de nieuwe exploitatieomstandigheden, behoeven de artikelen 4, 5 en 6 niet te worden toegepast alvorens de ro-ro-veerboot of het hogesnelheidspassagiersvaartuig op de nieuwe geregelde dienst wordt ingezet.

2. De artikelen 4, 5 en 6 behoeven niet van toepassing te zijn wanneer een ro-ro-veerboot of hogesnelheidspassagiersvaartuig die/dat aan deze richtlijn voldoet en reeds een onder deze richtlijn vallende geregelde dienst onderhoudt, wordt ingezet op een andere geregelde dienst, waarvan de routekenmerken naar het oordeel van de betrokken staten van ontvangst gelijksoortig zijn, en de staten van ontvangst alle van mening zijn dat de ro-ro-veerboot of het hogesnelheidspassagiersvaartuig voldoet aan alle voorschriften voor het veilig onderhouden van die dienst.

Op verzoek van een rederij kunnen de betrokken staten van ontvangst bij voorbaat hun instemming bevestigen ten aanzien van waar de routekenmerken gelijksoortig zijn.

3. Indien door onvoorziene omstandigheden snel een vervangende ro-ro-veerboot of een vervangend hogesnelheidspassagiersvaartuig moet worden ingezet om de continuïteit van de dienst te waarborgen en de leden 1 en 2 niet van toepassing zijn, kan de staat van ontvangst toestemming geven voor de inzet van die veerboot/dat vaartuig, mits:
  - a) bij de visuele inspectie en documentencontrole geen vermoeden rijst dat de ro-ro-veerboot of het hogesnelheidspassagiersvaartuig niet voldoet aan de vereisten voor een veilige exploitatie, en
  - b) de staat van ontvangst, de controles en onderzoeken krachtens de artikelen 4, 5 en 6 binnen een maand voltooit.

#### *Artikel 8*

##### **Geregelde specifieke onderzoeken en andere onderzoeken**

1. De staten van ontvangst verrichten eens in de twaalf maanden:

- een specifiek onderzoek overeenkomstig bijlage III, en
- een onderzoek tijdens een geregelde dienst, waarbij ernaar gestreefd wordt dat voldoende van de in de bijlagen I, III en IV genoemde punten aan de orde komen op grond waarvan de staat van ontvangst kan vaststellen of de veerboot of het vaartuig nog steeds voldoet aan alle vereisten voor een veilige exploitatie.

Een eerste specifiek onderzoek overeenkomstig artikel 6 telt als een specifiek onderzoek als bedoeld in het onderhavige artikel.

2. Een staat van ontvangst verricht telkens een specifiek onderzoek overeenkomstig bijlage III, wanneer de ro-ro-veerboot of het hogesnelheidspassagiersvaartuig ingrijpende reparaties, verbouwingen of aanpassingen ondergaat, of wanneer er een verandering van beheer of vlag dan wel een overgang naar een andere klasse plaatsvindt. De staat van ontvangst kan in geval van verandering van beheer of vlag dan wel overgang naar een andere klasse de veerboot of het vaartuig evenwel vrijstellen van het in dit lid voorgeschreven specifieke onderzoek na kennis te hebben genomen van eerdere controles en onderzoeken aangaande het schip, mits die verandering of overgang niet van invloed is op de veilige exploitatie van de veerboot of het vaartuig.

3. Wanneer bij de in lid 1 bedoelde onderzoeken, gelet op de vereisten van deze richtlijn, tekortkomingen bevestigd worden of aan de dag treden die het beletten van de inzet rechtvaardigen, worden alle kosten in verband met de onderzoeken in een normaal boekjaar door de rederij gedragen.

#### *Artikel 9*

##### **Kennisgeving**

De staten van ontvangst delen de rederijen het resultaat van de controles en onderzoeken krachtens de artikelen 4, 5, 6 en 8, terstond schriftelijk mede.

#### *Artikel 10*

##### **Beletten van de inzet**

1. Een staat van ontvangst belet de inzet van een ro-ro-veerboot of hogesnelheidspassagiersvaartuig op een geregelde dienst:

- a) wanneer hij er zich niet van heeft kunnen vergewissen dat aan de voorschriften van de artikelen 4 en 5 wordt voldaan;
- b) wanneer tijdens de in de artikelen 6 en 8 bedoelde onderzoeken tekortkomingen worden geconstateerd die een direct gevaar inhouden voor de veerboot of het vaartuig, of het leven van de bemanning en de passagiers;

c) indien is vastgesteld dat niet is voldaan aan de in bijlage II genoemde Gemeenschapsinstrumenten en daardoor een direct gevaar bestaat voor de veerboot of het vaartuig, of het leven van de bemanning en de passagiers;

d) wanneer hij niet geraadpleegd is door de vlagstaat over de in artikel 13, lid 1, of lid 5, bedoelde aanlegenheden,

tot de staat van ontvangst heeft vastgesteld dat het gevaar is weggenomen en aan de voorschriften van de richtlijn is voldaan.

