



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 2.5.2003
COM(2003) 229 definitief

2003/0089 (COD)

**MEDEDELING VAN DE COMMISSIE AAN DE RAAD, HET EUROPEES
PARLEMENT, HET EUROPEES ECONOMISCH EN SOCIAAL COMITÉ EN HET
COMITÉ VAN DE REGIO'S**

betreffende de verbetering van de beveiliging van het zeevervoer

Voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

betreffende de verbetering van de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten

(door de Commissie ingediend)

INHOUDSOPGAVE

| | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| MEDEDELING VAN DE COMMISSIE AAN DE RAAD, HET EUROPEES PARLEMENT, HET EUROPEES ECONOMISCH EN SOCIAAL COMITÉ EN HET COMITÉ VAN DE REGIO'S betreffende de verbetering van de beveiliging van het zeevervoer..... | 4 |
| 1. Inleiding | 4 |
| 1.1. Potentiële bedreigingen..... | 4 |
| 1.2. Het aandeel van het zeevervoer in het handelsverkeer van de Europese Unie | 5 |
| 1.3. De onder goedkope vlag varende schepen en de door de Europese Unie gecontroleerde vloot..... | 5 |
| 1.4. De havens van de Gemeenschap..... | 6 |
| 2. Het besef in de wereld dat de beveiliging van het zeevervoer dringend moet worden verbeterd..... | 7 |
| 2.1. De Internationale Maritieme Organisatie (IMO) | 7 |
| 2.2. De Internationale Arbeidsorganisatie (IAO)..... | 8 |
| 2.3. De Werelddouaneorganisatie (WDO)..... | 9 |
| 2.4. De G8 | 9 |
| 2.5. De Amerikaanse veiligheidsmaatregelen..... | 11 |
| 2.6. Het optreden van de Gemeenschap..... | 12 |
| 3. Maritieme beveiliging: een zaak van efficiency, samenhang en wederzijdse erkenning..... | 14 |
| 3.1. Invoering van veiligheidsmaatregelen met betrekking tot de maritieme bedrijfsvoering | 15 |
| 3.1.1. Het internationaal zeevervoer | 16 |
| 3.1.2. Bijzondere gevallen: intracommunautair zeescheepvaartverkeer en incidenteel bij het internationaal zeevervoer betrokken havens..... | 17 |
| 3.1.3. Cruiseschepen | 17 |
| 3.1.4. Voor binnenlandse reizen gebruikte schepen..... | 18 |
| 3.2. Beveiliging van de havens van de Gemeenschap | 19 |
| 3.3. Verbetering van de beveiliging van de logistieke keten als geheel | 20 |
| 3.4. Controle en bestuur op het gebied van maritieme beveiliging..... | 21 |
| 3.5. Voorwaarden voor verzekering van aan zeevervoer verbonden risico's..... | 22 |
| 3.6. Internationale wederzijdse erkenning | 23 |
| 4. Conclusies | 23 |

| | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| TOELICHTING..... | 27. |
| Voorstel voor een VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD betreffende de verbetering van de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten..... | 39 |
| BIJLAGE 1..... | 52. |
| BIJLAGE 2..... | 65. |
| BIJLAGE 3..... | 97 |
| FINANCIEEL MEMORANDUM BIJ DE VERORDENING..... | 170 |
| EFFECTBEOORDELINGSFORMULIER EFFECT VAN HET VOORSTEL OP HET BEDRIJFSLEVEN, MET NAME OP HET MIDDEN- EN KLEINBEDRIJF (MKB)..... | 177 |

**MEDEDELING VAN DE COMMISSIE AAN DE RAAD, HET EUROPEES
PARLEMENT, HET ECONOMISCH EN SOCIAAL COMITÉ EN HET COMITÉ
VAN DE REGIO'S**

betreffende de verbetering van de beveiliging van het zeevervoer

1. INLEIDING

In het recente verleden is gebleken dat geen land ter wereld veilig is voor terroristen. Terroristische aanvallen kunnen, wat hun beweegredenen ook zijn, altijd en overal gebeuren. Ook de scheepvaartwereld ontkomt er niet aan.

Helaas is dit probleem niet nieuw voor de Europese Unie, en vele lidstaten hebben reeds tal van maatregelen genomen ter bescherming van hun burgers en middelen van vervoer. Ook de Commissie heeft het onderwerp van de beveiliging van passagiers van cruiseschepen in Europa reeds aangesneden in het Witboek over vervoer¹. Zij is de mening toegedaan dat de gehele logistieke keten van het zeevervoer, van leverancier tot gebruiker, de beveiliging voor verbetering vatbaar is. Aangezien een transportketen even veilig is als zijn zwakste schakel, zal met een parallelle multimodale aanpak de beveiliging van het vervoer over de gehele linie kunnen worden verbeterd.

Voorts heeft de Commissie in de Mededeling « naar een geïntegreerd beheer van de buitengrenzen van de lidstaten van de Europese Unie »² werkmechanismen voorgesteld en mechanismen voor samenwerking op EU-niveau, om de uitvoerders van controles aan de buitengrenzen in staat te stellen de werking van hun diensten in het kader van een globale strategie te coördineren, rekening houdende met het multidimensionale aspect daarvan. De mededeling focust op personen en steunt op het Schengen-acquis. Zij zal gevolgd worden door een tweede Mededeling over alle soorten goederen.

In deze mededeling zal in eerste instantie alleen het maritieme segment van de vervoersketen ter sprake komen.

1.1. Potentiële bedreigingen

Ieder schip kan als wapen gebruikt worden, of een massavernietigingswapen vervoeren, ja zelfs niets vermoedend kwalijke ladingen vervoeren, indien er geen passende beveiligings- en controlemaatregelen worden genomen. Terroristische aanvallen kunnen worden ondernomen tegen een schip vanuit een ander schip, of vanuit het geviseerde schip zelf door terroristen die zich reeds aan boord bevinden of die het schip gewapenderhand enteren. Passagiersschepen zijn speciale doelen door het aantal levens dat direct in gevaar kan komen. Vrachtschepen zijn evengoed kwetsbaar en zelfs gevaarlijke vervoermiddelen. Schepen met van nature gevaarlijke ladingen kunnen de terroristen op het idee brengen deze schepen tot ontploffing te

¹ COM(2001) 370 van 12 september 2001.

² COM(2002) 233 def. van 7 mei 2002.

brengen in havengebieden, met alle mogelijke gevolgen voor mens en milieu vandien. Ook het scenario van vervoer van nucleaire, bacteriologische of chemische stoffen per schip met de bedoeling deze later te gebruiken tegen het land waarvoor de lading bestemd is is niet uitgesloten.

1.2. Het aandeel van het zeevervoer in het handelsverkeer van de Europese Unie

Zoals uit onderstaande gegevens duidelijk zal worden, is het zeevervoer van essentieel belang voor de economische en commerciële kracht van de Gemeenschap. Met het oog op de instandhouding en versterking van deze troef en het vertrouwen in deze vervoerstak, is een verbetering van de beveiliging dus van fundamenteel belang. De hieronder in de paragrafen 1.3 en 1.4 beschreven inspanningen die nodig zullen zijn om het veiligheidsniveau op de schepen en in de havens van de Gemeenschap te verbeteren zullen dus moeten worden gezien in het licht van het belang van de vloot en het zeescheepvaart voor de economie van de Europese Unie.

De totale waarde van de export uit de Europese Unie bedroeg in 2001 ongeveer 981 miljard euro en die van de invoer ongeveer 1 027 miljard euro³. De Europese Unie is in feite de eerste handelspartner van twee derden van deze wereld. Het openhouden van deze markten - en van de grenzen - is dan ook één van de belangrijkste doelstellingen van het handelsbeleid van de Europese Unie.

Het aandeel van het maritieme logistieke systeem van de Europese Unie, met inbegrip van het goederenvervoer over zee, de havens en de havendiensten, bedraagt meer dan twee derden van het totale handelsverkeer tussen de Gemeenschap en de rest van de wereld. Verbetering van de beveiligingsvoorwaarden voor het zeevervoer dient dus gepaard te gaan met handhaving van het concurrentievermogen door bevordering van het handelsverkeer.

1.3. De onder goedkope vlag varende schepen en de door de Europese Unie gecontroleerde vloot

Het marktaandeel van de door Europese reders gecontroleerde vloot heeft de afgelopen tien jaar steeds rond de 34% van de wereldtonnage bedragen.

Deze vloot bestaat⁴ uit ongeveer 8 800 schepen: 1 966 olietankers, 1 702 vrachtschepen, 1 104 containerschepen, 3 428 koopvaardijschepen van uiteenlopende aard (klassieke cargo's en roll-on-roll-offschepen) en 685 passagiersschepen. Het draagvermogen van deze vloot bedraagt meer dan 257 miljoen ton, met inbegrip van meer dan 3,15 miljoen TEU (containers). Wat tonnage betreft is 67% van de vloot buiten de Europese Unie geregistreerd: we hoeven niet gek op te kijken als we zien dat een groot aantal van de onder de vlaggen van Panama, Liberia, de Bahamas, Cyprus en Malta geregistreerde schepen in handen is van reders en exploitanten uit de Europese Unie. De vloot die vaart onder de vlaggen van lidstaten van de Europese Unie omvat 4 200 schepen van in totaal 102 miljoen ton, en maakt 13% uit van de totale wereldtonnage. Er werken 180 000 zeelieden, van wie ongeveer 40% onderdanen zijn van derde landen.

³ Bron: Europese Commissie, DG HANDEL.

⁴ Gegevens op 1 januari 2001, schepen van 1000 brt. en meer - bron: Institute of Shipping Economics and Logistics, Shipping Statistics 2001.

1.4. De havens van de Gemeenschap

De Europese Unie heeft 35 000 km kust en honderden zeehavens. Jaarlijks verwerken de Europese havens ongeveer 2 miljard ton goederen van uiteenlopende aard, producten die nodig zijn voor de Europese economie en de handel met de overige regio's op aarde (koolwaterstoffen - vaste brandstoffen en delfstoffen - industrieproducten). We mogen niet vergeten dat 90% van de handel in olie met de Europese Unie over zee verloopt, en dat bijna 70% van de ingevoerde olie langs de kusten van Bretagne en door het Kanaal wordt vervoerd. Het verkeersvolume (in miljoen ton/km) van de havens van de Europese Unie zag er in 1990 als volgt uit:

| Regio | Trans-Atlantisch verkeer | Interregionaal verkeer | Regionaal verkeer | Totaal |
|--------------------|--------------------------|------------------------|-------------------|--------|
| Oostzee | 53 | 101 | 50 | 204 |
| Noordzee | 404 | 414 | 183 | 1001 |
| Atlantische Oceaan | 153 | 219 | 10 | 382 |
| Middellandse Zee | 304 | 87 | 126 | 517 |
| Totaal | 914 | 821 | 369 | 2104 |

Tabel 1. Raming van het verkeersvolume in de havens van de Europese Unie per regio in 1999 in miljoen ton/km - DG TREN

De lijst met de 25 belangrijkste Europese havens wat verkeersvolume betreft en naar gelang van de evolutie van de in de periode 1996-2000 verwerkte tonnage is te vinden in bijlage 1. De havendiensten zijn erg heterogeen, evenals de havens op de lijst (in termen van statuut, eigendom, afmetingen, functie en geografische kenmerken).

Een typologie van havens opstellen is nauwelijks mogelijk. Hoewel een aantal havens gespecialiseerd is in een bepaald soort goederen, b.v. olie, olieproducten, chemische producten, auto's, ferrydiensten, staan de meeste havens toch open voor alle activiteiten, ook binnen het eigenlijke havengebied.

De stijging van het zeevervoer komt vooral tot uiting in het containervervoer, het gebruik van steeds grotere schepen, gespecialiseerde haventerminals en de invoering van «multi-spring»-veerdiensten. Sinds het begin van de negentiger jaren zijn er steeds meer nieuwe havens, overslagcentra, de zogenaamde «transshipment hubs», bijgekomen in elk van bovengenoemde maritieme regio's.

* * *

De speciale taak die de Gemeenschap is toebedeeld met betrekking tot de koopvaart, die zo belangrijk is voor de kracht van onze economie, is een krachtig argument voor mondiale verbetering van de beveiliging van de scheepvaart, met name binnen de Europese Unie, nu de veiligheidssituatie wat het terrorisme betreft op z'n zachtst gezegd onzeker is.

2. HET BESEF IN DE WERELD DAT DE BEVEILIGING VAN HET ZEEVERVOER DRINGEND MOET WORDEN VERBETERD

Dit besef is de afgelopen tijd tot uiting gekomen in een veelvoud aan activiteiten en initiatieven, zowel binnen de internationale fora en organisaties als op regionaal niveau.

2.1. De Internationale Maritieme Organisatie (IMO)

De werkzaamheden op het gebied van maritieme beveiliging in het kader van de IMO zijn in februari 2002 van start gegaan. Ze zijn afgesloten op 12 december 2002 op de Diplomatieke Conferentie van de IMO, met een wijziging van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974 (SOLAS-Verdrag - Safety Of Life At Sea), en een Internationale Code voor de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten (ISPS-Code - International Ship and Port Facility Security).

Tot nu toe ging het SOLAS-Verdrag alleen maar over de veiligheidsaspecten van het zeevervoer. De verdragswijziging nu en de ISPS-code hebben betrekking op de maritieme beveiliging van de scheepvaart als zodanig en van de havenfaciliteiten⁵.

De wijziging van het SOLAS-Verdrag en deel A van de ISPS-Code bestaan geheel uit bepalingen van dwingende aard; deel B van deze code bevat aanbevelingen waarvan de toepassing gevraagd wordt aan de lidstaten die verdragsluitende partij zijn.

Deze bepalingen gelden voor passagiersschepen, vrachtschepen met een draagvermogen vanaf 500 ton, offshore booreenheden en havenfaciliteiten die internationaal scheepvaartverkeer afhandelen.

De dwingende bepalingen vormen een kader waarbinnen de verbetering van de maritieme beveiliging moet passen. Zij hebben betrekking op de aanbrengring op schepen van een vast merkteken met het identificatienummer van het schip, een automatisch identificatiesysteem (AIS), een beveiligingsalarm op het schip, dat een noodoproep moet uitzenden indien het schip wordt aangevallen, en de afgifte van een curriculum vitae van het schip, een soort identiteitsbewijs met levensbeschrijving van het schip.

De bepalingen voorzien ook in een aantal actieve en passieve veiligheidsmaatregelen, die zijn gerangschikt rond drie veiligheidsniveaus (normaal, verhoogd, hoog) waarvan de uitvoering afhangt van de risicoanalyse. Hieruit vloeien met name de verplichtingen voort om mensen aan te wijzen die verantwoordelijk zijn

⁵ De havenfaciliteiten moeten worden opgevat als installaties die interface-activiteiten uitvoeren tussen de haven en het schip.

voor de uitvoering van de veiligheidsmaatregelen (beveiligingspersoneel van het schip, van de maatschappij en van de haveninstallatie), veiligheidsplannen op te stellen op basis van een risicoanalyse (schip en haveninstallatie), en om een international security certificaat voor het schip af te geven. Het geheel wordt afgerond met maatregelen voor personeelsopleiding en oefeningen.

Er is ook voorzien in de mogelijkheid om, afhankelijk van de potentiële risico's voor bevolking, goederen en milieu, voor schip en ontvangende havenfaciliteit een veiligheidsverklaring op te stellen, waarin de verantwoordelijkheden terzake van beide partijen worden vastgelegd. Zo is ook de controle voor beveiligingsdoeleinden van een schip in de haven of voordat het die haven binnenloopt door de havenstaatautoriteiten mogelijk. Voorts zijn de verantwoordelijkheden en verplichtingen van de verschillende actoren (verdragsluitende staten, maatschappijen, scheepskapiteins, havenfaciliteiten) duidelijk omschreven.

Deel B van de ISPS-code bestaat dat een aantal zeer gedetailleerde aanbevelingen die voor de verschillende actoren als handleiding moeten dienen bij de toepassing van de dwingende bepalingen. De verdragsluitende staten moeten, voorzover zij verantwoordelijk zijn, onder meer richtsnoeren krijgen met betrekking tot de aanwijzing van een erkende beveiligingsorganisatie (belast met beveiliging van havenfaciliteiten en schepen) en nationale of regionale contactpunten op het gebied van maritieme beveiliging voor het beheer van de veiligheidsniveaus en voor uitwisseling van informatie op beveiligingsgebied. Dit deel van de ISPS-Code bevat ook gedetailleerde voorstellen, zowel wat de schepen als de havenfaciliteiten betreft, voor het opstellen van risicoanalyses en veiligheidsplannen, alsmede voor personeelsopleiding en oefeningen. Verder wordt aangegeven hoe en in welke gevallen door het schip en de ontvangende havenfaciliteit een veiligheidsverklaring moet worden ingevuld.

2.2. De Internationale Arbeidsorganisatie (IAO)

Zeevarenden zijn rechtstreeks betrokken bij internationaal goederenvervoer (inclusief gevaarlijke stoffen), en personenvervoer, en hebben toegang tot alle havengebieden, inclusief de gebieden die beperkt toegankelijk zijn.

In verband met de bijzondere aard van werk- en levensomstandigheden van zeevarenden heeft de Internationale Arbeidsorganisatie (IAO) een groot aantal uiteenlopende verdragen en aanbevelingen aangenomen die speciaal op zeelieden van toepassing zijn. In januari 2001 heeft de IAO het besluit genomen om in 2005 een maritieme zitting van de IAO-conferentie te houden met het oog op de aanname van één enkel instrument, waarin, voorzover mogelijk, alle maritieme normen die nu over zo'n 50 verdragen en aanbevelingen verspreid zijn, moeten worden samengebundeld.

In maart 2002 is op de agenda voor de in juni 2003 te houden 91e zitting van de internationale arbeidsconferentie de spoedeisende kwestie opgenomen van een veiliger identificatiesysteem voor zeevarenden, dit met het oog op de herziening van Verdrag nr. 108 (seafarers' identity documents convention) uit 1958.

Een van de kwesties die door de Internationale Maritieme Organisatie van belang werd geacht voor verbetering van de maritieme beveiliging is trouwens het punt van de identificatie van zeevarenden, iets wat onder de bevoegdheid van de IAO valt.

Zeelieden zouden in het bezit moeten zijn van een document waarmee een "positieve en verifieerbare" identificatie mogelijk is. Met "positief" wordt bedoeld dat de persoon die in het bezit is van het document wel degelijk degene is aan wie het document is uitgereikt, en "verifieerbaar" slaat op het controleren van de echtheid van het document wat de herkomst betreft.

2.3. De Werelddouaneorganisatie (WDO)

De Raad van de WDO heeft in juni 2002 een resolutie goedgekeurd betreffende de beveiliging en bevordering van het handelsverkeer binnen de internationale logistieke keten. Door het Secretariaat-Generaal aldaar is rond vijf prioritaire thema's⁶ een task force opgericht voor het opstellen van de maatregelen waarmee de internationale handel tegen terroristische aanvallen moet worden beschermd, en de internationale logistieke keten tegen het gebruik daarvan voor het frauduleus transport van massavernietigingswapens voor terroristische doeleinden.

De werkzaamheden moeten de volgende resultaten opleveren:

- opstelling van een instrument voor behoefteninschatting als hulpmiddel voor douane instanties bij de vaststelling van veiligheidsregelingen voor de logistieke keten;
- toegang voor de douaneautoriteiten tot een databank van de OMD over technische controles en detectieapparatuur;
- herziening van het OMD-Verdrag inzake containers van 1972;
- meer in het bijzonder met betrekking tot voornoemde task force aangaat en tegen juni 2003:
 - herziening van het gegevensmodel van de OMD: opname daarin van de voornaamste elementen waarmee de douane risicovolle zendingen kunnen opsporen;
 - uitwerken van richtsnoeren voor de leden van OMD om een rechtsgrondslag te kunnen vaststellen voor het verzamelen, doorgeven en uitwisselen van douanegegevens, met inachtneming van de vertrouwelijkheid ervan;
 - uitwerking van richtsnoeren ter stimulering van de samenwerking tussen douane instanties en bedrijven ten behoeve van de beveiliging van de logistieke keten en een soepeler verloop van de internationale handel.

2.4. De G8

Op de top van KANANASKIS (26 en 27 juni 2002) is over maritieme beveiliging in het algemeen en die van containers in het bijzonder gesproken.

⁶ "juridische en procedurele vraagstukken", "handelsaangelegenheden en betrekkingen met de overige organisaties", "ontwikkeling van capaciteiten", "uitvoering en informatie", "promotie".

De leden van de G8 zijn het eens geworden over een reeks samenwerkingsmaatregelen ter bevordering van een betere beveiliging van het vervoer, en een vlotter verloop van het handelsverkeer. De G8 wil de volgende acties ondernemen:

- Maritieme beveiliging

Steun, in het kader van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO), voor wijziging van het Internationaal Verdrag ter beveiliging van mensenlevens op zee (SOLAS-Verdrag) in die zin dat :

- de datum waarop automatische identificatiesystemen (AIS) op bepaalde schepen geïnstalleerd moeten zijn wordt vervroegd tot december 2004;
- veiligheidsplannen en veiligheidsofficieren aan boord van schepen met ingang van juli 2004 verplicht worden gesteld;
- met ingang van juli 2004 de opstelling van veiligheidsplannen en uitvoering van veiligheidsbeoordelingen voor havenfaciliteiten in havens met veel internationaal scheepvaartverkeer verplicht worden gesteld.

- Beveiliging van containers

- Een snelle opstelling en implementatie, in overleg met de betrokken internationale organisaties, van een verscherpte veiligheidsregeling voor containers wereldwijd, om containers met een hoog risico gedurende het volledige transport te kunnen identificeren en inspecteren en zich ervan te vergewissen dat zij intact zijn.
- Ontwikkeling, in samenwerking met belanghebbende landen en niet-leden van de G8 van proefprojecten voor modellering van een geïntegreerde veiligheidsregeling voor containers.
- Snelle tenuitvoerlegging, indien mogelijk vanaf 2005, van gemeenschappelijke normen voor elektronische douaneverklaringen, en binnen de Werelddouaneorganisatie (OMD) ijveren voor de tenuitvoerlegging van diezelfde gemeenschappelijke normen door niet-lidstaten van de G8.
- Een snelle start van werkzaamheden binnen de G8 en de OMD, die ertoe moeten leiden dat langs elektronische weg van tevoren informatie kan worden geëist over containers, inclusief hun posities en hun vervoerscondities, en wel op een zo vroeg mogelijk punt in de logistieke keten.

Tenslotte zijn de leden van de G8 overeengekomen om binnen de Verenigde Naties en andere bevoegde internationale organisaties een doeltreffende en evenredige veiligheidsregeling uit te werken voor vervoer over land en distributie van gevaarlijke stoffen die grote veiligheidsrisico's kunnen opleveren.

Ieder halfjaar moet door de G8 de voortgang van de werkzaamheden worden geëvalueerd.

2.5. De Amerikaanse veiligheidsmaatregelen

Na de gebeurtenis van 11 september 2001 hebben de Verenigde Staten van Amerika eenzijdige beschermende maatregelen genomen, waarbij zij vaak reeds tot uitvoering overgingen van bepalingen waarover nog binnen de nationale organisaties werd onderhandeld. Met name op maritiem gebied wordt beveiliging beschouwd als een zaak van binnenlandse veiligheid.

Het Amerikaans parlement nam een groot aantal wetsinitiatieven. Deze mondden uit in de goedkeuring door het Congres op 14 november 2002 van de "Maritime Security Act of 2002" (S.1214). De volledige tenuitvoerlegging van deze wet zal leiden tot de invoering van uitgebreide beveiligingseisen voor de maritieme industrie.

Bovendien zijn door de oprichting sinds 1 maart 2003 van een groot ministerie van binnenlandse veiligheid (Department van Homeland Security, waarin meer dan 20 op dat gebied werkzame overheidsorganisaties zijn samengebracht) de verschillende overheidsinstanties die zich momenteel met de beveiligingsvraagstukken bezighouden nog actiever geworden.

In dit verband verdienen drie soorten recente maatregelen voor de maritieme sector onze aandacht.

Het wetsvoorstel inzake de beveiliging van containers: sinds medio 2002 hebben de Verenigde Staten gewerkt aan het "Container Security Initiative" (CSI), dat in een eerste fase moet worden toegepast in de 20 Europese en Aziatische havens⁷ waar het grootste deel van de op de Verenigde Staten gerichte maritieme handel door middel van containers geconcentreerd is.

De maatregel wordt uitgevoerd met steun van groepjes "douanewaarnemers" omvat de volgende onderdelen:

- opstelling van beveiligingscriteria voor het aanmerken als high risk-containers;
- pre-screening van containers voor ze in de havens van de Verenigde Staten aankomen;
- gebruik van technologische middelen voor de screening van high risk-containers;
- introductie van beveiligde containers waarvoor intelligente monitoring mogelijk is.

⁷ Algéciras, Antwerpen, Bremerhaven, Busan, Felixstowe, Genua, Hamburg, Hong Kong, Kaohsiung, Kobe, La Spezia, Laem Chabang, Le Havre, Nagoya, Rotterdam, Shanghai, Shenzhen, Singapore, Tokyo, Yokohama.

De Amerikaanse douane heeft de bevoegde autoriteiten in de lidstaten en in de meeste betrokken Aziatische landen zover gekregen dat zij zich bij deze maatregel aansluiten⁸. Ook andere havens volgen het CSI⁹. Bij de opstelling en invoering van de maatregelen is helaas geen rekening gehouden met het *acquis communautaire* en is geen overleg gepleegd met de Commissie, die zich gedwongen zag te reageren overeenkomstig de bepalingen van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap.

De zogenaamde "24 hours notice"-regel: in augustus 2002 kondigde de Amerikaanse douane aan dat zij hun douanevoorschriften gingen wijzigen. Zeevervoerders moesten voortaan 24 uur voordat hun schepen met bestemming de Verenigde Staten vertrokken hun ladingmanifest aan hen bezorgen. De Amerikaanse douane had deze informatie nodig om het terroristische risico van de voor de VS bestemde containers te kunnen inschatten. Het nieuwe voorschrift is op 2 december 2002 in werking getreden en wordt sinds 2 februari 2003 daadwerkelijk toegepast.

Het wetsvoorstel tot afschaffing van de aflevering van visa op basis van bemanningslijsten: dit voorstel van het Amerikaanse State Department voorziet in afschaffing van de praktijk van afgifte van visa's op basis van bemanningslijsten voor bemanningsleden van buitenlandse schepen die een haven in de VS willen aandoen. Tot nu toe leek deze verstrekking van visa aan de hand van bemanningslijst een voor beiden partijen aanvaardbare praktijk, ook al zijn de Verenigde Staten van Amerika het enige belangrijke maritieme land waar visa voor bemanningen moeten worden aangevraagd.

2.6. Het optreden van de Gemeenschap

Maritieme beveiliging was reeds vóór 11 september 2001 een van de zorgen van de Gemeenschap, zoals blijkt uit het Witboek over het vervoer, waarin reeds wordt gesproken over de noodzaak de beveiliging van passagiers van cruiseschepen in Europa te verbeteren.

Daarom hebben de diensten van de Commissie onverkort hun steun gegeven aan het initiatief van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) om het onderwerp maritieme beveiliging in behandeling te nemen.

De Europese Unie heeft behoefte aan globale oplossingen voor het beveiligingsprobleem in een globale economische context. Daarom bevordert en steunt de Commissie iedere activiteit op internationaal vlak die tastbare en snelle resultaten zal opleveren. Derhalve moet de dialoog in de IMO, en ook in andere internationale organisaties (G7/G8, OIT, OMD) en met gesprekspartners met dezelfde zorgen, worden voortgezet. De Commissie kiest in dit verband voor een multidisciplinaire aanpak (vervoer, douane, immigratie, handel, internationale politiek, ...) zowel bij ontmoetingen met internationale partners als de VS, als bij de onontbeerlijke coördinatie met de lidstaten bij de werkzaamheden in verband met maritieme beveiliging binnen de internationale organisaties (IMO, OIT, OMD). De

⁸ Op 13 februari 2003 waren Kaohsiung (Taiwan) en Laem Chabang (Thailand) de enige havens op bovenstaande lijst waarvoor deze overeenkomsten nog niet waren getekend.

⁹ Op 13 februari 2003 zijn op deze manier ook overeenkomsten gesloten voor Göteborg (Zweden), Klang en Tanjung Pelepas (Malesië).

Commissie heeft hard gewerkt om de standpunten van de lidstaten binnen de Internationale Maritieme Organisatie te coördineren. De lidstaten hebben heel positief gereageerd en gezamenlijk een aantal voorstellen voor bepalingen op het gebied van maritieme beveiliging ingediend, die uiteindelijk tot realistische, doeltreffende en uitvoerbare teksten moesten leiden.

De Commissie zal zich anderzijds tegen iedere eenzijdige maatregel verzetten, omdat die niet alleen kwalijke gevolgen kan hebben voor de internationale handel, maar ook onvolledig kan zijn of in strijd met de beveiligingsdoelstellingen waarvoor globale oplossingen geboden zijn.

Daarom moet men zich hoeden voor de gedachte dat een aanpak van het probleem die zich tot de grote havens en tot het containervervoer beperkt efficiënte risicobestrijding kan zijn. Verder houdt bovengenoemde plotseling opgelegde 24-uursregel, ook al zal zij bijdragen tot de nodige doorzichtigheid op beveiligingsgebied en daarbuiten, risico's in in die zin dat men zich niet bekommert om wat er later met de containers gebeurt die in de periode van 24 uur beschermd moeten worden, terwijl zij een bedreiging betekent voor kleine ondernemers die noch de tijd noch de middelen zullen hebben om zich economisch hieraan aan te passen.

Gezien deze situatie en de afzonderlijke antwoorden van de lidstaten op de Amerikaanse verzoeken heeft de Commissie op 18 maart 2003 van de Raad een machtiging gekregen om te onderhandelen over die aangelegenheden die onder de bevoegdheid van de Gemeenschap vallen, teneinde met de Amerikaanse douaneautoriteiten tot een overeenkomst tussen de Gemeenschap en de Verenigde Staten te komen met betrekking tot de ontwikkeling van een exportcontrolesysteem waarin ook rekening is gehouden met de noodzaak de van containers gebruik makende internationale handel te beveiligen. Deze overeenkomst zou in de plaats moeten komen van de bilaterale voorlopige regelingen die bepaalde lidstaten met de Amerikaanse douane hebben getroffen. Zij zal gebaseerd zijn op de beginselen van wederkerigheid en non-discriminatie en moeten gelden voor al het handelsverkeer tussen de Gemeenschap en de Verenigde Staten. Uiteindelijk zou deze overeenkomst moeten kunnen leiden tot een gemeenschappelijke controle op de toepassing van in gemeenschappelijk overleg opgestelde maatregelen. Deze samenwerking staat nu natuurlijk open voor al onze andere internationale handelspartners. In dit verband is het aardig om te vermelden dat de Gemeenschap is gestart met een proefproject voor informatisering van exportcontroles door de douane, met name voor de gevallen waarin het station van uitvoer en de plaats van uitgang uit de Gemeenschap zich in twee verschillende lidstaten bevinden.

Tenslotte kan de Commissie niet toestaan dat de kwestie van de maritieme beveiliging aanleiding wordt tot oneerlijke concurrentie tussen de havens in de Gemeenschap. Om te komen tot een geïntegreerd beheer van de grenzen zijn er gemeenschappelijke beveiligingsnormen, en gemeenschappelijke criteria voor douanecontroles nodig. Zoals reeds gezegd in de inleiding, is een beveiligingsketen even betrouwbaar als zijn zwakste schakel. Dus zullen de controles door iedereen moeten worden uitgeoefend, en deze mogen de wereldhandel niet alleen zo min mogelijk verstoren, maar zouden de tot nu toe bereikte efficiency nog moeten verbeteren. **Daarom is wederkerigheid eveneens zo belangrijk,** aangezien hier de veiligheid van de Europese Unie in het geding is, en het gevaar uit alle oorspronkelijke bestemmingen kan komen, zowel uit de Verenigde Staten als uit een

ander derde land. De Gemeenschap moet zich dus de zekerheid verschaffen dat op de schepen uit derde landen die onze haven zullen aandoen een adequate beveiliging geldt. Dat is een van de doelstellingen van het verordeningvoorstel dat tegelijk met deze Mededeling wordt ingediend.

Er zij op gewezen dat het **verkennend advies inzake de beveiliging van vervoer** (CES 1156/2002) dat door het **Economisch en Sociaal Comité** is uitgebracht op de plenaire zitting van 23 en 24 oktober 2002 **de analyse van de Commissie steunt, zowel wat betreft de aard van het probleem als de daarvoor te bieden oplossingen.**

Voorts hebben de diensten van de Commissie een studie opgezet om de gevolgen van de verbetering van de maritieme beveiliging te meten. Ook op andere gebieden worden studies verricht in het kader van een multidisciplinaire aanpak van beveiliging door de Commissie, met name een studie op douanegebied over de beveiliging van de buitengrenzen. Voorts heeft de Raad de Commissie gevraagd een uitvoerbaarheidsstudie te verrichten met betrekking tot het controleren van de maritieme grenzen. De studie zal betrekking hebben op de verbetering van de controle en bewaking van de maritieme grenzen, met name met het oog op de bestrijding van clandestiene immigratie over zee. Het is duidelijk dat de beoogde maatregelen bestudeerd moeten worden vanuit een multisectorieel perspectief (beveiliging, veiligheid van de scheepvaart en de passagiers, fiscale, commerciële en gezondheidsaspecten).

Voorts wordt in voornoemde Mededeling COM (2002) 233 een procedure voorgesteld, onder de naam PROSECUR, die, afhankelijk van de aard van de binnengekomen informatie en de geconstateerde risico's, tot doel zal hebben rechtstreekse verbindingen en gegevensuitwisseling tot stand te brengen tussen havenautoriteiten, de douane en de autoriteiten die belast zijn met personencontrole aan de buitengrenzen.

In het kader van het beheersplan voor de buitengrenzen (in het kader waarvan een groot deel van de voorstellen in COM (2002) 233 is uitgevoerd) wordt gewerkt aan de opstelling van een gemeenschappelijk risicoanalysemodel. Hoewel dit model oorspronkelijk paste in het kader van het beheer van de buitengrenzen, zou het eventueel van nut kunnen zijn bij de ontwikkeling van soortgelijke modellen voor de verbetering van de maritieme beveiliging

3. MARITIEME BEVEILIGING: EEN ZAAK VAN EFFICIENCY, SAMENHANG EN WEDERZIJDSE ERKENNING

Zorg voor de beveiliging in het zeevervoer mag niet leiden tot een opbod van draconische, onverantwoord dure maatregelen, waarbij meer sprake zou kunnen zijn van show dan van doeltreffend optreden.

Daarom moet worden uitgegaan van een realistische analyse van de risico's. Deze analyses moeten regelmatig opnieuw worden geëvalueerd, om zo te komen tot invoering van de veiligheidsmaatregelen die de internationale situatie vereist, met beheersing van de daaraan verbonden kosten. Ieder beveiligingssysteem omvat zowel permanente maatregelen, zoals opstelling van plannen, aanwijzing van

verantwoordelijke autoriteiten of introductie van bepaalde technieken, als variabele maatregelen, die alleen in het kader van een gezond risicobeheer worden uitgevoerd, wanneer de situatie dat rechtvaardigt. Vaak vergen deze aanvullende maatregelen een grootschalige inzet van allerlei middelen, en het gebruik daarvan moet dus goed doordacht zijn. Deze benadering is kenmerkend voor de maatregelen die door de Internationale Maritieme Organisatie worden aangenomen.

Wel moet de dimensie "beveiliging" in het zeevervoer geïntegreerd worden in alle fasen van de bedrijfsvoering. Waar beveiliging tot nu toe geen belangrijke rol heeft gespeeld daar moet zij nu tot een manier van denken worden die ieder handelen op een realistische manier, zonder overdrijving, onderbouwt. Natuurlijk kunnen met name in de grootste havens van de Gemeenschap met hun onophoudelijke goederenstroom niet alle containers kunnen worden geïnspecteerd, zelfs niet met radiografische apparatuur (scanners). Aan de andere kant is het natuurlijk ook ondenkbaar om voortaan te accepteren dat de inhoud van deze containers omschreven wordt met "said to contain ...". (wordt geacht te bevatten). Een grotere helderheid en meer doorzichtigheid moeten voortaan geboden zijn, en wel in alle schakels van de logistieke keten. Technologische vorderingen, organisatorische inspanningen en responsabilisering moeten hiertoe bijdragen. Aan deze eis moet worden voldaan om een veilig vervoer en een vlot verloop van het internationale handelsverkeer te verzekeren.