De staat van ontvangst deelt de rederij onder volledige opgave van redenen schriftelijk mee dat hij besloten heeft de inzet van die ro-ro-veerboot of dat hogesnelheidspassagiersvaartuig te beletten.

2. Indien de ro-ro-veerboot of het hogesnelheidspassagiersvaartuig echter reeds een geregelde dienst onderhoudt en tekortkomingen worden geconstateerd, verlangen de staten van ontvangst van de rederij dat zij de nodige maatregelen treft om die gebreken terstond dan wel, indien zij geen direct gevaar vormen voor de veiligheid van de veerboot of het vaartuig, de bemanning ervan en de passagiers, binnen een nauwkeurig bepaalde, redelijke periode te herstellen. Na herstel van de tekortkomingen controleren de betrokken staten van ontvangst of het herstel tot hun genoegen is verricht. Indien dat niet het geval is, beletten zij de inzet van de veerboot of het vaartuig.

3. De lidstaten creëren en handhaven overeenkomstig hun nationale recht passende procedures inzake het recht van beroep van een rederij die door een besluit tot het beletten van de inzet getroffen wordt. Beroepen worden snel behandeld. Beroep houdt geen automatische schorsing van het besluit in.

De bevoegde autoriteit stelt de rederij naar behoren in kennis van haar recht op beroep.

4. Indien de artikelen 4, 5 en 6 vóór de aanvang van de inzet van een ro-ro-veerboot of een hogesnelheidspassagiersvaartuig op een geregelde dienst worden toegepast, moet een besluit de inzet van het schip te beletten, genomen worden binnen een maand na het eerste specifiek onderzoek en onmiddellijk aan de rederij worden meegedeeld.

*Artikel 11***Procedures voor eerste en geregelde specifieke onderzoeken**

1. Ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen die naar genoegen van de betrokken staat/staten van ontvangst de specifieke onderzoeken hebben ondergaan, worden door die staten van ontvangst vrijgesteld van uitgebreide inspecties als bedoeld in artikel 7, lid 4, van Richtlijn 95/21/EG en van de uitgebreide inspecties waarvoor de gegronde reden is dat zij behoren tot de omschreven in artikel 7, lid 1, en bijlage V, punt 3, van die richtlijn genoemde categorie passagiersschepen.
2. Administraties van twee of meer staten van ontvangst die bij een specifiek onderzoek van hetzelfde schip of vaartuig betrokken zijn, werken samen. De specifieke onderzoeken worden verricht door een team van gekwalificeerde inspecteurs van de betrokken staat c.q. staten van ontvangst. Indien een kwalitatieve beoordeling van de inachtneming van specifiek voor een bepaalde klasse geldende bepalingen nodig is, zorgen de staten van ontvangst ervoor dat de nodige vak-kennis in het team beschikbaar is, zo nodig door daarin een medewerker van een erkende organisatie op te nemen. De inspecteurs rapporteren gebreken aan de administraties van de staten van ontvangst. De staat van ontvangst deelt deze gegevens mede aan de vlagstaat, indien die niet dezelfde is als de staat van ontvangst die bij het onderzoek betrokken is.
3. Een betrokken staat van ontvangst kan er op verzoek van een andere betrokken staat van ontvangst mee instemmen een onderzoek te verrichten.
4. De staten van ontvangst nodigen de administratie van de vlagstaat die geen staat van ontvangst is, op verzoek van rederijen uit om zich te laten vertegenwoordigen bij ieder specifiek onderzoek krachtens de bepalingen van deze richtlijn.
5. De staten van ontvangst houden bij het plannen van een onderzoek overeenkomstig artikel 6 of artikel 8 naar behoren rekening met het vaar- en onderhouds-schema van de veerboot of het vaartuig.
6. De bevindingen van de specifieke onderzoeken worden vastgelegd in een rapport waarvan de vorm wordt vastgesteld volgens de procedure van artikel 16.
7. Indien staten van ontvangst het niet eens kunnen worden over de naleving van de voorschriften van arti-

kel 4 en artikel 5, lid 1, stelt de administratie van een bij een specifiek onderzoek betrokken staat van ontvangst onmiddellijk de Commissie op de hoogte van de redenen van het meningsverschil.

8. De Commissie onderneemt onmiddellijk stappen om volgens de procedure van artikel 16 een beslissing te nemen.

*Artikel 12***Onderzoek naar ongevallen**

1. De lidstaten stellen in het kader van hun respectieve nationale wetgevingen een wettelijke regeling vast op grond waarvan zij en iedere andere lidstaat die een aanzienlijk belang heeft, kunnen deelnemen of meewerken aan een onderzoek naar een ongeval of incident op zee dan wel, indien de code voor het onderzoek naar ongevallen en incidenten op zee zulks bepaalt, een onderzoek naar ongevallen of incidenten op zee kunnen instellen wanneer daar ro-ro-veerboten of hogesnelheidspassagiersvaartuigen bij betrokken zijn.
2. „Staat die een aanzienlijk belang heeft”, „staat die het onderzoek leidt” en „ongeval op zee” hebben dezelfde betekenis als in de IMO-code voor het onderzoek naar ongevallen en incidenten op zee.
3. Wanneer een ro-ro-veerboot of hogesnelheidspassagiersvaartuig betrokken is bij een ongeval op zee, wordt de onderzoekprocedure ingeleid door de staat in wiens wateren het ongeval of incident heeft plaatsgevonden of, indien het elders heeft plaatsgevonden, door de laatste lidstaat die door het vaartuig is aangedaan. Die staat blijft verantwoordelijk voor onderzoek en coördinatie met andere staten die een aanzienlijk belang hebben, totdat in onderling overleg is vastgesteld welke staat het onderzoek leidt.
4. Lidstaten die een dergelijk onderzoek instellen, dan wel daaraan deelnemen of meewerken, zorgen ervoor dat het onderzoek zo efficiënt mogelijk en in zo kort mogelijke tijd wordt verricht, met inachtneming van de code voor het onderzoek naar ongevallen op zee.
5. De lidstaten dragen er zorg voor dat de rapporten van zulk een onderzoek openbaar worden gemaakt overeenkomstig punt 12.3 van de Code voor het onderzoek naar ongevallen op zee en ter kennis van de Commissie worden gebracht.

*Artikel 13***Begeleidende maatregelen**

1. Lidstaten die een certificaat van vrijstelling afgeven of erkennen, werken samen met de betrokken staat van ontvangst of de administratie van de vlagstaat om eventuele meningsverschillen over de juistheid van de vrijstellingen op te lossen voordat het eerste specifiek onderzoek plaatsvindt.

2. De lidstaten zouden walsystemen voor navigatie-ondersteuning en andere informatiesystemen overeenkomstig IMO-resolutie A.795(19) moeten toepassen om ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen bij te staan bij de veilige uitvoering van de geregelde dienst, of een gedeelte daarvan waarvoor zij verantwoordelijkheid dragen.

3. Iedere lidstaat verstrekt de Commissie afschriften van de in artikel 11, lid 6, bedoelde onderzoeksrapporten, indien van toepassing met het IMO-identificatienummer. De Commissie kan volgens de procedure van artikel 16 een besluit nemen over passende middelen om een identificatienummer aan andere schepen toe te kennen. Indien twee of meer staten van ontvangst bij de geregelde dienst betrokken zijn, kunnen de gegevens door een van hen worden verstrekt. De Commissie vormt en onderhoudt een gegevensbank met de verstrekte informatie. De voorwaarden voor toegang tot de gegevensbank worden vastgesteld volgens de procedure van artikel 16.

4. De lidstaten zorgen ervoor dat de rederijen die met ro-ro-veerboten of hogesnelheidspassagiersvaartuigen geregelde diensten van of naar hun havens onderhouden, geïntegreerde planningssystemen voor nood-situaties aan boord van schepen kunnen hanteren en toepassen. Daarvoor maken zij gebruik van het kader dat gegeven is in IMO-resolutie A.852(20) betreffende richtsnoeren voor de structuur van geïntegreerde noodplanningssystemen. Als twee of meer lidstaten als staten van ontvangst bij de geregelde dienst betrokken zijn, stellen zij gezamenlijk een plan op voor de verschillende trajecten.

5. De lidstaten zorgen ervoor dat zij als staten van ontvangst volledig met de administratie van de vlagstaat samenwerken, alvorens de exploitatievergunning voor hogesnelheidspassagiersvaartuigen wordt afgegeven, overeenkomstig de bepalingen van punt 1.9.3 van de High Speed Craft Code. Zij zorgen ervoor dat de beperkingen in verband met plaatselijke omstandigheden die nodig zijn voor de bescherming van leven, natuurlijke rijkdommen en kustactiviteiten worden

vastgesteld of gehandhaafd en zij zien erop toe dat die beperkingen worden nageleefd.

*Artikel 14***Samenwerking tussen staten van ontvangst**

Bij dezelfde geregelde dienst betrokken staten van ontvangst onderhouden contact met elkaar wanneer zij de bepalingen van deze richtlijn toepassen.

*Artikel 15***Ondersteunende maatregelen**

De lidstaten brengen de voorschriften van deze richtlijn voor rederijen die een geregelde dienst onderhouden van of naar een haven in de Gemeenschap ter kennis van de derde landen die de verantwoordelijkheden van een vlagstaat of de met die van een staat van ontvangst gelijkstaande verantwoordelijkheden dragen voor ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen die onder het toepassingsgebied van deze richtlijn vallen en tussen een haven van een lidstaat en een haven in een derde land varen.

*Artikel 16***Regelgevend comité**

1. De Commissie wordt bijgestaan door het bij artikel 12, lid 1, van Richtlijn 93/75/EEG opgerichte comité.

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

#### *Artikel 17*

##### **Wijzigingsprocedure**

Volgens de procedure van artikel 16 kunnen

- a) de bijlagen,
- b) de definities,
- c) verwijzingen naar Gemeenschapsinstrumenten,
- d) verwijzingen naar IMO-resoluties,

worden gewijzigd voorzover dat nodig is ter aanpassing aan maatregelen van de Gemeenschap of de IMO die in werking getreden zijn, mits het toepassingsgebied van deze richtlijn niet wordt verruimd.