Een belangrijk punt is ook dat de maatregelen ter verbetering van de beveiliging van het zeevervoer niet alleen maar meer kosten zullen betekenen. Zij zullen zeker de bescherming van havenpersoneel, zeelieden en passagiers en de continuïteit van strategische bevoorrading ten goede komen, terwijl zij indirect effect zullen sorteren bij de bestrijding van allerlei vormen van smokkel, bij belastingheffing en voor de transportveiligheid van de vervoerde goederen. De maatregelen zullen door de controles afschrikwekkend werken en zullen de bestrijding van ongeoorloofde handelspraktijken en fraude bevorderen¹⁰. Tenslotte zal de nieuwe transparantie van de bedrijfsvoering zeker een betere organisatie en tijdsprogrammering mogelijk maken, hetgeen alle efficiënte en bonafide bedrijven ten goede zal komen.

3.1. Invoering van veiligheidsmaatregelen met betrekking tot de maritieme bedrijfsvoering

Het betreft hier de maatregelen die op 12 december 2002 zijn aangenomen door de Diplomatieke Conferentie van de Internationale Maritieme Organisatie. Deze maatregelen hebben dus betrekking op schepen, scheepvaartmaatschappijen en havenfaciliteiten. Het zijn veiligheidsmaatregelen die zo snel mogelijk moeten worden doorgevoerd, en die hoe dan ook op 1 juli 2004 van kracht moeten zijn. Het is belangrijk dat de Gemeenschap, waarvan de lidstaten partij zijn bij de wijziging van het SOLAS-Verdrag en de ISPS-code, een voortrekkersrol speelt en de door de IMO aangenomen bepalingen onverminderd toepast.

¹⁰ Een voorbeeld: de installatie van scanners voor containers in de haven van Rotterdam heeft 15 miljoen euro gekost, maar het gebruik ervan heeft binnen een jaar 88 miljoen euro aan douane- en belastinginkomsten opgeleverd, terwijl gemiddeld slechts 2% van de containers aan deze controle wordt onderworpen.

3.1.1. *Het internationaal zeevervoer*

Het internationaal zeevervoer is het toepassingsgebied van bovengenoemde bepalingen. Om tegen het zeevervoer gerichte terroristische aanvallen te voorkomen of daaraan een einde te maken zijn dus veiligheidsmaatregelen nodig, en de uitvoering daarvan is voornamelijk de taak van de verdragsluitende staten. Er mocht echter wel gezorgd worden voor een gelijkaardige toepassing daarvan binnen de Gemeenschap, om de kwaliteit en de doeltreffendheid van ons internationaal handelsverkeer op peil te houden en oneerlijke concurrentie tussen havens te voorkomen.

Een doeltreffende uitvoering van maritieme veiligheidsmaatregelen vergt niet alleen intensieve voorbereiding door de verschillende actoren (scheepvaartmaatschappijen, havenautoriteiten), maar ook van de kant van de verdragsluitende staten, op wie essentiële verantwoordelijkheden rusten. Wij zullen niet verder ingaan op de in bovenstaand punt 2.1 besproken maatregelen, maar onderstrepen wel dat de regeringen vóór juni 2004 heel veel geregeld zullen moeten hebben. Het betreft hier onder meer: vaststelling van de regels die de drie veiligheidsniveaus definiëren, de daarvoor geldende uitvoeringsvoorwaarden, goedkeuring van de te verrichten veiligheidsbeoordelingen van havenfaciliteiten, opstelling van een lijst met havenfaciliteiten die een veiligheidsbeambte zullen moeten aanduiden en opstelling van een veiligheidsplan, validering van dit veiligheidsplan en de veiligheidsplannen voor de onder hun jurisdictie vallende schepen, afgifte van beveiligingscertificaten voor die schepen en omschrijving van de te treffen controlematregelen.

De scheepvaartmaatschappijen moeten onder meer veiligheidsbeambten voor de maatschappij zelf en voor hun schepen aanduiden, veiligheidsbeoordelingen van de schepen verrichten en scheepsveiligheidsplannen opstellen, en hun schepen uitrusten met technische voorzieningen (AIS, veiligheidsalarmsystemen, markerings) als voorzien in de nieuwe IMO-bepalingen.

De Commissie onderstreept dat zij voorts technologisch onderzoek naar en promotie van satellietnavigatietoepassingen (GALILEO en GPS) wil ondersteunen die, in combinatie met een effectief beleid op het gebied van radiotelecommunicatie, niet alleen de beveiliging, maar ook de veiligheid, de navigatie en het beheer op dit gebied zullen kunnen verbeteren.



Alle bepalingen van de wijziging van het SOLAS-Verdrag en deel A van de ISPS-Code zijn van dwingende aard, zij het dat enkele wel vatbaar zijn voor interpretatie en aanpassing; deel B van genoemde code bestaat uit aanbevelingen: de staten die partij zijn worden verzocht deze uit te voeren.

De Commissie vindt dus dat zij een basis moet leveren voor een geharmoniseerde interpretatie en implementatie en moet zorgen voor communautaire controle op deze bepalingen, teneinde voor de lidstaten zo gunstig mogelijke voorwaarden te scheppen om ze mettertijd uit te voeren. Tevens moeten er in de hele Europese Unie gelijke voorwaarden worden geschapen voor de toegang tot en de controle op de markten en activiteiten die met de maritieme sector verband houden.

Om dezelfde redenen acht de Commissie het noodzakelijk om enkele aanbevelingen in deel B van de ISPS-Code een dwingend karakter te geven, ten eerste om het nagestreefde veiligheidsniveau te verhogen en ten tweede om interpretatieverschillen tussen de lidstaten te vermijden.

Tenslotte zij opgemerkt dat enkele bepalingen in de wijziging van het SOLAS-Verdrag van december 2002 van invloed zijn op reeds in de communautaire wetgeving opgenomen instrumenten. Het betreft hier de voorschriften met betrekking tot het automatische scheepsidentificatiesysteem (AIS), het scheepsidentificatienummer en het continu gegevensoverzicht.

3.1.2. Bijzondere gevallen: intracommunautair zeescheepvaartverkeer en incidenteel bij het internationaal zeevervoer betrokken havens

Een van de constanten van het communautair vervoerbeleid is stimulering van de diversifiëring van vervoersmodaliteiten, om congestie of zelfs verzadiging van bepaalde vervoerswijzen (met name het wegvervoer) te voorkomen. Daarom is het zeevervoer tussen lidstaten en binnen lidstaten zelf bijzonder belangrijk. De flexibiliteit van deze modaliteit moet in stand worden gehouden.

De Commissie is van mening dat met het oog hierop de alternatieve beveiligingsbepalingen waarin is voorzien in de wijziging van het SOLAS-Verdrag moeten worden toegepast op het intracommunautair zeevervoer. Daarom spoort zij de lidstaten aan de in de wijziging van het SOLAS-Verdrag voorziene bi- of multilaterale overeenkomsten¹¹ te sluiten en wel vooral overeenkomsten om het intracommunautair geregeld zeevervoer over korte afstand te bevorderen. Nu blijkt echter dat, wanneer deze mogelijkheid in de Gemeenschap zal worden gebruikt, men een duidelijk onderscheid zal moeten maken tussen de havenfaciliteiten die intracommunautair verkeer behandelen en de faciliteiten voor de behandeling van schepen van buiten de Gemeenschap, en dat daarvoor verschillende eisen zullen moeten gelden.

Havens die incidenteel met internationaal vervoer te maken krijgen zullen, wanneer de maatregelen van bovengenoemde internationale instrumenten permanent op hen worden toegepast, onnodig op kosten worden gejaagd. Een tijdelijke, maar effectieve, toepassing van deze maatregelen, wanneer het gaat om incidenteel internationaal vervoer, lijkt een soepeler en economischer oplossing. Om die reden vindt de Commissie dat in de Gemeenschap van de in de wijziging van het SOLAS-Verdrag¹² ter zake voorziene flexibiliteitsbepalingen gebruik moet worden gemaakt op een ad hoc-basis en van geval tot geval, om de toepassing van deze bepalingen tot het strikt noodzakelijke te beperken.

3.1.3. Cruiseschepen

De IMO heeft geen aandacht besteed aan speciale beveiligingsmaatregelen voor cruiseschepen. De Commissie vindt echter, en heeft dat reeds gezegd in haar Witboek over vervoer, dat dit soort schepen juist speciale aandacht verdient.

¹¹ Voorschrift 11 (overeenkomsten betreffende andere regelingen op beveiligingsgebied) van hoofdstuk XI-2 van het SOLAS-Verdrag.

¹² Voorschrift 2, lid 2 (reikwijdte van de toepassing op havenfaciliteiten die zo nu en dan internationale reizen afhandelen) van hoofdstuk XI-2 van het SOLAS-Verdrag.

Vanwege het karakter van cruises en de grote aantallen passagiers op cruiseschepen kunnen zij, net als andere collectieve vervoermiddelen, een doelwit vormen. In de allereerste plaats moeten alle personen, hun eigendommen en de bevoorrading van het schip streng worden gecontroleerd bij het aan boord komen. Als voorbeeld vermelden we hier speciaal de bepalingen die in de haven van Genua gelden bij de inscheping van passagiers van cruiseschepen, die geïnspireerd lijken te zijn op wat gebruikelijk is in het luchtvervoer. In 2002 heeft de Commissie een studie gefinancierd met betrekking tot aanscherping van de veiligheidsvoorwaarden ten behoeve van de passagiers van cruiseschepen in de mediterrane havens van de Europese Unie. De resultaten daarvan en van een uitgebreider studie over de havenveiligheidsproblematiek in het algemeen vormen de basis voor een komend wetsvoorstel met betrekking tot de beveiliging van havens. De kwestie van het controleren van de passagiers van cruiseschepen, en eventueel van de bemanning, zou onderzocht kunnen worden in het kader van de herziening van de terzake toepasselijke teksten, met name van het Gemeenschappelijk handboek inzake de buitengrenzen.

Tenslotte moet er gedacht worden over hulpverleningsmaatregelen in geval van tegen dergelijke schepen gerichte kwaadwillige acties die op zee plaatsvinden. Bepaalde lidstaten zijn daar reeds goed op voorbereid. Deze knowhow zal gemeen goed moeten worden binnen de Europese Unie, en er moeten hulpverleningsprotocols worden ontwikkeld. De Commissie wil dus bevorderen dat alle lidstaten nauwer gaan samenwerken op het gebied van maatregelen tegen terroristische acties¹³ op zee tegen schepen van de Gemeenschap, met name acties die rechtstreeks tegen cruiseschepen en passagiersschepen of indirect tegen Europese havens gericht kunnen zijn.

3.1.4. Voor binnenlandse reizen gebruikte schepen

Om doeltreffend te kunnen zijn, moet een veiligheidssysteem zo globaal mogelijk zijn. Dit principe heeft uitgebreide toepassing gekregen van de Amerikaanse kustwacht, die van plan is om niet alleen alle nieuwe beveiligingsvoorschriften van de IMO toe te passen op alle schepen in Amerikaanse wateren, met inbegrip van de voor binnenlandse reizen gebruikte schepen, maar ook om het volledige deel B van de ISPS-code een dwingend karakter te geven.

De Commissie vindt dergelijke verregaande maatregelen voor de Gemeenschap niet nodig. Wel acht zij de toepassing van bepaalde bepalingen op het binnenlandse zeevervoer onontbeerlijk voor de verwezenlijking van de globale doelstelling van beveiliging van het zeevervoer. Zij vindt dat, met het oog op de instandhouding van gelijke markttoegangsvoorwaarden, deze maatregelen in alle lidstaten op uniforme wijze moeten worden genomen. Hierbij moet gelden dat de toe te passen maatregelen in verhouding staan tot de potentiële risico's. Op de eerste plaats komt dan ook het personenvervoer, waar de gevolgen van een ongeoorloofde kwaadwillige actie in termen van mensenlevens het ernstigst zullen zijn. Dit mag echter geen al te grote druk worden gelegd op de geregelde zeevervoerdiensten, terwijl aan de andere kant het gewenste algemene veiligheidsniveau gehandhaafd moet blijven.

¹³ Kader besluit 2002/475/JAI van de Raad van 13 juni 2002 betreffende de bestrijding van terrorisme (PBL 164).

3.2. Beveiliging van de havens van de Gemeenschap

De werkzaamheden van de IMO op het gebied van maritieme beveiliging beperken zich tot de schepen en havenfaciliteiten die het schip/haven raakvlak vormen¹⁴. Afgezien daarvan vormt de haven de plaats waar vanuit zee – en vanuit het binnenland – komende personen– en goederenstromen elkaar kruisen. Een haven wordt bevolkt door werknemers die met hun grote verscheidenheid aan beroepsactiviteiten onmisbaar zijn voor het goede verloop van het handelsverkeer.

De Commissie wil niet vervallen in vage en onwerkelijke indelingen in categorieën, maar vindt wel dat bepaalde verstandige praktijken op beveiligingsgebied tot algemeen goed moeten worden gemaakt en dit te doen op basis van een goede risicoanalyse, de geografische ligging en de activiteiten van iedere haven.

Op die manier kunnen constanten worden opgespoord. De met verschillende middelen naar de haven getransporteerde goederen-, passagiers- en havenwerknemersstromen moeten worden geïdentificeerd en gedifferentieerd, om zo de doorstroming en de desbetreffende veiligheidscontroles te vergemakkelijken. Er moeten speciale zones worden ingesteld waarvan de toegankelijkheid beperkt wordt naargelang van hun kwetsbaarheid of het gevaar van de daar aanwezige installaties (b.v. instapzones, zones voor de opslag van gevoelige of gevaarlijke stoffen)¹⁵.

Ook moet worden gestreefd naar een efficiëntere controle bij de ingang van het havengebied, met name voor de goederen. Het grote aantal verschillende bevoegde instanties maakt de procedures ingewikkeld, vertraagt de doorstroming en leidt tot vergissingen of nalatigheid, met name wat de veiligheidscontroles betreft. Voor de controle op het goederenvervoer is de douane de bevoegde instantie die het beste in staat is om dit soort controles uit te voeren, en om de door andere nationale instanties in het kader van activiteiten verrichte controles te coördineren. De Commissie is voorstander van invoering van een «one-stop-shop»-systeem waar de diverse betrokken instanties aanwezig zijn en waar de verschillende controles worden uitgevoerd. Na het passeren van «loket» moeten passagiers en goederen beschouwd worden als veilig en klaar voor inschepping.

¹⁴ De Diplomatieke Conferentie van de IMO heeft op 12 december 2002 de OIT een mandaat gegeven om in samenwerking met de IMO een gids voor goede praktijken op te stellen die alle beveiligingsaspecten van havens bestrijkt. Het zou dus wenselijk zijn om deze goede praktijken niet alleen voor zeevarenden, maar ook voor werknemers in de havens en occasioneel in het havengebied actief zijnde beroepsgroepen te laten gelden.

¹⁵ Hier kunnen de jaarverslagen van het SIT- netwerk (Safe Intermodal Transport) dat door de Commissie wordt gefinancierd voor de periode 2003-2006, tot oplossingen bijdragen.

Voorts moet er gestreefd worden naar uitwisseling van goede praktijken tussen de havens van de Gemeenschap. De douanecontactgroep RALPH zou hier model kunnen staan. Deze groep bestaat uit hoge douaneambtenaren uit een aantal grote havens in N.W.- Europa¹⁶. Zij komen geregeld bijeen om maatregelen op te stellen die tot een gelijke behandeling wat betreft douanecontrole moeten leiden. Er bestaat een soortgelijke groep, ODYSUD, voor de havens van Zuid-Europa¹⁷.

Ten aanzien van de zeevarenden is de Commissie van mening dat de lopende werkzaamheden binnen de OIT, die beveiligde identiteitspapieren moeten opleveren de beveiliging ten goede zullen komen en tot verbetering van de werk- en leefomstandigheden van deze mensen zullen bijdragen.

3.3. Verbetering van de beveiliging van de logistieke keten als geheel

De veiligheid in het zeevervoer hangt voor een groot deel af van de veiligheid in de overige aanleverende vervoerstakken. Een keten is steeds zo veilig als de zwakste schakel daarin. Dit geldt des te meer voor het maritieme vrachtvervoer, waar men met dermate grote volumes te maken heeft, dat fysieke controle van goederen bij het binnenkomen van een havengebied alleen denkbaar is in de vorm van gerichte controles. Dergelijke controles vloeien voort uit risicoanalyse en gebruikmaking van documentatie en inlichtingen. Wij benadrukken hier dat de douaneautoriteiten een cruciale rol moeten blijven spelen bij de goederencontrole gedurende de gehele vervoersketen.

Dit geldt vooral voor containers. Het is van het allergrootste belang dat men vanaf het begin van de laadverrichtingen bij de deur van het magazijn van de eerste leverancier die vracht voor vervoer over zee aanbiedt, men zowel de goederen als de bij de behandeling betrokken partijen (leveranciers en vervoerders) kan identificeren, alsmede hun respectievelijke verantwoordelijkheden. Dit proces moet worden voortgezet over het gehele traject tot aan de haven, vooral indien er bijkomende ladingen plaatsvinden.

Voor het ogenblik is dit slechts gedeeltelijk gerealiseerd. De huidige gebruiken (b.v.: een geschreven ladingmanifest, fysieke verzegeling van containers, die onbetrouwbaar is, last-minute bijkomende ladingen) vormen even zoveel beperkingen van de beveiliging, zoals vooral blijkt uit de reeds eerder vermelde "said to contain" praktijk blijkt.

¹⁶ Rotterdam, Antwerpen, Felixstowe, Hamburg en Le Havre.

¹⁷ Barcelona, Leixoes, Piraeus, Marseille, Triëst en Koper.

Daarom steunt de Commissie de aanpak van de G8 op het gebied van containerbeveiliging. Bovendien is zij voorstander van iedere technologische oplossing die kan leiden tot de constructie van beveiligde containers die op afstand gevolgd kunnen worden en van veralgemening van het gebruik daarvan in alle takken van vervoer¹⁸. Het recente voorstel voor invoering van e-douane¹⁹ omvat ook de introductie van een technologische oplossing die alle actoren van de logistieke keten van het goederenvervoer opneemt in hetzelfde elektronische goederenvolgsysteem. Deze veralgemening heeft een aantal voordelen en de belangrijkste daarvan is dat de veiligheid over heel de transportketen wordt verhoogd dankzij real-time-beschikbaarheid van gegevens over de aard van de vervoerde goederen, de verschillende betrokkenen en hun verantwoordelijkheden. Verder is de terechte verwachting dat de kwaliteit en de efficiency van de transportketen worden verhoogd, en dat ongeoorloofd gebruik en diefstal tijdens het transport zullen verminderen. Een en ander moet het beheer van containerparken eenvoudiger maken en rendabeler, omdat iedere container op die manier voor iedere bestemming en voor iedere transportmodaliteit kan worden gebruikt²⁰. Invoering op termijn van het algemeen gebruik van dit type containers dus onontbeerlijk, zowel om evidente redenen van beveiliging, maar ook om elke vorm van ongelijkheid tussen de verschillende transportmodaliteiten te vermijden²¹. Met een dergelijke praktijk kan ook worden ingespeeld op de behoefte aan een snelle afhandeling en beveiliging van de containers tijdens de overslag²² in de havens. Aan de containers moet dan speciale aandacht worden besteed, en zoals de zaken nu staan mankeert het nog wel eens aan aandacht voor de beveiliging.

3.4. Controle en bestuur op het gebied van maritieme beveiliging

In de nieuwe normen van de IMO staan bepaalde verantwoordelijkheden op beveiligingsgebied, met name die van verdragsluitende staten en scheepvaartmaatschappijen, duidelijk omschreven. Toch bestaat er in de scheepvaartwereld op een aantal gebieden nog onduidelijkheid of verwarring, hetgeen de doorvoering van een optimale beveiliging in de weg staat.

De Commissie is van mening dat er meer doorzichtigheid moet worden gebracht in de identificatie van exploitanten van schepen, en zij vermeldt in dit verband dat het Comité Zeevervoer van de OESO sinds juli 2002 bezig is met de inventarisatie van die praktijken die ondoorzichtigheid op dit gebied in de hand kunnen werken.

¹⁸ Wij vermelden in dit verband het SIMTAG-project (Safe and Secure Intermodal Transport Across the Globe) een project van het vijfde kaderprogramma voor onderzoek, dat de technische kant van een groot aantal van deze zorgen behandelt.

¹⁹ Een Mededeling van de Commissie over een vereenvoudigde geïnformatiseerde omgeving voor de douane is in voorbereiding.

²⁰ Indien daarentegen het gebruik van "intelligente" containers beperkt zou zijn tot het internationaal vervoer, zou dit, afgezien van het gebrek aan beveiliging bij de overige vervoersmodaliteiten, voor de zogenaamde "internationale" containers ook nog onnodige opslag- en leegvervoerkosten met zich meebrengen. (het percentage containers dat in 2001 leeg vervoerd werd is geschat op 21,7% van het totale vervoerde aantal – bron: Policy Research Corporation). Men dient wel te bedenken dat er op het gebied van levensmiddelen en diervoeder minimumvoorschriften gelden en dat het dan beter is speciale containers te gebruiken.

²¹ De Commissie zal deze stap aankondigen in een voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende intermodale laadeenheden, dat zij binnenkort zal indienen.

²² "transhipment".

Zoals de Commissie intern de behandeling van alle aspecten van beveiliging van zeevervoer heeft georganiseerd, zo zouden ook de lidstaten een multidisciplinaire aanpak ter zake moeten gaan volgen. De Commissie is er zich terdege van bewust dat de lidstaten om historische, culturele en andere redenen hun eigen bestuurlijk en economisch systeem op het gebied van zeevervoer en havens hebben ingevoerd, met name wat de controlerende instanties betreft. Hoewel de Commissie dit niet op de helling wil zetten zou de Commissie heel graag zien dat er op het gebied van maritieme beveiliging duidelijke en begrijpelijke procedures worden ingevoerd, zowel op nationaal als op communautair niveau.

Ten aanzien van de toepassing van veiligheidsmaatregelen in het havengebied is de Commissie voorstander van invoering van een "one-stop-shop"-procedure als beschreven in bovenstaand punt 3.2.

Voorts geven de wijziging van het SOLAS-Verdrag en de ISPS-code de verdragsluitende staten belangrijke verantwoordelijkheden op beveiligingsgebied. Deel B van de code adviseert aanwijzing van een landelijk aanspreekpunt, dat op nationaal vlak verantwoordelijk is voor maritieme beveiligingsvraagstukken en dat de contacten onderhoudt met de aanspreekpunten van de overige verdragsluitende staten. De Commissie acht het noodzakelijk dat in elke lidstaat zo'n aanspreekpunt, dat de centrale nationale autoriteit moet worden die verantwoordelijk is voor de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten, wordt ingesteld. Voorts moet er een "havenveiligheidsautoriteit" komen, die in iedere haven in de Gemeenschap de toepassing van de veiligheidsmaatregelen voor schepen en havenfaciliteiten moet coördineren.

Bijgaand verordeningsvoorstel bevat dus bepalingen die op communautair vlak de controle op de uitvoering van boven beschreven veiligheidsmaatregelen mogelijk moeten maken, en aangeven welke rol het Europees Agentschap voor maritieme beveiliging op dit gebied zal kunnen spelen.

3.5. Voorwaarden voor verzekering van aan zeevervoer verbonden risico's

De verzekeringssector heeft nog de neiging om op maritieme gebied het risico van terroristische aanvallen als een oorlogsrisico of het risico van een gewapend conflict te beschouwen. Nu is een terroristisch risico iets dagelijks, iets wat niet kan worden beperkt tot welomschreven geografische gebieden, hetgeen wel mogelijk is bij oorlogsrisico's en, tot op zekere hoogte, zeeroverij. De verzekeringssector moet dus bij het analyseren van dekkingsgebieden de verschillende soorten risico's van elkaar onderscheiden, zich daarbij baserend op het begrip van risico waarmee de zich in als gevaarlijk erkende gebieden bewegende contractant daadwerkelijk instemt. De Commissie wil in de loop van 2003 onderzoeken wat op verzekeringsgebied de gevolgen zouden kunnen zijn van verhoging van het maritieme veiligheidsniveau, teneinde een betere risicodekking te bevorderen voor exploitanten en klanten van het zeevervoer. Zij zal nagaan in hoeverre het van belang kan zijn op dit gebied maatregelen voor te stellen die een aanvulling zijn op de maatregelen in het richtlijnvoorstel betreffende de schadeloosstelling van slachtoffers van misdrijven²³, dat in oktober 2002 is ingediend.

²³ COM(2002) 562 DEF. van 16.10.2002.

3.6. Internationale wederzijdse erkenning

Door de tenuitvoerlegging van bovenvermelde maatregelen, die zowel uit internationale instrumenten als uit initiatieven van de Europese Unie zullen voortvloeien, moeten de partners van de Gemeenschap worden overtuigd van haar wil om het hoogste veiligheidsniveau in het zeevervoer te verzekeren, zowel in haar eigen als in hun belang. De Europese Unie moet dus verzekerd zijn van dezelfde mate van beveiliging van hun kant in het handelsverkeer, om tot een gelijke behandeling brengende wederzijdse erkenning te kunnen komen. Met name zal onderzocht moeten worden hoeveel steun de minder begunstigde landen moeten krijgen om gelijkwaardige beveiligingsnormen te bereiken²⁴. Dit is trouwens alleen maar denkbaar in het kader van een samenwerking die alle bij internationaal zeevervoer betrokken landen omvat. Het gaat evenwel om de kracht van de handelsstromen en de beveiliging van de volkeren van de Europese Unie. De Commissie zal dus de totstandkoming bevorderen van een op onderlinge en wederkerige erkenning van beveiligings- en controlemaatregelen gebaseerde partnerschap met al haar internationale handelspartners, waaronder de Verenigde Staten van Amerika, in het belang van een harmonieus en veilig verloop van het wereldhandelsverkeer over zee.

4. CONCLUSIES

De Commissie is van mening dat de verbetering van de beveiliging het zeevervoer een samenhangende actie van de gehele Gemeenschap vereist. Men moet de vooruitgang van de werkzaamheden binnen de internationale organisaties blijven stimuleren, maar tegelijkertijd moeten de door die organisaties vastgestelde maatregelen zo spoedig mogelijk daadwerkelijk worden geïmplementeerd. Verder moeten de veiligheidsmaatregelen die nodig zijn, maar niet onder de komende internationale overeenkomsten vallen, worden opgesteld; en men moet ervoor zorgen dat de voltooidde maatregelen internationaal worden erkend, ter bevordering van handel zonder kans op concurrentievervalsing. In deze geest moeten de onderhandelingen met de Verenigde Staten worden gevoerd op basis van een door de Raad gegeven mandaat, evenals de onderhandelingen van de Gemeenschap met andere belangrijke handelspartners als China en Rusland. Tenslotte moeten de samenhang en de daadwerkelijke implementatie van de vastgestelde maatregelen worden gecontroleerd, om de geloofwaardigheid van de Gemeenschap op dit gebied te verzekeren.

Aangezien verscherping van de beveiligingsmaatregelen, zelfs als die gepaard gaan met adequate veiligheidsmaatregelen, het risico van ongevallen of kwaadwillige acties nooit helemaal kan uitsluiten, moet, met het oog op beperking van de gevolgen van dergelijke ongevallen of acties, eens goed worden nagedacht over de bestaande maatregelen. Met als doel de gevolgen van genoemde acties of ongevallen te beperken, zal de Commissie onderzoeken of het wenselijk is maatregelen te nemen die onder meer de bevolking zullen verzekeren van een minimum aan informatie over hoe ze zich bij dergelijke incidenten dient te gedragen. In verband hiermee zal

²⁴ Vermeldenswaard is dat de op 12 december 2002 door de Diplomatieke Conferentie van de IMO goedgekeurde resolutie nr. 5 oproept om deze landen te steunen en aan hen technische medewerking te verlenen.

de Commissie ook samen met de lidstaten onderzoeken of het noodzakelijk is van tevoren rampenplannen op te stellen en regelmatig te testen, teneinde te garanderen dat de hulpverlening, wanneer die nodig is, optimaal georganiseerd is,

Op wetgevingsgebied zal de Commissie de volgende acties ondernemen:

- zij dient tegelijk met deze mededeling een voorstel in voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad met betrekking tot de verbetering van de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten. Deze verordening is een omzetting van hoofdstuk XI-2 van het SOLAS-Verdrag van de IMO en de ISPS-Code, verschaft een basis voor een geharmoniseerde interpretatie en implementatie en communautaire controle en breidt enkele bepalingen daarvan uit tot de binnenlandse zeevaart;
- zij zal samen met de lidstaten steun verlenen aan de werkzaamheden van de Internationale Arbeidsorganisatie op het gebied van een betere beveiliging van de identificatie van zeevarenden. Zij zal indien nodig in de tweede helft van 2003 een wetsvoorstel terzake indienen, dat zal volgen op de voor juni 2003 geplande goedkeuring van de tekst door de Internationale Arbeidsorganisatie;
- bij gebrek aan een internationale tekst waarin de op dit ogenblik voor alle havengebieden geldende beveiligingsmaatregelen zijn opgenomen behoudt de Commissie zich het recht voor om in de loop van 2003 een richtlijnvoorstel in te dienen dat de aanvullende beveiligingsmaatregelen bevat die in alle havens in de Gemeenschap moeten worden ten uitvoer gelegd.

BIJLAGE 1

Havenverkeer - Belangrijke EU-zeehavens

Ranglijst havenverkeer volgens totaal vrachtvervoer 2000/1996 (in miljoen ton)

| | Haven, Land | 2000 | 1996 | Veranderings- percentage onder 2000/1996 |
|-----|---------------------------|-------|-------|---------------------------------------------------|
| 1. | Rotterdam, NL | 320,0 | 284, | 12,5% |
| 2. | Antwerpen, B | 130,5 | 106,5 | 22,5% |
| 3. | Marseille, F | 94,1 | 90,7 | 3,7% |
| 4. | Hamburg, D | 85,9 | 70,9 | 21,2% |
| 5. | Le Havre, F | 67,5 | 56,2 | 20,1% |
| 6. | Amsterdam, NL | 64,1 | 54,8 | 17,0% |
| 7. | Tees & Hartlep, VK | 51,5 | 44,6 | 15,5% |
| 8. | Genoa, I | 50,8 | 45,9 | 10,7% |
| 9. | Hull & Imminghan, VK | 50,0 | 46,8 | 6,8% |
| 10. | Londen, VK | 47,9 | 52,7 | -9,1% |
| 11. | Trieste, I | 47,6 | 41,5 | 14,7% |
| 12. | Duinkerken, F | 45,3 | 34,9 | 29,8% |
| 13. | Bremen / B' haven, D | 44,8 | 31,5 | 42,2% |
| 14. | Algeciras, SP | 44,0 | 34,2 | 28,7% |
| 15. | Wilhelmshaven, D | 43,4 | 37,2 | 16,7% |
| 16. | Forth Ports, VK | 41,1 | 45,6 | -9,9% |
| 17. | St. Nazaire, F | 36,6 | 24,7 | 48,2% |
| 18. | Zeebrugge, B | 35,5 | 28,5 | 24,6% |
| 19. | Göthenburg, S | 33,1 | 28,0 | 18,2% |
| 20. | Felixstowe, VK | 31,6 | 25,8 | 22,5% |
| 21. | Liverpool/Mersey-side, VK | 30,6 | 31,0 | -1,3% |
| 22. | Barcelona, SP | 29,8 | 23,6 | 26,3% |
| 23. | Venice, I | 28,2 | 24,1 | 17,0% |
| 24. | Bilbao, SP | 27,5 | 21,7 | 26,7% |
| 25. | Tarragona, SP | 27,3 | 30,8 | -11,4% |

Bron: Institute of shipping economics and logistics, BREMEN
- Shipping Statistics Yearbook 2001

BIJLAGE 2

De voornaamste vijftien havens van de Europese Unie in 2000

Voor container vervoer

(in miljoenen transporteenheden)

| | |
|-------------|------|
| Rotterdam | 6,27 |
| Hamburg | 4,24 |
| Antwerpen | 4,08 |
| Felixstowe | 2,80 |
| Bremerhaven | 2,71 |
| Gioia Tauro | 2,65 |
| Algeciras | 2,01 |
| Genua | 1,50 |
| Le Havre | 1,46 |
| Barcelona | 1,38 |
| Valencia | 1,30 |
| Piräus | 1,15 |
| Southampton | 1,06 |
| Zeebrugge | 0,96 |
| La Spezia | 0,91 |

Bron: Lloyds List Special Report, September 26, 2001 und Policy Research Corporation

TOELICHTING

ALGEMENE INLEIDING

De Internationale Maritieme Organisatie (IMO) is in februari 2002 begonnen met haar werkzaamheden op het gebied van maritieme beveiliging. De Commissie heeft het in deze omstandigheden wenselijk geacht om niet eenzijdig initiatieven te ontwikkelen, maar eerst de afloop van de besprekingen binnen de IMO af te wachten alvorens.

Op 12 december 2002 heeft de IMO na een Diplomatieke Conferentie van vijf dagen een wijziging van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee (SOLAS-Verdrag - Safety Of Life At Sea) aangenomen, met name een nieuw hoofdstuk getiteld "speciale maatregelen ter verbetering van de maritieme beveiliging", en een internationale code voor de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten (ISPS-Code - International Ship and port Facility Security).

Deze instrumenten moeten het maritieme beveiligingsaspect behandelen van de eigenlijke scheepvaart en de havenfaciliteiten²⁵.

De werkzaamheden op het gebied van maritieme beveiliging binnen de IMO beperken zich tot de schepen en de havenfaciliteiten die worden gevormd door het schip/haven raakvlak. De Commissie zal in een later stadium een wetsvoorstel indienen betreffende de beveiliging in de havens van de Gemeenschap.

Vermeld zij dat alle lidstaten betrokken zijn in hun hoedanigheid van vlaggenstaat, en dat 13 van hen ook betrokken zijn in hun hoedanigheid van havenstaat.

Alle bepalingen van de wijziging van het SOLAS-Verdrag en deel A van de ISPS-code hebben een dwingend karakter. Deel B van genoemde code bestaat uit aanbevelingen die de lidstaten gevraagd wordt te implementeren²⁶.

Overzicht van de belangrijkste bepalingen van genoemde internationale instrumenten

De dwingende bepalingen (wijziging van het SOLAS-Verdrag en deel A van de ISPS-code) vormen een onontwijkbaar kader voor de verbetering van de maritieme beveiliging

Zij hebben betrekking op de **uitrusting van de schepen** met een in de vorm van een duurzaam merkteken aangebracht identificatienummer van het schip, een automatisch identificatiesysteem (AIS), een beveiligingsalarm dat een noodoproep moet uitzenden wanneer het schip wordt aangevallen, en de afgifte van een continu overzichtsrapport, als het waren een curriculum vitae van het schip.

²⁵ De havenfaciliteiten moeten worden opgevat als installaties die interface-activiteiten uitvoeren tussen haven en schip.

²⁶ Deze bepalingen gelden voor passagiersschepen, vrachtschepen van 500 BRT en meer, offshore booreenheden en internationaal scheepvaartverkeer afhandelende havenfaciliteiten. De wijziging van het SOLAS-Verdrag wordt geacht te zijn aangenomen op 1 januari 2004, tenzij vóór die datum meer dan een derde van de verdragsluitende staten, of verdragsluitende staten waarvan de handelsvloeden in totaal minstens 50% uitmaken van de bruto tonnage van de wereldhandelsvloot, de IMO ervan in kennis hebben gesteld dat zij bezwaar maken tegen deze wijzigingen. De ISPS-Code wordt van kracht op 1 juli 2004, wanneer Hoofdstuk XI-2 van het SOLAS-Verdrag (speciale maatregelen ter verbetering van de maritieme beveiliging) in werking treedt.