De bijlagen kunnen tevens gewijzigd worden volgens de procedure van artikel 16, indien zulks nodig is om verbetering te brengen in de met deze richtlijn ingestelde regeling, mits het toepassingsgebied van de richtlijn niet wordt verruimd.

#### *Artikel 18*

##### **Sancties**

De lidstaten voeren een systeem in van sancties op overtredingen van de nationale bepalingen die overeenkomstig deze richtlijn zijn vastgesteld en nemen de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat die sancties worden uitgevoerd. De aldus ingevoerde sancties moeten doeltreffend, evenredig en afschrikkend zijn.

#### *Artikel 19*

##### **Uitvoering**

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk op 1 december 2000 aan deze richtlijn te voldoen, en stellen de Commissie daarvan onverwijld in kennis.

2. Artikel 4, lid 1, onder d), treedt uiterlijk 30 maanden na de datum van publicatie van IEC-norm nr. 61996 of met ingang van 1 januari 2001, afhankelijk van welke datum de laatste is, in werking.

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

4. De lidstaten stellen de Commissie onverwijld in kennis van alle bepalingen van nationaal recht die ze op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen. De Commissie stelt de overige lidstaten daarvan in kennis.

#### *Artikel 20*

##### **Evaluatie van de uitvoering**

Drie jaar na de in artikel 19, lid 1, vermelde datum evalueert de Commissie, aan de hand van de gegevens die de lidstaten haar overeenkomstig artikel 13 verstrekken, de uitvoering van deze richtlijn.

#### *Artikel 21*

##### **Inwerkingtreding**

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

#### *Artikel 22*

##### **Adressaten**

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Luxemburg, 29 april 1999.

*Voor de Raad*  
*De Voorzitter*  
W. MÜLLER

## BIJLAGE I

## SPECIFIEKE EISEN WAARAAN REDERIJEN MOETEN VOLDOEN

(als bedoeld in artikel 5, lid 1, en de artikelen 6 en 8)

Rederijen moeten er voor zorgen dat aan boord van hun ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen:

1. de kapitein, vóórdat het schip of vaartuig aan zijn reis begint, wordt voorzien van passende informatie over de beschikbaarheid van vanaf de wal opererende systemen van navigatieondersteuning en andere informatiesystemen die hem zullen bijstaan bij de veilige uitvoering van de reizen, en dat hij deelneemt aan de door de lidstaten opgezette systemen van navigatieondersteuning en informatiesystemen;
  2. de toepasselijke bepalingen van de paragrafen 2 tot en met 6 van MSC-circulaire 699 — Herzienere richtsnoeren voor veiligheidsinstructies aan passagiers — worden toegepast;
  3. op een gemakkelijk toegankelijke plaats een lijst is opgehangen met de regelingen met betrekking tot de werkzaamheden aan boord, die omvat:
    - a) het dienstrooster voor buitengaats en voor in de haven, en
    - b) de maximumwerktijd of de vereiste minimumrusttijd voor degenen die de wacht houden;
  4. de kapitein niet wordt belemmerd bij het nemen van beslissingen die naar zijn deskundige oordeel noodzakelijk zijn voor de veilige navigatie en bedrijfsvoering, met name bij slecht weer en hoge zee;
  5. de kapitein een rapport bijhoudt over de navigatieactiviteiten en incidenten die van belang zijn voor een veilige navigatie;
  6. elke schade aan of blijvende doorbuiging van de rompdeuren en bijbehorende rompbepaling die de integriteit van de veerboot of het schip kunnen aantasten, en alle tekortkomingen bij de borging van deze deuren onmiddellijk worden gerapporteerd aan de administratie van de vlagstaat en de staat van ontvangst, en dat deze onmiddellijk naar hun genoegen wordt gerepareerd;
  7. voorafgaande aan het vertrek van de ro-ro-veerboot of hogesnelheidspassagiersvaartuig voor zijn reis een bijgewerkt vaarplan beschikbaar is, bij het opmaken van welk vaarplan de richtsnoeren, uiteengezet in MSC-resolutie ... (70) betreffende richtsnoeren voor vaarplanning, volledig in acht dienen te worden genomen;
  8. algemene informatie over de aan boord beschikbare diensten en hulp voor ouderen en gehandicapten aan de passagiers bekend wordt gemaakt en aan mensen met een verminderd gezichtsvermogen in geschikte vorm beschikbaar wordt gesteld.
-

*BIJLAGE II***LIJST VAN GEMEENSCHAPSINSTRUMENTEN**

(bedoeld in artikel 10, lid 1, onder c))