Zij voorzien ook in **een aantal actieve en passieve veiligheidsmaatregelen**, gegroepeerd in drie veiligheidsniveaus (normaal, hoog, uitzonderlijk) waarvan de implementatie gekoppeld is aan risicoanalyses. Hieruit vloeit met name de verplichting voort aanwijzing van verantwoordelijken voor de uitvoering van de **veiligheidsmaatregelen** (beveiligingsbeambten van het schip, de maatschappij en de havenfaciliteit), opstelling van veiligheidsplannen op basis van risicoanalyse (schip en havenfaciliteit), en afgifte van een **international security certificaat** voor het schip. Het geheel wordt gecompleteerd met maatregelen voor de opleiding van en oefeningen voor het betrokken personeel.

Er wordt ook voorzien in de mogelijkheid om, afhankelijk van de potentiële gevaren voor bevolking, goederen en milieu, een veiligheidsverklaring op te stellen voor het schip en de ontvangende havenfaciliteit, waarin de desbetreffende verantwoordelijkheden van beide partijen zijn vastgelegd. Ook **controle** voor beveiligingsdoeleinden van **een schip in de haven of vóór het de haven binnenloopt** door de havenstaatautoriteiten **is mogelijk**. Verder worden de **verantwoordelijkheden en verplichtingen van de verschillende actoren** (verdragsluitende staten, maatschappijen, scheepskapiteins, havenfaciliteiten) **duidelijk omschreven**.

Deel B van de ISPS-code bestaat uit een aantal zeer gedetailleerde aanbevelingen, die de verschillende actoren als richtsnoeren moeten dienen bij de implementatie van de dwingende bepalingen.

Wat de verantwoordelijkheid van de verdragsluitende staten betreft, die moeten onder meer richtsnoeren krijgen voor de aanduiding van een erkend beveiligingsorgaan (dat beveiligingsdiensten moet verlenen aan havenfaciliteiten en schepen) en nationale of regionale contactpunten voor maritieme beveiliging, het beheer van de veiligheidsniveaus en de uitwisseling van informatie op beveiligingsgebied. Deel B van de ISPS-code bevat ook, zowel voor schepen als voor havenfaciliteiten, gedetailleerde voorstellen met betrekking tot risicoanalyse en opstelling van veiligheidsplannen, opleiding van personeel en oefeningen. Verder wordt aangegeven hoe aan en in welke gevallen er een veiligheidsverklaring moet worden ingevuld door het schip en de ontvangende havenfaciliteit.

De wijziging van het SOLAS-Verdrag en de ISPS-code moeten op 1 juli 2004 in werking treden. Dat betekent dat er nog maar weinig tijd is voor afronding van alle voorbereidende werkzaamheden. In bepaalde gevallen moet er daarom voorzien worden in vervroegde tenuitvoerlegging.

Voorts bevatten de internationale instrumenten bepalingen waarvan de draagwijdte op communautair vlak moet worden gepreciseerd. De toepassing daarvan beperkt zich tot het internationaal scheepvaartverkeer, terwijl beveiliging ruimer moet worden opgevat, en tot bepaalde nationale vervoerswijzen, moet worden uitgebreid, met inachtneming van een met de aard van de risico's en de gevolgen daarvan verband houdende gradatie.

Enkele bepalingen van de wijziging van het SOLAS-Verdrag van december 2002 zijn van invloed op reeds in het communautaire *corpus legis* opgenomen instrumenten. Het betreft hier:

- wijzigingen van voorschrift 19 van het hoofdstuk V van het SOLAS-Verdrag "voorschriften voor boordnavigatiesystemen en –apparatuur". Deze voorschriften met betrekking tot het automatisch scheepsidentificatiesysteem (AIS) moeten worden aangepast op grond van Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart,
- wijzigingen van de voorschriften 3 en 5 van hoofdstuk XI-1 van het SOLAS-Verdrag betreffende het scheepsidentificatienummer en het continu scheepsgegevensoverzicht. Met deze voorschriften zal rekening worden gehouden, met name in het kader van Richtlijn 95/21/EG van de Raad van 19 juni 1995 betreffende havenstaatcontrole.

De Commissie vindt dus dat er maatregelen nodig zijn om:

- op het niveau van de Gemeenschap te garanderen, en te controleren, dat de voornaamste doelstelling van genoemde internationale instrumenten, namelijk verbetering van de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten, wordt verwezenlijkt,
- te zorgen voor een geharmoniseerde implementatie en voor gelijke toegangs- en controlevoorwaarden, in de gehele Europese Unie, voor de met de maritieme sector verband houdende markten en activiteiten,

Derhalve:

- zal de Commissie voornoemde Richtlijnen 2002/59/EG en 95/21/EG volgens de comitéprocedure aanpassen en daarin ook de relevante bepalingen van de nieuwe voorschriften van het SOLAS-Verdrag opnemen , naast die van hoofdstuk XI-2 van het SOLAS-Verdrag en de ISPS-Code.
- stelt de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad voor om zo spoedig mogelijk de onderhavige verordening betreffende de verbetering van de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten aan te nemen. De verordening zet hoofdstuk XI-2 van het SOLAS-Verdrag en de ISPS-code om in Gemeenschapsrecht, levert een basis voor een geharmoniseerde interpretatie en implementatie en voor de communautaire controle, en bereidt enkele bepalingen uit tot het binnenlands zeescheepvaartverkeer.

WAAROM EEN VERORDENING NODIG IS

- De implementatie van de wijziging van het SOLAS-Verdrag en de ISPS-Code kan per lidstaat verschillen, voorzover deze instrumenten dwingende bepalingen bevatten die niettemin voor verschillende interpretatie en aanpassingen vatbaar zijn, en bepalingen in de vorm van aanbevelingen. Het is noodzakelijk dat de implementatie overal gelijk is en dat de schepen uit derde landen die onze kusten en havens aandoen op gelijke manier worden gecontroleerd.

- De lidstaten zouden nationale maatregelen van uiteenlopende strekking kunnen invoeren die op verschillende data van kracht worden. Het ontbreken van harmonisatie van maatregelen zou schadelijk kunnen zijn voor de sector zeevervoer, ongelijkheid van het nagestreefde veiligheidsniveau kunnen veroorzaken en gemakkelijk tot concurrentievervalsing tussen de lidstaten kunnen leiden.
- De doelstelling, verbetering van de beveiliging in het zeevervoer, kan niet worden bereikt wanneer men zich tot het internationaal zeevervoer beperkt. Er moeten ook maatregelen voor de binnenlandse zeescheepvaart komen, en alleen actie op Gemeenschapsniveau kan garanderen dat dit op geharmoniseerde wijze gebeurt.
- Tenslotte moeten er maatregelen worden genomen die de lidstaten aansporen tot bevordering, onder bevredigende beveiligingsvoorwaarden, van specifieke havenfaciliteiten gebruikend geregeld intracommunautair zeevervoer op vaste routes.

GROTE LIJNEN VAN HET VOORSTEL

- *Doelstelling van deze verordening, die het SOLAS-Verdrag wijzigt en de ISPS-code invoert, is een basis te leggen voor een geharmoniseerde interpretatie en implementatie van, en communautaire controle op de speciale maatregelen ter verbetering van de maritieme beveiliging.*
 - Enkele aanbevelingen van deel B van de ISPS-Code worden tot dwingende bepalingen gemaakt, teneinde enerzijds het nagestreefde veiligheidsniveau te verhogen en anderzijds interpretatieverschillen tussen lidstaten te voorkomen. De bepalingen hebben betrekking op de veiligheidsplannen en -beoordelingen van de schepen en havenfaciliteiten, op bepaalde verantwoordelijkheden op beveiligingsgebied van de verdragsluitende staten, en op de verplichting voor de maatschappij de kapitein informatie te verstrekken over de exploitanten van het schip;
 - De Commissie wordt verzocht om, ter bevordering van het intracommunautair zeescheepvaartverkeer over korte afstand en in het licht van voorschrift 11, hoofdstuk XI-2 van het SOLAS-Verdrag van de IMO overeenkomsten voor regelingen op beveiligingsgebied te sluiten ten behoeve van het geregelde intracommunautair zeescheepvaartverkeer op vaste routes dat gebruik maakt van eigen specifieke havenfaciliteiten, zonder dat ten koste gaat van het nagestreefde algemene veiligheidsniveau. De verordening voert een systeem van conformiteitscontrole in die vooraf moet gaan aan de ondertekening van deze overeenkomsten;
 - De verordening geeft aan welke maatregelen de lidstaten moeten nemen ten aanzien van havens waar incidenteel internationale reizen worden afgehandeld;
 - Zij geeft een regeling voor de veiligheidscontroles die waar dan ook vandaan komende schepen moeten ondergaan voordat zij een haven in de Gemeenschap binnenlopen, alsmede een regeling voor de veiligheidscontroles in de haven;
 - Zij eist de aanwijzing van een centrale nationale autoriteit die verantwoordelijk is voor de beveiliging van de schepen en havenfaciliteiten, alsmede een tijdschema voor een vervroegde implementatie van bepaalde maatregelen van de verordening;

- Zij voorziet in inspecties ter verificatie van de controlemodaliteiten bij de tenuitvoerlegging van de in het kader van deze verordening vastgestelde nationale plannen;
 - Het agentschap, dat is opgericht bij Verordening nr. 1406/2002/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 tot oprichting van een Europees Agentschap voor maritieme beveiliging²⁷, krijgt tot taak de Commissie bij de uitvoering van haar taken te assisteren;
 - Er wordt voorzien in een procedure voor de aanpassing van de bepalingen van de onderhavige verordening.
- *Ten aanzien van het binnenlandse zeevervoer is de Commissie van mening dat de globale doelstelling van beveiliging van het zeevervoer alleen kan worden bereikt door enkele bepalingen ook voor dit type vervoer te laten gelden. Zij vindt dat met het oog op de instandhouding van gelijke markttoegangsvoorwaarden deze maatregelen in alle lidstaten op uniforme wijze moeten worden genomen. De toe te passen maatregelen moeten in verhouding staan tot de potentiële risico's. Het personenvervoer heeft hier dan ook prioriteit. Een en ander mag evenwel geen al te grote druk leggen op de geregelde diensten, terwijl tegelijkertijd het nagestreefde algemene veiligheidsniveau niet mag worden aangetast. Daarom worden door de verordening:*
- alle bepalingen van hoofdstuk XI-2 van het SOLAS-Verdrag en van deel A van de ISPS-code uitgebreid tot passagiersschepen die binnenlandse reizen maken waarbij zij zich meer dan 20 zeemijl uit de kust moeten bevinden. De bepalingen in genoemde teksten die betrekking op hebben op de uitvoering van veiligheidsbeoordelingen, de opstelling van veiligheidsplannen en de aanwijzing van beveiligingsagenten van maatschappijen en schepen worden uitgebreid tot de overige voor binnenlands verkeer gebruikte schepen;
 - de modaliteiten omschreven van veiligheidsregelingen voor passagiersschepen die binnenlandse lijndiensten verzorgen waarbij zij zich op meer dan 20 zeemijl uit de kust moeten bevinden;
 - mogelijkheden voorzien om onder strikte en op ieder moment controleerbare voorwaarden schepen die binnen een lidstaat of tussen twee of meer lidstaten een geregelde dienst onderhouden vrij te stellen van verplichte veiligheidscontroles vóór het binnenlopen van de haven.

▪ *Juridische overwegingen*

De Commissie stelt voor de verordening te baseren op artikel 80, lid 2 van het EG-Verdrag, onverminderd de regelgeving van de lidstaten op het gebied van nationale beveiliging en de maatregelen die kunnen worden genomen op basis van titel VI van het Verdrag inzake de Europese Unie.

²⁷ PB L 208 van 5.8.2002, blz. 1 tot en met 9.

ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

Artikel 1:

Dit artikel omschrijft de doelstelling van de verordening.

Artikel 2:

Dit artikel bevat de definities van de voornaamste in de verordening gebruikte termen. De meeste zijn gebaseerd op de terminologie die wordt gebruikt in de speciale maatregelen ter verbetering van de maritieme beveiliging, die door de Diplomatieke Conferentie van de IMO op 12 december 2002 tot wijziging van het SOLAS-Verdrag zijn aangenomen, alsmede op de terminologie van de ISPS-code.

Artikel 3:

In dit artikel staan de gemeenschappelijke maatregelen en het toepassingsgebied van de verordening omschreven.

De speciale maatregelen ter verbetering van de maritieme beveiliging waarmee het SOLAS-Verdrag wordt gewijzigd en de ISPS-code gelden voor de volgende voor internationale reizen gebruikte typen schepen:

- passagiersschepen, met inbegrip van de hogesnelheidspassagiersvaartuigen;
- vrachtschepen met inbegrip van hogesnelheidsvaartuigen van meer dan 500 brt;
- booreilanden; en

De havenfaciliteiten die diensten verlenen aan dergelijke internationale reizen makende schepen.

De onderhavige verordening breidt alle in de beschouwde IMO-teksten voorziene maatregelen uit tot binnenlandse reizen makende passagiersschepen, waarbij zij zich meer dan 20 zeemijl uit de kust moeten bevinden, alsmede tot de havenfaciliteiten die deze schepen afhandelen.

Ook de voorschriften van de speciale maatregelen ter verbetering van de maritieme beveiliging van het SOLAS-Verdrag en de ISPS-Code met betrekking tot de uitvoering van veiligheidsbeoordelingen, de opstelling van veiligheidsplannen en de aanwijzing van beveiligingsbeambten van maatschappijen en schepen worden uitgebreid tot de overige voor binnenlands verkeer gebruikte schepen (passagiersschepen, met inbegrip van hogesnelheidspassagiersvaartuigen; vrachtschepen, inclusief hogesnelheidsvaartuigen, van 500 brt en meer) alsmede tot de hen afhandelende havenfaciliteiten.

Deel B van de ISPS-Code bevat aanbevelingen voor de implementatie van de dwingende instrumenten van de IMO (speciale maatregelen ter verbetering van de maritieme beveiliging tot wijziging van het SOLAS-Verdrag, en deel A van de ISPS-Code), waarmee de lidstaten zoveel mogelijk rekening moeten houden.

Ter verhoging van het *veiligheidsniveau* in de zeescheepvaart in de Gemeenschap en om interpretatieverschillen tussen de lidstaten die tot concurrentievervalsing kunnen leiden te vermijden, worden door deze verordening de volgende paragrafen van deel B van de ISPS-Code dwingend gemaakt:

- 1.12: betreffende permanente bewaking van de deugdelijkheid van de scheepsveiligheidsplannen en de herziening daarvan,
- 1.16: betreffende de veiligheidsbeoordelingen van havenfaciliteiten, en de periodieke herziening daarvan,
- 4.1: betreffende de bescherming van de vertrouwelijkheid van de plannen en de veiligheidsbeoordelingen,
- 4.5: betreffende de minimale bevoegdheden van de erkende veiligheidsbedrijven, die door de lidstaten met de volgende taken kunnen worden belast: uitvoering van veiligheidsbeoordelingen van havenfaciliteiten, goedkeuring, namens de bevoegde bestuurlijke instantie in de lidstaten van de veiligheidsplannen van schepen en overeenstemmingscontrole en -certificatie van schepen wat de beveiliging betreft,
- 4.8: betreffende de instelling van het *veiligheidsniveau* door de lidstaten voor de schepen en havenfaciliteiten,
- 4.14, 4.15, 4.16: betreffende de instelling van centrale of regionale aanspreekpunten voor de veiligheidsplannen van de havenfaciliteiten en het verstrekken van inlichtingen over beveiliging aan de veiligheidsagenten van schepen, maatschappijen en havenfaciliteiten,
- 4.18: betreffende de identificatiedocumenten van de overheidsfunctionarissen die de veiligheidsmaatregelen moeten inspecteren,
- 4.24: betreffende de toepassing door de schepen van de veiligheidsmaatregelen die zijn afgekondigd door de staat in wiens territoriale wateren zij varen,
- 4.28: betreffende de uit de beveiligingstaken voortvloeiende nieuwe eisen waarmee rekening moet worden gehouden wanneer de minimumbemanningsterkte van de schepen wordt vastgesteld,
- 4.41: betreffende het elkaar inlichten door staten wanneer een schip een haven wordt uitgezet of de toegang wordt ontzegd,
- 4.45: betreffende de behandeling van schepen uit een staat die geen partij is bij het verdrag,
- 6.1: betreffende de verplichting voor de maatschappij om de kapitein informatie te verstrekken over de exploitanten van het schip,
- 8.3: tot en met 8.10: betreffende de minimumnormen die bij de veiligheidsbeoordeling van het schip moeten worden aangehouden,
- 9.2: betreffende de minimumnormen die ten aanzien van het scheepsveiligheidsplan van het schip moeten worden aangehouden,

- 13.6 en 13.7: betreffende de periodiciteit van de oefeningen en de beveiligingstrainingen voor de scheepsbemanningen, en voor de veiligheidsofficieren van de maatschappijen en schepen,
- 15.3 en 15.4: betreffende de minimumnormen die moeten worden aangehouden bij de veiligheidsbeoordeling van de haveninstallatie,
- 16.3 en 16.8: betreffende de minimumnormen die moeten worden nageleefd ten aanzien van het veiligheidsplan van de haveninstallatie.
- 18.5 en 18.6: betreffende de periodiciteit van de beveiligingsoefeningen en -trainingen in de havenfaciliteiten en voor de veiligheidsagenten van de havenfaciliteiten.

Artikel 4:

Dit artikel bevestigt dat iedere lidstaat verplicht is de inlichtingen te verstrekken die worden gevraagd overeenkomstig de bepalingen van voorschrift 13 (verstrekking van inlichtingen) van de speciale maatregelen ter verbetering van de maritieme beveiliging van het SOLAS-Verdrag, een verplichting die ook geldt naar de Commissie en de overige lidstaten toe. De inlichtingen hebben betrekking op de nationale autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten, het bestaan van goedgekeurde veiligheidsplannen voor havenfaciliteiten, de aanspreekpunten die rond de klok beschikbaar moeten zijn om de verschillende typen alarms en inlichtingen in verband met maritieme beveiliging te ontvangen en te verwerken, naar aanleiding daarvan te adviseren of assistentie te verlenen, de machtiging van erkende veiligheidsbedrijven, de overeenkomsten betreffende alternatieve veiligheidsregelingen en de gelijkwaardige veiligheidsregelingen.