- Richtlijn 93/75/EEG van de Raad van 13 september 1993 betreffende de minimumeisen voor schepen die gevaarlijke of verontreinigende goederen vervoeren en die naar of uit de zeehavens van de Gemeenschap varen (PB L 247 van 5.10.1993, blz. 19). Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 98/74/EG van de Commissie (PB L 276 van 13.10.1998, blz. 7).
  - Richtlijn 94/58/EG van de Raad van 22 november 1994 inzake het minimumopleidingsniveau van zeevarenden (PB L 319 van 12.12.1994, blz. 28). Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 98/35/EG (PB L 172 van 17.6.1998, blz. 1), waar van toepassing.
  - Verordening (EG) nr. 3051/95 van de Raad van 8 december 1995 betreffende een veiligheidsbeleid voor ro-ro-passagiersschepen (PB L 320 van 30.12.1995, blz. 14). Verordening gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 179/98 van de Commissie (PB L 19 van 24.1.1998, blz. 35).
-

## BIJLAGE III

## PROCEDURES VOOR SPECIFIEKE ONDERZOEKEN

(bedoeld in artikel 6 en artikel 8)

1. De specifieke onderzoeken moeten waarborgen dat aan de wettelijke voorschriften, met name inzake constructie, waterdichte indeling en stabiliteit, machines en elektrische installaties, belading, stabiliteit, brandbeveiliging, maximum aantal passagiers, reddingsmiddelen en het vervoer van gevaarlijke goederen, radiocommunicatie en navigatie wordt voldaan en moeten om die reden voorzover van toepassing ten minste het volgende omvatten:
  - starten van het noodaggregaat;
  - inspectie van de noodverlichting;
  - inspectie van de noodvoeding voor de radio-installaties;
  - beproeving van het boordomroepsysteem;
  - brandoefening, met inbegrip van een demonstratie dat men in staat is de persoonlijke brandweeruitrusting te gebruiken;
  - werking van de noodbrandbluspomp met twee brandslangen, aangesloten op de hoofdbrandblusleiding;
  - beproeving van de afstandbediende noodstop voor de brandstofvoorziening naar ketels en hoofd- en hulpmotoren, en voor de ventilatie;
  - beproeving van de bediening op afstand en ter plaatse voor het sluiten van de brandkleppen;
  - beproeving van de branddetectie- en alarmsystemen;
  - beproeving van de branddeuren om te zien of deze naar behoren sluiten;
  - werking van de lenspompen;
  - sluiting van de waterdichte deuren in de dwarsschotten, zowel op afstand als ter plaatse;
  - demonstratie dat bemanningsleden op sleutelposten bekend zijn met de instructies voor het beperken van schade;
  - het strijken van ten minste één hulpverleningsboot en één reddingsboot, het starten en beproeven van hun voortstuwing en besturing, en het weer ophalen en terugplaatsen op hun opstelingsplaats;
  - controle om na te gaan of alle reddingsboten en hulpverleningsboten overeenstemmen met de inventaris;
  - beproeving van de stuurinrichting en hulpstuurinrichting van het schip of vaartuig.
2. De specifieke onderzoeken omvatten de verificatie van de onderhoudsplanning.
3. Bij de specifieke onderzoeken moet er vooral op worden gelet of de bemanningsleden vertrouwd zijn en efficiënt omgaan met de veiligheidsprocedures, noodprocedures, onderhoud, werkpraktijken, veiligheid van passagiers, procedures op de brug, en handelingen met betrekking tot lading en voertuigen. Het vermogen van zeevarenden om opdrachten en instructies te begrijpen en, voorzover van toepassing, te geven, alsook om te rapporteren in de gemeenschappelijke werktalen, zoals vastgesteld in het scheepsjournaal, dient te worden gecontroleerd. Documenten die aantonen dat bemanningsleden met succes een speciale opleiding hebben gevolgd dienen te worden gecontroleerd, met name met betrekking tot:
  - het omgaan met grote groepen mensen;
  - het met het schip vertrouwd maken;

- 
- de veiligheid, wat betreft het personeel dat belast is met de zorg voor de veiligheid van de passagiers in passagiersruimten, met name die van ouderen en gehandicapten in een noodsituatie, en
  - crisisbeheer en menselijk gedrag.

Bij het specifieke onderzoek wordt gecontroleerd of de dienstroosters onredelijke vermoeidheid veroorzaken, vooral bij het wachtdoende personeel.

4. Door derde landen afgegeven bewijzen van beroepsbekwaamheid van de bemanningsleden worden alleen erkend, als zij voldoen aan voorschrift I/10 van het herziene STCW-verdrag.
-

## BIJLAGE IV

INDICATIEVE RICHTSNOEREN VOOR GEKWALIFICEERDE INSPECTEURS BIJ DE  
UITVOERING VAN ONDERZOEKEN OP EEN NIET VOORAF BEPAALD TIJDSTIP  
GEDURENDE EEN GEREGELDE OVERVAART

(bedoeld in artikel 8, lid 1)

1. *Passagiersgegevens*

Controleer met welke middelen ervoor wordt gezorgd dat het aantal passagiers waarvoor de ro-ro-veerboot of het hogesnelheidspassagiersvaartuig, hierna „schip” te noemen, is gecertificeerd, niet wordt overschreden, of het systeem voor registratie van passagiersgegevens aan de voorschriften voldoet en doeltreffend is; hoe de informatie over het totale aantal passagiers aan de kapitein wordt doorgegeven en, in voorkomende gevallen, hoe passagiers die een retourtrip maken zonder aan wal te gaan, worden meegeteld in het totaal aantal dat de terugreis maakt.