Artikel 5:

Dit artikel biedt de lidstaten de mogelijkheid om onderling de bilaterale of multilaterale overeenkomsten te sluiten als voorzien in voorschrift 11 (overeenkomsten betreffende andere regelingen op beveiligingsgebied) van de speciale maatregelen ter verbetering van de maritieme beveiliging van het SOLAS-Verdrag, en met name de overeenkomsten die nodig zijn ter bevordering van het geregeld intracommunautaire zeevervoer op korte afstand langs vaste routes dat gebruik maakt van specifieke eigen havenfaciliteiten.

Volgens lid 2, derde alinea, mag de Commissie een ontwerpovereenkomst uit hoofde van de vrijwaringsprocedure beoordelen voordat de overeenkomst wordt gesloten.

Lid 4 staat de lidstaten toe veiligheidsregelingen te treffen voor passagiersschepen die bij het onderhouden van een binnenlandse geregelde dienst zich op meer dan 20 zeemijl uit de kust dienen te bevinden; deze regelingen mogen niet ten koste gaan van het nagestreefde algemene *veiligheidsniveau*. De Commissie zal met de door artikel 10 voorziene inspecties de toepassingsvoorwaarden van de controle op deze maatregelen beoordelen.

Artikel 6:

Dit artikel regelt het geval van havenfaciliteiten die incidenteel internationaal scheepvaartverkeer afhandelen. Het zou overdreven kunnen zijn om voortdurend alle door deze verordening voorgeschreven beveiligingsvoorschriften toe te passen. Iedere lidstaat stelt aan de hand van de door hem uit te voeren veiligheidsbeoordeling de lijst van betrokken havens vast, alsmede alternatieve maatregelen die een adequaat beschermingsniveau opleveren. Zij geven al deze gegevens door aan de Commissie, terwijl aan de overige lidstaten alleen de lijst wordt verstrekt.

Artikel 7:

Dit artikel voert de verplichting in voor ieder schip dat aankondigt een haven in een lidstaat te willen binnenlopen om van tevoren alle inlichtingen te verstrekken die betrekking hebben op de zijn internationaal veiligheidscertificaat en het veiligheidsniveau waarop wordt geopereerd en vroeger geopereerd is, alsmede iedere andere praktische inlichting met betrekking tot beveiliging.

Dit artikel eist van de lidstaten dat zij een "bevoegde havenveiligheidsautoriteit" benoemen in iedere haven in de Gemeenschap, die belast wordt met de coördinatie van de toepassing van de veiligheidsmaatregelen die door de onderhavige verordening met betrekking tot schepen en havenfaciliteiten zijn voorgeschreven.

Tenslotte bewaren de lidstaten een verslag van de procedures die in dit verband voor ieder schip zijn gevolgd.

Artikel 8:

Dit artikel biedt de mogelijkheid om schepen die binnen een lidstaat of tussen twee of meer lidstaten geregelde diensten onderhouden vrij te stellen van de veiligheidscontroles vóór het binnenlopen van een haven. Aan zo'n vrijstelling is wel de eis verbonden voor de scheepvaartmaatschappij om permanent de lijst van betrokken schepen en alle inlichtingen die van geval tot geval in normale omstandigheden worden geëist permanent ter beschikking te houden van de autoriteiten van de betrokken lidstaat.

De lijst van betrokken maatschappijen en schepen wordt bovendien door iedere betrokken lidstaat aan de Commissie toegestuurd.

Artikel 9:

De veiligheidscontroles in de haven worden gewoonlijk uitgevoerd door de bevoegde veiligheidsautoriteiten van de lidstaten.

De aanwezigheid aan boord van het schip van het international security certificaat kan evenwel ook worden gecontroleerd door de inspecteurs van de havenstaatcontrole, zoals bepaald in Richtlijn 95/21/EG van de Raad van 19 juni 1995 betreffende de havenstaatcontrole²⁸, als gewijzigd bij Richtlijn 2001/106/EG van het Europees Parlement en de Raad van 19 december 2001²⁹.

²⁸ PB L 157 van 7.7.1995, blz. 1 tot en met 19.

²⁹ PB L 19 van 22.1.2002, blz. 17 tot en met 31.

Dit artikel voorziet dus in complementair optreden in geval van betrokkenheid van verschillende bestuurlijke instanties.

Artikel 10:

Dit artikel vermeldt de verplichtingen van de lidstaten op het gebied van bestuur, controle en inzet van de nodige middelen ter verwezenlijking van de doelstellingen van deze verordening, en verlangt dat zij een nationaal plan voor de tenuitvoerlegging van de bepalingen van deze verordening aannemen.

Er moet één centrale nationale autoriteit worden ingesteld die verantwoordelijk is voor de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten, en die als correspondent van de Commissie fungeert bij de toepassing van deze verordening.

Lid 3 bevat een tijdschema voor de vervroegde uitvoering van bepaalde maatregelen, overeenkomstig de aanwijzingen van de op 12 december 2002 door de Diplomatieke Conferentie van de IMO aangenomen resolutie nr. 6, opdat de beoogde veiligheidsregeling op 1 juli 2004, de door de IMO vastgestelde datum, in werking kan treden. Het betreft hier de volgende maatregelen:

- benoeming, vóór 1 januari 2004, van een centrale nationale autoriteit, als omschreven in het vorige lid;
- uitvoering van de veiligheidsbeoordeling van schepen en havenfaciliteiten, en de aanwijzing, vóór 1 maart 2004, van beveiligingsbeambten voor schepen, maatschappijen en havenfaciliteiten voor;
- goedkeuring van de veiligheidsplannen voor schepen en havenfaciliteiten vóór 1 mei 2004;
- afgifte van internationale beveiligingscertificaten voor schepen vóór 1 juni 2004.

In de leden 4 tot en met 6 wordt de procedure omschreven volgens welke de onder toezicht van de Commissie plaatsvindende inspecties worden ingevoerd waarmee de doeltreffendheid van de controles op de implementatie van ieder nationaal systeem zal worden geverifieerd.

Lid 7 geeft het agentschap, dat is opgericht bij Verordening nr. 1405/2002/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 tot oprichting van een Europees Agentschap voor maritieme beveiliging³⁰ en overeenkomstig zijn reglement, een rol van ondersteuning van de Commissie bij de uitvoering van haar taken.

Artikel 11:

Dit artikel regelt de mogelijkheid voor de Commissie om volgens de regelgevingsprocedure latere wijzigingen van het SOLAS-Verdrag en de ISPS-code toe te passen en, in het licht van de opgedane ervaring, nog meer bepalingen van deel B van de ISPS-code een dwingend karakter te geven dan reeds nu het geval is, en om voorts een geharmoniseerde regeling op te stellen voor de toepassing van de dwingend gemaakte bepalingen van deel B van de ISPS-code.

³⁰ PB L 208 van 5.8.2002, blz. 1 tot en met 9.

Artikel 12:

De Commissie wordt bijgestaan door een comité dat handelt volgens de regelgevingsprocedure (artikel 5 van Besluit 1999/468/EG van de Raad van 28 juni 1999 tot vaststelling van de voorwaarden voor de uitoefening van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden³¹) en de vrijwaringsprocedure (artikel 6 van genoemd besluit).

Genoemd comité is opgericht bij artikel 3 van Verordening nr. 2099/2002/EG van het Europees Parlement en de Raad van 5 november 2002 tot oprichting van een Comité voor maritieme beveiliging en voorkoming van verontreiniging door schepen (COSS)³².

Artikel 13:

Dit artikel vraagt de lidstaten om sancties in te voeren op overtredingen van de bepalingen van deze verordening; de sancties moeten doeltreffend, evenredig en afschrikkend zijn.

Artikel 14:

Met het oog op de naleving van de uiterste datum voor de tenuitvoerlegging van de bepalingen van de speciale maatregelen ter verbetering van de maritieme beveiliging tot wijziging van het SOLAS-Verdrag en de ISPS-Code, welke datum door de IMO is vastgelegd op 1 juli 2004, en ter bevordering van een geleidelijke en geordende tenuitvoerlegging, treedt deze verordening in werking op de 20e dag na de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Zij zal van toepassing zijn op 1 juli 2004, met uitzondering van de bepalingen van artikel 10, lid 3, die in werking zullen treden en van toepassing zullen zijn op de in genoemd artikel voorziene data. Het betreft hier:

- de benoeming, vóór 1 januari 2004, van een centrale nationale autoriteit;
- de uitvoering van veiligheidsbeoordelingen van schepen en havenfaciliteiten, alsmede de aanwijzing van beveiligingsbeambten voor schepen, maatschappijen en havenfaciliteiten vóór 1 februari 2004;
- de goedkeuring van de veiligheidsplannen voor schepen en havenfaciliteiten voor 1 mei 2004;
- de afgifte, vóór 1 juni 2004, van internationale beveiligingscertificaten voor schepen.

³¹ PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23.

³² PB L 324 van 29.11.2002, blz. 1.

Bijlage 1:

Deze bijlage bevat hoofdstuk XI-2 (speciale maatregelen ter verbetering van de maritieme beveiliging) van het SOLAS-Verdrag.

Bijlage 2:

Deze bijlage bevat deel A van het ISPS-code.

Bijlage 3:

Deze bijlage bevat deel B van de ISPS-code.

Voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

betreffende de verbetering van de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten

(voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

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

Gezien het voorstel van de Commissie³³,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité³⁴,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's³⁵,

Volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag³⁶,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Kwaad opzet en terrorisme behoren tot de ernstigste bedreigingen die er zijn voor de idealen van democratie en vrijheid en de waarden van vrede, die het wezen van de Europese Unie uitmaken.
- (2) Het zeevervoer in de Europese Gemeenschap en de burgers die daarvan gebruik maken dienen te allen tijde verzekerd te zijn van beveiliging tegen het gevaar van opzettelijke ongeoorloofde acties.
- (3) Op 12 december 2002 heeft de Diplomatieke Conferentie van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) wijzigingen op het Verdrag voor beveiliging van mensenlevens op zee (SOLAS) aangenomen, alsmede een Internationale Code voor de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten (ISPS-code). Deze instrumenten ter verbetering van de beveiliging van de in de internationale handel gebruikte schepen en bijbehorende havenfaciliteiten, bevatten dwingende bepalingen. De draagwijdte van enkele van die bepalingen in de Gemeenschap dient te worden bijgesteld; hetzelfde geldt voor de bepalingen met de waarde van aanbevelingen, waarvan enkele in de Gemeenschap een dwingend karakter moeten krijgen.

³³ PB C [...], [...], blz.[...].

³⁴ PB C [...], [...], blz.[...].

³⁵ PB C [...], [...], blz.[...].

³⁶ PB C [...], [...], blz.[...].

- (4) Onverminderd de nationale regelgeving van de lidstaten op beveiligingsgebied en de maatregelen die genomen kunnen worden op basis van titel VI van het Verdrag betreffende de Europese Unie, dient de in de tweede overweging geformuleerde beveiligingsdoelstelling te worden verwezenlijkt door invoering van nuttige maatregelen voor het zeevervoer in de vorm van gemeenschappelijke normen voor een communautaire interpretatie, implementatie en controle van de op 12 december 2002 door de Diplomatieke Conferentie van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) aangenomen bepalingen. Aan de Commissie dienen uitvoeringsbevoegdheden te worden gedelegeerd, zodat zij nadere uitvoeringsmaatregelen kan vaststellen.
- (5) De onderhavige verordening eerbiedigt de grondrechten en volgt de beginselen die met name door het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie zijn erkend.
- (6) Niet alleen de beveiliging van voor internationaal zeevervoer gebruikte schepen en de havenfaciliteiten van afhandeling moet worden verbeterd, maar ook de in de Gemeenschap op binnenlandse routes varende schepen en de bijbehorende havenfaciliteiten moeten beter worden beveiligd, en dan vooral passagiersschepen, vanwege het aantal mensenlevens wat hier op het spel staat.
- (7) Deel B van de ISPS-Code bevat enkele aanbevelingen waarvan de toepassing in de Gemeenschap verplicht dient te worden gesteld, om zo op homogene wijze te kunnen bijdragen tot verwezenlijking van de in de tweede overweging beschreven beveiligingsdoelstelling.
- (8) Teneinde bij te dragen tot de erkende en noodzakelijke doelstelling van bevordering van het intracommunautair zeevervoer op korte afstand dienen te lidstaten te worden verzocht om veiligheidsregelingen als bedoeld in Voorschrift 11, hoofdstuk XI-2 van het SOLAS-Verdrag van de IMO overeen te komen ten behoeve van het geregeld intracommunautair zeevervoer op vaste routes dat gebruik maakt van specifieke eigen havenfaciliteiten, zonder hiermee afbreuk te doen aan het nagestreefde algemene veiligheidsniveau.
- (9) Voor havenfaciliteiten in havens die incidenteel internationaal zeescheepvaartverkeer afhandelen kan het overdreven zijn om permanent alle beveiligingsregels van deze verordening toe te passen. Het is aan de lidstaten om aan de hand van door hen te verrichten veiligheidsbeoordeling te bepalen welke havens dit zijn en alternatieve maatregelen vast te stellen die voldoende bescherming bieden.
- (10) De lidstaten moeten schepen uit alle landen die om toegang tot een haven van de Gemeenschap vragen streng op naleving van de beveiligingsregels controleren. De lidstaten dienen een «bevoegde havenveiligheidsautoriteit» te benoemen die in iedere haven van de Gemeenschap de toepassing van de door deze verordening voorgeschreven veiligheidsmaatregelen voor schepen en havenfaciliteiten moeten coördineren. De autoriteit moet van ieder schip dat om toegang tot de haven vraagt eisen dat het van tevoren inlichtingen geeft over zijn international security certificaat en de veiligheidsniveaus waarop het opereert en vroeger geopereerd heeft, alsmede iedere andere praktische inlichting met betrekking tot de beveiliging.

- (11) De lidstaten moeten voor intracommunautaire of binnenlandse geregelde zeevervoerdiensten vrijstelling kunnen geven van de verplichting om systematisch de in voorgaande overweging bedoelde inlichtingen te verstrekken. Deze inlichtingen moeten wel te allen tijde op verzoek van de bevoegde autoriteiten van de lidstaten verstrekt kunnen worden door de maatschappijen die genoemde diensten onderhouden.
- (12) De veiligheidscontroles in de haven moeten uitgevoerd worden door de bevoegde veiligheidsautoriteiten van de lidstaten, maar wat het international security certificaat betreft ook door de inspecteurs van de havenstaatcontrole, zoals is bepaald in Richtlijn 95/21/EG van de Raad van 19 juni 1995 betreffende de havenstaatcontrole³⁷, als gewijzigd bij Richtlijn 2001/106/EG van het Europees Parlement en de Raad van 19 december 2001³⁸. Wanneer er verschillende bestuurlijke instanties zijn, dienen zij elkaar dus aan te vullen.
- (13) Aangezien er op nationaal niveau verschillende partijen een rol spelen bij de tenuitvoerlegging van de veiligheidsmaatregelen, moet iedere lidstaat een centrale bevoegde autoriteit aanwijzen die de toepassing van de veiligheidsmaatregelen in het zeevervoer op nationaal niveau coördineert en controleert. De lidstaten moeten zorgen voor de nodige middelen en een nationaal plan voor de implementatie van deze verordening ter verwezenlijking van de in de tweede overweging beschreven beveiligingsdoelstelling, met onder meer een tijdschema voor de vervroegde implementatie van bepaalde maatregelen, overeenkomstig de aanwijzingen van resolutie 6 die op 12 december 2002 door de Diplomatieke Conferentie van de IMO is aangenomen. De doeltreffendheid van de controles op de implementatie van ieder nationaal systeem moet met inspecties onder toezicht van de Commissie worden gecontroleerd.
- (14) Het Agentschap dat is opgericht bij Verordening nr. 1406/2002/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 tot oprichting van een Europees Agentschap voor maritieme beveiliging³⁹ assisteert indien nodig de Commissie bij de uitvoering van haar inspectietaken, alsmede bij de opslag en de follow-up van de door de lidstaten verstrekte relevante informatie.
- (15) Er dienen de nodige maatregelen te worden vastgesteld voor de tenuitvoerlegging van deze verordening overeenkomstig Besluit 1999/468/EG van de Raad van 28 juni 1999 tot vaststelling van de voorwaarden voor de uitoefening van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden⁴⁰. Met de uitvoering van deze taken dient te worden belast het Comité voor maritieme beveiliging en voorkoming van verontreiniging door schepen (COSS), dat is opgericht bij artikel 3 van Verordening nr. 2099/2002/EG van het Europees Parlement en de Raad van 5 november 2002 betreffende de oprichting van een Comité voor maritieme beveiliging en voorkoming van verontreiniging door schepen (COSS)⁴¹.

³⁷ PB L 157 van 7.7.1995, blz. 1 tot en met 19.

³⁸ PB L 19 van 22.1.2002, blz. 17 tot en met 31.

³⁹ PB L 208 van 5.8.2002, blz. 1 tot en met 9.

⁴⁰ PB L 184 van 17.1.1999, blz. 23.

⁴¹ PB L 324 van 29.11.2002, blz. 1.

Uit dien hoofde dient te worden voorzien in een procedure volgens welke de onderhavige verordening kan worden aangepast aan de evolutie van de internationale instrumenten, en andere bepalingen van deel B van de ISPS-code dan die welke door de verordening reeds dwingend zijn verklaard in het licht van de opgedane ervaring een dwingend karakter kan worden gegeven.

- (16) Aangezien de doelstellingen van de beoogde actie, namelijk invoering en toepassing van nuttige maatregelen op het gebied van het zeevervoersbeleid, niet in voldoende mate door de lidstaten kunnen worden gerealiseerd, en verwezenlijking op communautair niveau, vanwege de Europese dimensie van deze verordening, de voorkeur verdient, kan de Gemeenschap maatregelen nemen volgens het subsidiariteitsbeginsel van artikel 5 van het Verdrag. Overeenkomstig het in dit artikel verwoorde evenredigheidsbeginsel beperkt deze verordening zich tot de gemeenschappelijke basisnormen die vereist zijn om de beveiligingsdoelstellingen voor schepen en havenfaciliteiten te bereiken, en gaat zij niet verder dan wat voor dat doel nodig is,

HEBBEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Doelstellingen

1. De voornaamste doelstelling van deze verordening is invoering en tenuitvoerlegging van de communautaire maatregelen voor verbetering van de beveiliging van in de internationale handel en voor binnenlands verkeer gebruikte schepen en bijbehorende havenfaciliteiten, tegen het gevaar van opzettelijke ongeoorloofde acties.
2. De verordening beoogt voorts een basis leggen voor een geharmoniseerde interpretatie en implementatie van en communautaire controle op de speciale maatregelen ter verbetering van de maritieme beveiliging die op 12 december zijn aangenomen door de Diplomatieke Conferentie van de Internationale Maritieme Organisatie, die het SOLAS-Verdrag (beveiliging van mensenlevens op zee) wijzigen, en de ISPS-Code (internationale code voor de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten).