2. *Informatie over belading en stabiliteit*

Controleer, indien van toepassing, of er betrouwbare instrumenten voor het meten van de diepgang zijn geïnstalleerd en in gebruik zijn; of er maatregelen genomen zijn om ervoor te zorgen dat het schip niet overbelast wordt en het water niet boven de toepasselijke indelingslastlijn komt; of de belading en stabiliteitsbeoordeling volgens de voorschriften gebeuren; of vrachtwagens en andere lading gewogen worden, indien dat is voorgeschreven, en de cijfers aan het schip worden doorgegeven ten behoeve van belading en stabiliteitsbeoordeling; of de instructies voor schadebeperking (damage control) permanent zijn uitgehangen, en aan de scheepsofficieren instructieboekjes daarover zijn uitgereikt.

3. *Vaarklaar maken*

Controleer op welke manier het schip vaarklaar gemaakt wordt voordat het de ligplaats verlaat, waarbij ook volgens een positieve rapportageprocedure bevestigd dient te worden dat alle wind- en waterdichte deuren in de romp gesloten zijn; of alle deuren van de voertuigdekken gesloten zijn voordat het schip de ligplaats verlaat, dan wel net lang genoeg open blijven om het sluiten van de boegklep mogelijk te maken; controleer de sluitingsmiddelen van de boeg-, achter- en zijdeuren, en of er controlelichten en een videobewakingssysteem zijn die op de navigatiebrug de stand van de deuren aangeven. Eventuele problemen met de werking van de controlelichten, vooral problemen met de schakelaars bij de deuren, dienen genoteerd en gerapporteerd te worden.

4. *Mededelingen in verband met de veiligheid*

Controleer de vorm waarin de routinemededelingen in verband met de veiligheid worden gedaan en de opgehangen instructies en aanwijzingen over noodprocedures in de toepasselijke taal of talen. De routinemededelingen moeten aan het begin van de reis worden gedaan, en op alle voor het publiek toegankelijke plaatsen, inclusief de open dekken, gehoord kunnen worden.

5. *Aantekeningen in het journaal*

Controleer of in het journaal aantekening wordt gemaakt van het sluiten van de deuren van boeg en achterstevan en van andere wind- en waterdichte deuren, van de oefeningen met de deuren in de waterdichte schotten, van de beproeving van de stuurinrichting enz. Ook diepgang, uitwatering en stabiliteit moeten worden genoteerd, alsmede de gemeenschappelijke werktal van de bemanning.

6. *Gevaarlijke goederen*

Controleer of gevaarlijke of verontreinigende goederen volgens de desbetreffende voorschriften worden vervoerd en met name of een verklaring betreffende gevaarlijke of verontreinigende goederen is verstrekt samen met een ladingsbrief of laadplan waarop hun plaats aan boord staat aangegeven; of de betreffende lading door een passagiersschip mag worden vervoerd, en of de gevaarlijke of verontreinigende goederen op de juiste wijze zijn gemerkt, geëtiketteerd, geladen, gestuwd en afgezonderd.

Voertuigen die gevaarlijke of verontreinigende goederen vervoeren, moeten van de juiste opschriften voorzien zijn en goed zijn vastgezet. Wanneer er gevaarlijke of verontreinigende goederen worden vervoerd, moet een kopie van de ladingsbrief of het laadplan op de wal beschikbaar zijn. De kapitein moet op de hoogte zijn van de meldingsvoorschriften van Richtlijn 93/75/EEG en de instructies inzake de te volgen noodprocedures en de eerste hulpverlening bij ongevallen met gevaarlijke goederen of de zeeverontreinigende stoffen kennen. Het ventilatiesysteem op de voertuigdekken moet steeds in werking zijn, en in verhoogde werking wanneer de voertuigmotoren draaien; en op de brug moet er een of andere indicatie zijn die laat zien of de ventilatie van de voertuigdekken in werking is.

7. *Het vastzetten van vrachtwagens*

Controleer hoe de vrachtwagens worden vastgezet: groepsgewijs of met afzonderlijke sjorringen; of er voldoende sterke bevestigingspunten zijn. Welke voorzieningen zijn er voor het vastzetten van de vrachtwagens bij zwaar weer of verwacht zwaar weer? Hoe gebeurt het vastzetten van touringcars en motorfietsen? Controleer of het schip over een handleiding voor het vastzetten van lading beschikt.

8. *Voertuigdekken*

Controleer of de ruimten van bijzondere aard en de ro-ro-laadruimten voortdurend worden bewaakt door middel van wachtrondes of een videobewakingssysteem, met het oog op het eventueel gaan schuiven van voertuigen tijdens zwaar weer of betreding door onbevoegden. Branddeuren en toegangsdeuren moeten gesloten worden gehouden en er moeten waarschuwingen zijn opgehangen dat de passagiers niet op de voertuigdekken mogen komen zolang het schip op zee is.