Artikel 2

Definities

In de zin van deze verordening wordt verstaan onder:

1. "Speciale maatregelen ter verbetering van de maritieme beveiliging van het SOLAS-Verdrag": de wijzigingen houdende samenstelling van hoofdstuk XI-2 van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974 (SOLAS-Verdrag), als gewijzigd, van de Internationale Maritieme Organisatie. Deze op 12 december 2002 door de Diplomatieke Conferentie van de IMO aangenomen, in resolutie 1 van genoemde Diplomatieke Conferentie vervatte wijzigingen zijn opgenomen in bijlage 1 van deze verordening.

2. "ISPS-Code": de internationale code voor de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten (ISPS-Code), die door de Diplomatieke Conferentie van de Internationale Maritieme Organisatie is aangenomen op 12 december 2002.
3. "Deel A van de ISPS-Code": de deel A van de ISPS-Code vormende preambule en dwingende voorschriften betreffende de bepalingen van hoofdstuk XI-2 van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974, als gewijzigd, die op 12 december 2002 door de Diplomatieke Conferentie van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO), vervat in resolutie 2 van genoemde Diplomatieke Conferentie, zijn aangenomen, en die zijn opgenomen in bijlage 2 van deze verordening.
4. "Deel B van de ISPS-Code": de deel B van de ISPS-Code vormende aanbevelingen betreffende de bepalingen van hoofdstuk XI-2 van het Internationaal Verdrag voor beveiliging van mensenlevens op zee, 1974, als gewijzigd, en die van deel A van de ISPS-Code, die op 12 december 2002 door de Diplomatieke Conferentie van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) vervat in resolutie 2 van genoemde Diplomatieke Conferentie zijn aangenomen, en die zijn opgenomen in bijlage 3 van deze verordening.
5. "Maritieme beveiliging": de combinatie van maatregelen en personele en materiële middelen die het zeevervoer moeten beschermen tegen de gevaren van opzettelijke ongeoorloofde acties.
6. "Centrale nationale veiligheidsautoriteit": de door iedere lidstaat aangewezen nationale autoriteit die verantwoordelijk is voor de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten.
7. "Bevoegde havenveiligheidsautoriteit": de door de centrale nationale autoriteit van iedere lidstaat benoemde autoriteit in iedere haven van de Gemeenschap die de toepassing moet coördineren van de door deze verordening voorgeschreven veiligheidsmaatregelen voor schepen en havenfaciliteiten.
8. "Internationaal zeescheepvaartverkeer": iedere zeeverbinding tussen een haven van een lidstaat en een haven buiten die lidstaat, en omgekeerd.
9. "Binnenlands zeescheepvaartverkeer": iedere verbinding die in zeegebieden tussen een haven in een lidstaat en diezelfde haven of een andere haven in die lidstaat wordt onderhouden.
10. "Geregelde dienst": een reeks overtochten die is georganiseerd om een verbinding tussen twee of meer havens te onderhouden:
 - a) volgens een gepubliceerd dienstrooster;
 - b) met een zodanige regelmaat of frequentie dat zij een herkenbare systematische reeks vormt,
11. "Havenfaciliteit": een locatie waar interactie tussen haven en schip plaatsvindt. Een locatie omvat ankergebieden, ligplaatsen en aanvaarroutes vanuit zee, naar gelang van toepassing.

12. "Schip/haven raakvlak": interacties die plaatsvinden wanneer een schip rechtstreeks en onmiddellijk betrokken is bij activiteiten waarbij sprake is van de verplaatsing van personen of goederen dan wel havendienstverlening aan het schip of vanuit het schip.

Artikel 3

Gemeenschappelijke maatregelen en toepassingsgebied

1. Wat het internationaal zeescheepvaartverkeer betreft passen de lidstaten onverkort de speciale maatregelen ter verbetering van de maritieme beveiliging toe van het SOLAS-Verdrag en deel A van de ISPS-Code, als gedefinieerd in bovenstaand artikel 2, onder de in bovengenoemde teksten bedoelde voorwaarden voor de daarin bedoelde schepen, maatschappijen en havenfaciliteiten.
2. Wat het binnenlands zeescheepvaartverkeer betreft zijn de eisen van bovenstaand lid 1 op dezelfde wijze van toepassing op de voor binnenlandse reizen gebruikte passagiersschepen die behoren tot de klasse A als bedoeld in artikel 4 van Richtlijn 94/18/EG van de Raad van 17 maart 1998 inzake beveiligingsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen⁴², alsmede op hun maatschappijen en de havenfaciliteiten waar zij worden afgehandeld.

De voorschriften van de speciale maatregelen ter verbetering van de maritieme beveiliging van het SOLAS-Verdrag en de ISPS-code met betrekking tot de uitvoering van veiligheidsbeoordelingen, de opstelling van veiligheidsplannen en de aanwijzing van veiligheidsofficieren van maatschappijen en schepen, gelden voor de overige schepen, als omschreven in voorschrift 2, lid 1.1 (toepassing/types schepen) van de speciale maatregelen ter verbetering van de maritieme beveiliging van het SOLAS-Verdrag, die ook voor binnenlandse reizen worden gebruikt. Dezelfde eisen zijn van toepassing op de haven- faciliteiten die hen afhandelen.

3. Bij de tenuitvoerlegging van de bepalingen die voortvloeien uit bovenstaande leden 1 en 2 houden de lidstaten zoveel mogelijk rekening met de aanbevelingen van deel B van de ISPS-code, als gedefinieerd in artikel 2, lid 4.
4. De lidstaten houden zich aan de bepalingen van onderstaande paragrafen van deel B van de ISPS-code als waren deze dwingend:
 - 1.12 (herziening van de scheepsveiligheidsplannen),
 - 1.16 (veiligheidsbeoordeling van de havenfaciliteiten),
 - 4.1 (bescherming van de vertrouwelijkheid van de veiligheidsplannen en –beoordelingen),
 - 4.5 (minimumbevoegdheden van de erkende veiligheidsbedrijven),
 - 4.8 (vaststelling veiligheidsniveau),

⁴² PB L 144 van 15.5.1998, blz. 1 tot en met 115.

- 4.14, 4.15, 4.16 (aanspreekpunten voor verstrekking van inlichtingen over de veiligheidsplannen van havenfaciliteiten),
 - 4.18 (identificatiedocumenten),
 - 4.24 (toepassing door de schepen van de veiligheidsmaatregelen die zijn afgekondigd door de staat in wiens territoriale wateren zij varen),
 - 4.28 (personeelssterkte van de schepen),
 - 4.41 (het doorgeven van inlichtingen wanneer een schip wordt uitgewezen of de toegang wordt ontzegd),
 - 4.45 (schepen van een staat die geen partij is bij het Verdrag),
 - 6.1 (verplichting van de maatschappij om de kapitein inlichtingen over de exploitanten van het schip te verschaffen),
 - 8.3 à 8.10 (minimumnormen voor veiligheidsbeoordeling van schepen),
 - 9.2 (minimumnormen voor het scheepsveiligheidsplan),
 - 13.6 et 13.7 (periodiciteit van de veiligheidsoefeningen en –trainingen van de scheepsbemanningen en de veiligheidsbeambten van maatschappijen en schepen),
 - 15.3 et 15.4 (minimumnormen voor de veiligheidsbeoordeling van een havenfaciliteit),
 - 16.3 et 16.8 (minimumnormen voor het veiligheidsplan van een havenfaciliteit),
 - 18.5 et 18.6 (periodiciteit van de veiligheidsoefeningen en –trainingen in havenfaciliteiten, en voor die van veiligheidsagenten van havenfaciliteiten).
5. Daarom vindt de periodieke herziening van de veiligheidsplannen voor de havenfaciliteiten als voorzien in paragraaf 1.16 van deel B van de ISPS-code telkens plaats wanneer de aard of de bestemming van een havenfaciliteit wordt gewijzigd, en dit uiterlijk drie jaar na de vaststelling van het plan of van de laatste herziening.
6. Op dezelfde wijze verstrekt iedere lidstaat de Commissie en de overige lidstaten de personalia van de als contactpersonen fungerende ambtenaren als bedoeld in paragraaf 4.16 van deel B van de ISPS-code, alsmede de inlichtingen die volgens paragraaf 4.41 van deel B van de ISPS-code moeten worden verstrekt, wanneer een schip gedwongen wordt een haven in de Gemeenschap te verlaten of haar de toegang daartoe wordt ontzegd.

Artikel 4

Verschaffing van inlichtingen

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

Artikel 5

Intracommunautair en binnenlands zeescheepvaartverkeer

1. Volgens deze verordening kan voorschrift 11 (overeenkomsten betreffende andere regelingen op beveiligingsgebied) van de speciale maatregelen ter verbetering van de maritieme beveiliging van het SOLAS-Verdrag van toepassing zijn op het geregeld intracommunautair zeescheepvaartverkeer dat plaatsvindt op vaste routes en gebruik maakt van specifieke eigen havenfaciliteiten.
2. Te dien einde kunnen de lidstaten, ieder wat hem betreft, de bilaterale of multilaterale overeenkomsten sluiten die voorzien zijn in genoemd voorschrift, en met name noodzakelijk ter bevordering van het intracommunautair zeescheepvaartverkeer over korte afstand.

De betrokken lidstaten melden de ontwerpovereenkomsten aan de Commissie.

De Commissie onderzoekt of de ontwerpovereenkomsten een adequaat beschermingsniveau garanderen, met name wat betreft de voorschriften van paragraaf 2 van bovengenoemd voorschrift 11, en of zij in overeenstemming zijn met het Gemeenschapsrecht. Indien de ontwerpovereenkomsten niet aan deze criteria voldoen, neemt de Commissie binnen vier maanden een besluit overeenkomstig de procedure van artikel 12, lid 3; in een dergelijk geval passen de betrokken lidstaten dan het ontwerp aan alvorens tot sluiting van de overeenkomst over te gaan.

3. De periodiciteit van de herziening van deze overeenkomsten, die is voorzien in paragraaf 4 van voorschrift 11 van de speciale maatregelen ter verbetering van de maritieme beveiliging, moet minsten om de drie jaar zijn.
4. De lidstaten mogen dergelijke regelingen op beveiligingsgebied treffen voor de in artikel 3, lid 2, eerste alinea van deze verordening bedoelde passagiersschepen op binnenlandse geregelde diensten en de afhandelende havenfaciliteiten, maar dit mag niet ten koste gaan van het nagestreefde algemene veiligheidsniveau.

De betrokken lidstaat stelt de Commissie jaarlijks vóór 1 juli in kennis van deze maatregelen en van de periodieke herzieningen daarvan.

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

Artikel 6

Incidenteel internationaal zeescheepvaartverkeer

1. Iedere lidstaat stelt aan de hand van de verrichte veiligheidsbeoordelingen van havenfaciliteiten de lijst van betrokken havens op, en stelt de draagwijdte vast van de maatregelen ter uitvoering van de bepalingen van voorschrift 2, lid 2 (draagwijdte van de toepassing op havenfaciliteiten die incidenteel internationale reizen afhandelen) van de speciale maatregelen ter verbetering van de maritieme beveiliging van het SOLAS-Verdrag.

2. Iedere lidstaat deelt de Commissie uiterlijk op 1 juli 2004 deze lijst en de getroffen maatregelen mede.
3. Iedere lidstaat deelt de lijst uiterlijk op bovengenoemde datum mede aan de overige lidstaten.

Artikel 7

Veiligheidscontroles voorafgaande aan het aandoen van een haven in de Gemeenschap

1. Wanneer een schip waarvoor de voorschriften van de speciale maatregelen ter verbetering van de maritieme beveiliging van het SOLAS-Verdrag en de ISPS-code of de voorschriften van artikel 3 van deze verordening gelden meldt dat het een haven in een lidstaat wil aandoen, eist de bevoegde veiligheidsautoriteit van de haven in die lidstaat dat de inlichtingen worden verschaft die zijn voorgeschreven in paragraaf 2.1 van voorschrift 9 (schepen die een haven van een andere verdragsluitende regering willen aandoen) van de speciale maatregelen ter verbetering van de maritieme beveiliging van het SOLAS-Verdrag. De autoriteit onderzoekt de versochte inlichtingen, en past indien nodig de in paragraaf 2 van genoemd voorschrift voorziene procedures toe.
2. De In bovenstaand lid bedoelde inlichtingen worden verschaft:
 - a) minstens vierentwintig uur van tevoren, of
 - b) uiterlijk wanneer het schip de vorige haven verlaat, indien de reisduur minder dan vierentwintig uur bedraagt, of
 - c) zodra deze informatie beschikbaar is, indien de aanloophaven niet bekend is of tijdens de reis wordt veranderd.
3. Voor elk schip wordt een rapport bewaard van de gevolgde procedure.

Artikel 8

Vrijstellingen van de veiligheidscontroles voorafgaande aan het aandoen van een haven

1. De lidstaten mogen de geregelde diensten tussen havens op hun grondgebied vrijstellen van de eis van bovenstaand artikel 7, wanneer aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:
 - a) de maatschappij die de hierboven bedoelde geregelde diensten exploiteert stelt een lijst op, en houdt deze bij, van de betrokken schepen en geeft deze door aan de bevoegde veiligheidsautoriteit van de betrokken haven,

b) voor iedere reis worden de inlichtingen die zijn voorgeschreven in paragraaf 2.2 van voorschrift 9 van de speciale maatregelen ter verbetering van de maritieme beveiliging van het SOLAS-Verdrag ter beschikking worden gehouden van de bevoegde beveiligingsautoriteit van de haven, indien deze dit vraagt. De maatschappij moet een intern systeem opzetten dat garandeert dat genoemde inlichtingen 24 op 24 uur direct nadat daarom is gevraagd aan de bevoegde veiligheidsautoriteit van de haven kunnen worden doorgegeven.

2. Wanneer een internationale geregelde dienst tussen twee of meer lidstaten onderhouden wordt, kan ieder van de betrokken lidstaten de overige lidstaten vragen voor deze dienst vrijstelling te verlenen. Alle betrokken lidstaten werken samen om een vrijstelling voor de betreffende dienst overeenkomstig de voorwaarden van lid 1 te verlenen.
3. De lidstaten controleren periodiek of aan de voorwaarden van de leden 1 en 2 wordt voldaan. Wanneer niet meer wordt voldaan aan minstens één van deze voorwaarden, trekken de lidstaten onmiddellijk de aan de betrokken maatschappij verleende vrijstelling in.
4. De lidstaten stellen een lijst op van de maatschappijen en schepen die op grond van dit artikel zijn vrijgesteld, alsmede iedere bijgewerkte lijst. Zij delen deze lijsten aan de Commissie mede.

Artikel 9

Veiligheidscontroles in de havens in de Gemeenschap

1. De certificaatcontrole, als omschreven in paragraaf 1.1 van voorschrift 9 (controle van de schepen in de haven) van de speciale maatregelen ter verbetering van de maritieme beveiliging van het SOLAS-Verdrag wordt in de haven verricht door de bevoegde veiligheidsautoriteit van de haven als gedefinieerd in lid 7 van artikel 2 van deze verordening, of door de inspecteurs als gedefinieerd in lid 5 van artikel 2 van Richtlijn 95/21/EG van de Raad van 19 juli 1995 betreffende de havenstaatcontrole⁴³, als gewijzigd bij Richtlijn 2001/106/EG van het Europees Parlement en de Raad van 19 december 2001⁴⁴.
2. Wanneer de in het kader van de havenstaatcontrole optredende inspecteur niet ressorteert onder de bevoegde veiligheidsautoriteit van de haven als gedefinieerd in lid 7 van artikel 2 van deze verordening en van mening is dat er ernstige redenen zijn om aan te nemen dat het schip niet voldoet aan de voorschriften van de speciale maatregelen ter verbetering van de maritieme beveiliging van het SOLAS-Verdrag of de ISPC-code, wendt hij zich onverwijld tot genoemde bevoegde veiligheidsautoriteit van de haven, die daarop de maatregelen treft welke zijn voorzien in de paragrafen 1.2 en 1.3 van voorschrift 9 van de speciale maatregelen ter verbetering van de maritieme beveiliging van het SOLAS-Verdrag.

⁴³ PB L 157 van 7.7.1995, blz. 1 tot en met 19.

⁴⁴ PB L 19 van 22.1.2002, blz. 17 tot en met 31.

Implementatie en conformiteitscontrole

1. De lidstaten kwijten zich van de bestuurlijke en controlerende taken die voortvloeien uit de bepalingen van de speciale maatregelen ter verbetering van de maritieme beveiliging van het SOLAS-Verdrag en de ISPS-code. Zij zorgen ervoor dat alle nodige middelen worden besteed en daadwerkelijk ingezet voor de tenuitvoerlegging van de bepalingen van deze verordening.
2. Overeenkomstig voorschrift 13 van de speciale maatregelen ter verbetering van de maritieme beveiliging van het SOLAS-Verdrag wijzen de lidstaten de nationale autoriteit aan die verantwoordelijk is voor de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten. Deze centrale nationale autoriteit is de correspondent van de Commissie bij de toepassing van deze verordening.
3. De lidstaten stellen, ieder wat hen betreft, een nationaal plan vast voor de implementatie van deze verordening. Zij nemen iedere maatregel die de vervroegde uitvoering verzekert van:
 - de benoeming van een centrale nationale autoriteit, als omschreven in het vorige lid, voor 1 januari 2004;
 - de uitvoering van veiligheidsbeoordelingen van schepen en havenfaciliteiten, alsmede de aanwijzing van beveiligingsbeambten voor schepen, havenfaciliteiten en bij maatschappijen vóór 1 maart 2004;
 - de goedkeuring van de veiligheidsplannen voor schepen en havenfaciliteiten vóór 1 mei 2004 ;
 - de afgifte van internationale beveiligingscertificaten voor schepen vóór 1 juni 2004.
4. Zes maanden na de datum van inwerkingtreding van deze verordening begint de Commissie, in samenwerking met de in bovenstaand lid 2 bedoelde autoriteit, door middel van inspecties de controlemodaliteiten voor de tenuitvoerlegging van de in het kader van deze verordening aangenomen nationale plannen te controleren. Bij deze inspecties wordt gekeken naar de door in bovenstaand lid 2 bedoelde autoriteit verschaft informatie, met name de controlerapporten. De uitvoeringsbepalingen van deze inspecties worden vastgesteld volgens de procedure van artikel 12, lid 2.
5. De beampten die door de Commissie werden belast met de uitvoering van deze inspecties overeenkomstig bovenstaand lid 4, produceren, alvorens daartoe over te gaan, een van de diensten van de Commissie uitgaande schriftelijke machtiging waarin de aard en het doel van de inspecties staan aangegeven, alsmede de datum waarop zij geacht werd te beginnen. De Commissie licht de bij de inspecties betrokken lidstaten tijdig van tevoren in.