9. *Het sluiten van de waterdichte deuren*

Controleer of de in de bedieningsinstructies voorgeschreven gedragslijn met betrekking tot de deuren in de waterdichte schotten van het schip wordt gevolgd, of de voorgeschreven oefeningen worden uitgevoerd. Het bedieningsorgaan op de brug voor de waterdichte deuren moet, wanneer dat mogelijk is, op „local” gehouden worden. De deuren moeten bij beperkt zicht en gevaarlijke situaties gesloten worden gehouden. De bemanningsleden moeten geleerd hebben de deuren op de juiste wijze te bedienen en op de hoogte zijn van de gevaren van verkeerd gebruik.

10. *Brandrondedienst*

Controleer of er een doeltreffende brandrondedienst wordt onderhouden, zodat een eventuele brand snel kan worden ontdekt. Dit geldt ook voor de ruimten van bijzondere aard waar geen vast branddetectie- en brandalarmsysteem is geïnstalleerd, met dien verstande dat deze ruimten op de onder punt 8 aangegeven wijze mogen worden bewaakt.

11. *Communicatie in noodsituaties*

Controleer of er volgens de monsterrol voldoende bemanningsleden zijn om passagiers in een noodsituatie bij te staan; de bemanningsleden moeten gemakkelijk als zodanig herkenbaar zijn en in staat zijn met passagiers in een noodsituatie te communiceren, waarbij gekeken moet worden naar een passende en toereikende combinatie van de volgende factoren:

- a) de taal, of talen, geschikt voor de belangrijkste nationaliteit(en) van de op een bepaald traject vervoerde passagiers;
- b) de waarschijnlijkheid dat een elementaire kennis van het Engels voldoende is om een passagier die hulp nodig heeft eenvoudige instructies te geven, ongeacht of de passagier en het bemanningslid dezelfde taal spreken;
- c) in een noodsituatie kunnen andere manieren van communicatie nodig zijn (bijv. een demonstratie, aanwijzingen met de hand, de aandacht vestigen op de plaats van instructies, verzamelpunten, reddingsmiddelen of ontsnappingsroutes, wanneer mondelinge communicatie niet mogelijk is);
- d) de mate waarin volledige veiligheidsinstructies aan passagiers in hun moedertaal of moedertalen zijn gegeven;
- e) de talen waarin tijdens een noodsituatie of oefening mededelingen kunnen worden omgeroepen om de passagiers essentiële aanwijzingen te geven en het de bemanningsleden gemakkelijker te maken de passagiers te helpen.

12. *Gemeenschappelijke werktaal voor de bemanning*

Controleer of er een werktaal is vastgesteld met het oog op doeltreffende uitvoering van de veiligheidstaken van de bemanning, en of deze werktaal in het scheepsjournaal genoteerd is.

13. *Veiligheidsuitrusting*

Controleer of de reddings- en brandbestrijdingsmiddelen, met inbegrip van de branddeuren en andere gemakkelijk controleerbare constructieve brandveiligheidsvoorzieningen, in orde zijn; of brandbestrijdingsinstructies permanent zijn opgehangen, dan wel of desbetreffende instructieboekjes ter informatie aan de scheepsofficieren ter beschikking gesteld zijn; of reddingsvesten op geschikte plaatsen zijn opgeborgen, en de opbergplaatsen van de reddingsvesten voor kinderen gemakkelijk als zodanig te herkennen zijn; of de lading van voertuigen niet de werking belemmert van brandblusinstallaties, noodafsluiters, bedieningsorganen van de stormkleppen enz. die eventueel op de voertuigdekken aanwezig zijn.

14. *Navigatie- en radiocommunicatieapparatuur*

Controleer of de navigatie- en radiocommunicatieapparatuur, waaronder EPIRB's, goed werkt.

15. *Extra noodverlichting*

Controleer of er aanvullende noodverlichting is geïnstalleerd wanneer de voorschriften dat vereisen, en of er een register van gebreken wordt bijgehouden.

16. *Vluchtwegen*

Controleer of de vluchtwegen volgens de regels gemarkeerd zijn, en of de verlichting daarvan zowel vanuit de hoofdvoeding als de noodvoeding gewaarborgd is. Welke maatregelen worden genomen om vluchtroutes vrij van voertuigen te houden waar deze over of langs voertuigdekken lopen? Controleer of uitgangen, met name uitgangen van belastingvrije winkels die soms door stapels goederen worden versperd, worden vrijgehouden.

17. *Het vaarboek*

Controleer of aan de kapitein en elke hogere officier een kopie van het vaarboek is verstrekt en of er nog andere kopieën voor alle bemanningsleden beschikbaar zijn; of er ook controlelijsten voor het vaarklaar maken en andere werkzaamheden zijn.

18. *Het schoonhouden van de machinekamer*

Controleer of de machinekamer wat het onderhoud betreft schoon gehouden wordt.

19. *Afvalverwijdering*

Controleer of de voorzieningen voor het verwerken en verwijderen van afval voldoende zijn.

20. *Planmatig onderhoud*

Alle rederijen moeten specifieke permanente opdrachten hebben, inclusief een systeem van planmatig onderhoud, voor alle voor de veiligheid van belang zijnde zones, met inbegrip van de boeg-, achter- en zijdeuren en hun sluitmiddelen, maar ook voor de machinekamer en de veiligheidsuitrusting. Men dient te beschikken over schema's voor het periodiek controleren van alle onderdelen, om de veiligheid op het allerhoogste peil te houden. Er moeten procedures zijn die voorzien in het registreren van tekortkomingen en de bevestiging dat deze naar behoren zijn verholpen,

zodat de kapitein en de aangewezen persoon aan wal binnen de beheersstructuur van de rederij van de tekortkomingen op de hoogte zijn en worden ingelicht wanneer deze binnen een bepaalde tijd zijn verholpen. De periodieke controle van de goede werking van het sluitsysteem van de binnenste en buitenste boegdeur dient mede de verklikkerlampjes, bewakingsapparatuur en spuigaten in de ruimten tussen de boegklep en de binnendeur te omvatten, en in het bijzonder de sluitmechanismen en de bijbehorende hydraulische systemen.

21. *Het maken van een reis*

Tijdens een reis moet van de gelegenheid gebruik worden gemaakt om te controleren op overbezetting, waarbij wordt gekeken naar de beschikbare zitplaatsen en de versperring van doorgangen, trappen en nooduitgangen door bagage of door passagiers die geen zitplaats kunnen vinden. Ook moet worden gecontroleerd of passagiers het voertuigdek hebben verlaten voordat het schip afvaart, en of zij niet eerder toegang krijgen dan vlak voor het afmeren.

---

## BIJLAGE V

KWALIFICATIE- EN ONAFHANKELIJKHEIDSCRITERIA VOOR GEKWALIFICEERDE  
INSPECTEURS

(bedoeld in artikel 2, onder r))

1. De gekwalificeerde inspecteur moet door de bevoegde instantie van de lidstaat zijn gemachtigd de specifieke onderzoeken als bedoeld in artikel 6 uit te voeren met betrekking tot ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen, hierna „schepen” te noemen.
  2. De gekwalificeerde inspecteur moet hetzij:
    - minstens een jaar bij de bevoegde instantie van een lidstaat als vlagstaatsinspecteur werkzaam zijn geweest, belast met onderzoeken en certificering overeenkomstig het Solas-verdrag van 1974;
    - en in het bezit zijn van:
      - a) een bewijs van bekwaamheid als kapitein, dat deze persoon in staat stelt het bevel te voeren over een schip van 1000 BRT of meer (zie STCW, voorschrift II/2), of
      - b) een bewijs van bekwaamheid als hoofdwerktuigkundige, dat deze persoon in staat stelt die taak op zich te nemen aan boord van een schip waarvan de hoofdmachine-installatie een vermogen heeft van 3000 kW of meer (zie STCW, voorschrift III/2), of
      - c) het diploma van scheepsbouwkundig ingenieur, werktuigbouwkundig ingenieur of ingenieur op een met de scheepvaart verband houdend gebied, en in die hoedanigheid ten minste vijf jaar hebben gewerkt,
    - en in de gevallen onder a) en b), ten minste vijf jaar op zee werkzaam zijn geweest als officier in de dekdiens, respectievelijk de machinekamerdiens;hetzij:
    - in het bezit zijn van een relevant universitair diploma of een gelijkwaardige opleiding hebben gevolgd, en
    - opgeleid en gediplomeerd zijn aan een school voor inspecteurs scheepsveiligheid, en
    - ten minste twee jaar als vlagstaatsinspecteur bij de bevoegde instantie van een lidstaat werkzaam zijn geweest, belast met controle en certificering overeenkomstig het Solas-verdrag van 1974.
  3. De gekwalificeerde inspecteur moet schriftelijk en mondeling met zeevarenden kunnen communiceren in de op zee het meest gesproken taal.
  4. De gekwalificeerde inspecteur moet toereikende kennis hebben van de bepalingen van het Solas-verdrag en de toepasselijke procedures van deze richtlijn.
  5. Gekwalificeerde inspecteurs die specifieke onderzoeken verrichten mogen noch een commercieel belang hebben in de betrokken rederij of enige andere rederij die een geregelde dienst onderhoudt naar en vanuit de betrokken staat van ontvangst dan wel in de geïnspecteerde schepen, noch in dienst zijn van of werkzaamheden verrichten namens niet-gouvernementele organisaties die wettelijk voorgeschreven of classificatieonderzoeken verrichten of certificaten afgeven voor dat schip.
  6. Inspecteurs die niet beantwoorden aan vorenstaande criteria worden eveneens aanvaard indien zij op de datum van uitvoering van Richtlijn 95/21/EG bij de bevoegde autoriteit in dienst waren voor wettelijk geregelde onderzoeken of havenstaatcontrole-inspecties.
-