Indien men wil controleren of de uitvoering van de nationale plannen daadwerkelijk plaatsvindt, kunnen de inspecties indien nodig worden uitgebreid tot de diensten die belast zijn met het controleren van de havenfaciliteiten, de maatschappijen en de schepen. In dat geval vinden de inspecties zonder voorafgaande waarschuwing plaats.

De betrokken lidstaat onderwerpt zich aan deze inspecties en ziet erop toe dat de betrokken organen of personen dat eveneens doen.

6. De Commissie geeft de inspectierapporten door aan de betrokken lidstaat, die binnen drie maanden na ontvangst meldt welke maatregelen hij genomen heeft om eventuele tekortkomingen te verhelpen. Het rapport en het antwoord van de in lid 2 bedoelde autoriteit werden doorgegeven aan het in artikel 12, lid 1 bedoelde comité.
7. Het agentschap dat is opgericht bij Verordening nr. 1406/2002/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 tot oprichting van een Europees Agentschap voor maritieme beveiliging⁴⁵, assisteert, overeenkomstig haar reglement, de Commissie bij de uitvoering van haar inspectietaken, en bij de opslag en follow-up van de gegevens die door de lidstaten worden verstrekt krachtens de artikelen 3, lid 6, 4, 5, 6, 8 en 10 van deze verordening.

Artikel 11

Aanpassingen

Overeenkomstig de procedure van artikel 12, lid 2 kunnen er bepalingen worden vastgesteld die tot doel hebben:

- in het kader van deze verordening de latere wijzigingen van de door de verordening bedoelde internationale instrumenten toe te passen,
- in het licht van de opgedane ervaring de verplichtingen van artikel 3, lid 4 van deze verordening uit te breiden tot andere paragrafen van deel B van de ISPS-code, of een geharmoniseerde regeling op te stellen voor de toepassing daarvan.

Artikel 12

Comité

1. De Commissie wordt bijgestaan door het Comité van maritieme beveiliging en voorkoming van verontreiniging door schepen (COSS), dat is opgericht bij artikel 3 van Verordening nr. 2099/2002/EG van het Europees Parlement en de Raad van 5 november 2002 tot oprichting van een Comité voor maritieme beveiliging en voorkoming van verontreiniging door schepen (COSS)⁴⁶.
2. Indien er wordt verwezen naar dit lid zijn de artikelen 5 en 7 van toepassing van Besluit 1999/468/EG van de Raad van 28 juni 1999 tot vaststelling van de voorwaarden voor de uitoefening van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden⁴⁷ met inachtneming van de bepalingen van artikel 8 van dit besluit.

De in artikel 5, lid 6 van het Besluit 1999/468/EG voorziene periode wordt gesteld op een maand.

⁴⁵ PB L 208 van 5.8.2002, blz. 1 tot en met 9.

⁴⁶ PB L 324 van 29.11.2002, blz. 1.

⁴⁷ PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23.

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

Artikel 13

Sancties

De sancties die zijn voorzien in geval van overtreding van de bepalingen van deze verordening zijn doeltreffend, evenredig en ontradend.

Artikel 14

Inwerkingtreding

Deze verordening treedt in werking op de twintigste dag volgende op die van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Unie*. Hij is van toepassing op 1 juli 2004, met uitzondering van de bepalingen van artikel 10, lid 3, die in werking treden en van toepassing zijn op de in dit artikel genoemde data.

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

Gedaan te Brussel, op [...]

Voor het Europees Parlement
De Voorzitter

Voor de Raad
De Voorzitter

BIJLAGE 1

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

"HOOFDSTUK XI-2

SPECIALE MAATREGELEN TER VERBETERING VAN DE BEVEILIGING OP ZEE

Voorschrift 1

Definities

- 1 In dit hoofdstuk wordt, tenzij uitdrukkelijk anders bepaald, verstaan onder:
- .1 *Bulkcarrier*: een bulkcarrier als omschreven in voorschrift IX/1.6.
 - .2 *Chemicaliëntankschip*: een chemicaliëntankschip als omschreven in voorschrift VII/8.2.
 - .3 *Gastankschip*: een gastankschip zoals omschreven in voorschrift VII/11.2.
 - .4 *Hogesnelheidsvaartuig*: een vaartuig als omschreven in voorschrift X/1.2.
 - .5 *Booreenheid*: een mechanisch voortbewogen booreenheid als omschreven in voorschrift IX/1, zich niet op locatie bevindend.
 - .6 *Olietankschip*: een olietankschip als omschreven in voorschrift II-1/2.12.
 - .7 *Maatschappij*: een maatschappij als omschreven in voorschrift IX/1.
 - .8 *Ship/haveninterface*: de interacties die optreden bij rechtstreekse en onmiddellijke betrokkenheid van een schip bij acties waarvan sprake is van verplaatsing van personen of goederen, dan wel verlening van havendiensten aan of vanuit het schip.
 - .9 *Havenfaciliteit*: een door de verdragsluitende regering of de aangewezen autoriteit vastgestelde locatie waar het schip/haven raakvlak plaatsvindt. Deze omvat onder meer ankerplaatsen, ligplaatsen en aanvaarroutes, naar gelang van toepassing.
 - .10 *Schip-tot-schip-activiteit*: iedere niet met een havenfaciliteit verband houdende activiteit die de overdracht van goederen of personen van het ene schip naar het andere omvat.
 - .11 *Aangewezen autoriteit*: de organisatie(s) of de bestuurlijke instantie(s) die van de verdragsluitende regering verantwoordelijk worden gesteld voor de implementatie van de bepalingen van dit hoofdstuk met betrekking tot de beveiliging van havenfaciliteiten en schip/haveninterfaces, vanuit het oogpunt van de havenfaciliteit.

- .12 *International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code*: de internationale code voor de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten, bestaande uit deel A (waarvan de bepalingen als dwingend worden behandeld) en deel B (waarvan de bepalingen als aanbevelingen worden behandeld), als aangenomen op 12 december 2002 bij resolutie 2 van de Conferentie van verdragsluitende staten bij het Internationaal Verdrag ter beveiliging van mensenlevens op zee, 1974, als eventueel gewijzigd door de organisatie, op voorwaarde dat :
 - .1 wijzigingen van deel A van de code worden aangenomen, ten uitvoer worden gelegd en in werking treden overeenkomstig artikel VIII van dit Verdrag betreffende de wijzigingsprocedures die voor de Bijlage, met uitzondering van hoofdstuk I, gelden, en
 - .2 wijzigingen van deel B van de code worden aangenomen door de Maritieme Veiligheidscommissie overeenkomstig het reglement van orde.
- .13 *Veiligheidsincident*: iedere verdachte handeling of omstandigheid die bedreigend is voor de veiligheid van een schip, met inbegrip van de veiligheid van een booreenheid, een hogesnelheidsvaartuig, een havenfaciliteit, een schip/haven raakvlak of een schip-tot-schip-activiteit.
- .14 *Veiligheidsniveau*: gradering van het risico dat een poging tot veiligheidsincident wordt ondernomen of dat een veiligheidsincident plaatsvindt.
- .15 *Veiligheidsverklaring*: een overeenkomst tussen een schip en een havenfaciliteit dan wel een ander schip waarmee interactie is, waarin de door partijen te nemen veiligheidsmaatregelen vermeld staan.
- .16 *Erkende veiligheidsorganisatie*: een organisatie die over de vereiste deskundigheid op veiligheidsgebied en kennis van schip en havenoperaties beschikt, en die gemachtigd is de door dit hoofdstuk of door deel A van de ISPS-Code voorgeschreven beoordelingen, verificaties, goedkeuringen of certificatiwerkzaamheden te verrichten.

2 In de voorschriften 3 tot en met 13 omvat de term "schip" ook booreenheden en hogesnelheidsvaartuigen.

3 Met de in dit hoofdstuk gebruikte term "alle schepen" worden alle schepen bedoeld waarop dit hoofdstuk van toepassing is.

4 Wanneer in de voorschriften 3, 4, 7, 10, 11, 12 en 13 de term "verdragsluitende regering" wordt gebruikt, wordt hiermee ook de "aangewezen autoriteit" bedoeld.

Voorschrift 2

Toepassing

1 Dit hoofdstuk is van toepassing op:

- .1 de volgende soorten schepen die voor internationale reizen worden gebruikt:
 - .1.1 passagiersschepen met inbegrip van hogesnelheidspassagiersvaartuigen;

.1.2 vrachtschepen, met inbegrip van hogesnelheidsvaartuigen met een bruto tonnage van 500 of meer; en

.1.3 booreenheden; en

.2 havenfaciliteiten die voor internationale reizen gebruikte schepen afhandelen.

2. Onverminderd de bepalingen van paragraaf 1.2, beslissen de verdragsluitende staten in hoeverre dit hoofdstuk en de relevante hoofdstukken van deel A van de ISPS-Code van toepassing zijn op die havenfaciliteiten op hun grondgebied die niet hoofdzakelijk voor internationale reizen makende schepen worden gebruikt, maar incidenteel schepen die in verband met een internationale reis aankomen of afvaren moeten afhandelen.

2.1 De verdragsluitende staten baseren hun besluiten, krachtens paragraaf 2 op veiligheidsbeoordelingen van havenfaciliteiten die worden verricht overeenkomstig het bepaalde in deel A van de ISPS-Code.

2.2 Geen enkel door een verdragsluitende regering krachtens paragraaf 2 genomen besluit mag ten koste gaan van het door dit hoofdstuk of door deel A van de ISPS-Code beoogde veiligheidsniveau.

3 Dit hoofdstuk is niet van toepassing op oorlogsschepen, hulpschepen of andere schepen die het eigendom zijn of geëxploiteerd worden door een verdragsluitende regering en uitsluitend voor niet-commerciële overheidsdiensten worden gebruikt.

4 Niets in dit hoofdstuk mag afbreuk doen aan de uit het internationaal recht voortvloeiende rechten en verplichtingen van staten.

Voorschrift 3

Verplichtingen van de verdragsluitende staten met betrekking tot de beveiliging

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

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

Voorschrift 4

Eisen voor maatschappijen en schepen

1 De maatschappijen leven de relevante eisen van dit hoofdstuk en van deel A van de ISPS-Code na , waarbij ze rekening houden met de in deel B van de ISPS-Code gegeven richtsnoeren.

2 De schepen leven de relevante eisen van dit hoofdstuk en van deel A van de ISPS-Code na, waarbij ze rekening houden met de in deel B van de ISPS-Code gegeven richtsnoeren. De naleving wordt gecontroleerd en gecertificeerd overeenkomstig de bepalingen van deel A van de ISPS-Code.

3 Alvorens een haven binnen te lopen, of terwijl het zich in een haven op het grondgebied van een verdragsluitende regering bevindt, voldoet een schip aan de eisen met betrekking tot het door die verdragsluitende regering vastgestelde veiligheidsniveau, indien dit veiligheidsniveau hoger is dan het door de Administratie voor dat schip vastgestelde veiligheidsniveau.

4 Schepen reageren zo spoedig mogelijk op iedere overschakeling op een hoger veiligheidsniveau.

5 Indien een schip zich niet houdt aan de eisen van dit hoofdstuk of van deel A van de ISPS-Code, dan wel niet kan voldoen aan de eisen met betrekking tot het door de Administratie of door een andere verdragsluitende regering vastgestelde en op dat schip van toepassing zijnde veiligheidsniveau, dan meldt het schip dit aan de betreffende bevoegde autoriteit alvorens over te gaan tot enige schip/haven raakvlak of alvorens de haven binnen te lopen, afhankelijk van de situatie die zich het eerst voordoet.

Voorschrift 5

Specifieke verantwoordelijkheid van de maatschappijen

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

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

Voorschrift 6

Scheepsveiligheidsalarmsysteem

1 Alle schepen worden uitgerust met een scheepsveiligheidsalarmsysteem, en wel als volgt:

- .1 op of na 1 juli 2004 gebouwde schepen;
- .2 vóór 1 juli 2004 gebouwde passagiersschepen, met inbegrip van hogesnelheidspassagiersvaartuigen, ten laatste bij de eerste inspectie van de radio-installatie na 1 juli 2004;

- .3 vóór 1 juli 2004 gebouwde olietankschepen, chemicaliëntankers, gastankers, bulkcarriers en hogesnelheidsvrachtvaartuigen, met een brutotonnage van 500 en meer, ten laatste bij de eerste inspectie van de radio-installatie na 1 juli 2004; en
- .4 andere vrachtschepen met een brutotonnage van 500 en meer en booreenheden die vóór 1 juli 2004 gebouwd zijn, ten laatste bij de eerste inspectie van de radio-installatie na 1 juli 2006.

2 Wanneer het scheepsveiligheidsalarmsysteem wordt ingeschakeld:

- .1 stelt het een schip/walveiligheidsalarm in werking en zendt dit naar een door de Overheid aangewezen bevoegde autoriteit, die in deze omstandigheden ook de maatschappij kan zijn, dat de identiteit en positie van het schip vermeldt en aangeeft of de veiligheid van het schip wordt bedreigd of in gevaar is gebracht;
- .2 zendt dit scheepsveiligheidsalarm niet naar andere schepen;
- .3 stelt geen alarm aan boord van het schip in werking; en
- .4 houdt het scheepsveiligheidsalarm in werking totdat het wordt uitgeschakeld en/of opnieuw wordt ingesteld.

3 Het scheepsveiligheidsalarmsysteem:

- .1 kan vanaf de navigatiebrug en op minstens één andere plaats worden ingeschakeld;
- .2 voldoet aan prestatienormen die niet lager zijn dan de door de Organisatie aangenomen normen.

4 De inschakelpunten van het scheepsveiligheidsalarmsysteem zijn zo ontworpen dat het scheepsveiligheidsalarm niet per ongeluk kan worden ingeschakeld.

5 Aan de eis van een scheepsveiligheidsalarmsysteem kan worden voldaan met een radio-installatie die is aangepast aan de eisen van hoofdstuk IV, maar dan ook aan alle eisen van dit voorschrift moet voldoen.

6 Wanneer een Administratie een melding binnenkrijgt van een scheepsveiligheidsalarm, stelt die Administratie onmiddellijk de staat (staten) in de nabijheid waarvan het schip zich op dat moment bevindt in kennis.

7 Wanneer een verdragsluitende regering een melding ontvangt van een scheepsveiligheidsalarm van een schip dat niet gerechtigd is onder zijn vlag te varen, stelt die verdragsluitende regering onmiddellijk de desbetreffende Administratie in kennis en, indien van toepassing, de staat (staten) in de nabijheid waarvan het schip zich op dat moment bevindt.

Voorschrift 7

Bedreigingen voor schepen

1 De verdragsluitende staten stellen veiligheidsniveaus vast, en zorgen ervoor dat in hun territoriale wateren varende schepen, of schepen die hebben medegedeeld dat zij van plan zijn zich in hun territoriale wateren te begeven, over deze veiligheidsniveaus worden geïnformeerd.

2 De verdragsluitende staten zorgen voor een aanspreekpunt waar deze schepen om raad of bijstand kunnen vragen, en waar zij eventuele met de veiligheid verband houdende zorgen over andere schepen, scheepsbewegingen of berichten kunnen melden.

3 Indien is vastgesteld dat er gevaar bestaat voor een aanval, licht de betrokken verdragsluitende regering de betrokken schepen en hun Administraties in over:

- .1 het huidige veiligheidsniveau;
- .2 de veiligheidsmaatregelen die de betrokken schepen moeten nemen om zichzelf tegen een aanval te beschermen, overeenkomstig de bepalingen van deel A van de ISPS-code; en
- .3 de veiligheidsmaatregelen die de kuststaat besloten heeft te nemen, naar gelang van toepassing.

Voorschrift 8

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

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

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

Voorschrift 9

Controle- en handhavingsmaatregelen

1 Controle van schepen in de haven

- 1.1 Volgens dit hoofdstuk kan ieder schip waarop dit hoofdstuk van toepassing is in de haven van een andere verdragsluitende regering gecontroleerd worden door bevoegde ambtenaren van die regering, die eveneens de functies van voorschrift I/19 kunnen vervullen. Bij deze controle wordt alleen geverifieerd of het schip beschikt over een geldig internationaal veiligheidscertificaat of een geldig voorlopig internationaal veiligheidscertificaat dat is afgegeven krachtens het bepaalde in deel A van de ISPS-Code ("certificaat"), hetgeen aanvaard wordt indien het geldig is, tenzij er gegronde redenen zijn om aan te nemen dat het schip niet voldoet aan de eisen van dit hoofdstuk of van deel A van de ISPS-Code.
- 1.2 Wanneer die gegronde redenen aanwezig zijn, of wanneer er desgevraagd geen geldig certificaat wordt overgelegd, leggen de bevoegde ambtenaren van de verdragsluitende regering één of meer controlemaatregelen op met betrekking tot het schip, overeenkomstig het bepaalde in paragraaf 1.3. Al deze opgelegde maatregelen moeten evenredig zijn en er moet rekening worden gehouden met de in deel B van de ISPS-Code gegeven richtsnoeren.
- 1.3. De volgende controlemaatregelen kunnen worden opgelegd: inspectie van het schip, ophouding van het schip, aanhouding van het schip, beperking van de bedrijfsvoering, met inbegrip van bewegingen binnen de haven, of uitwijzing van het schip uit de haven. Ter aanvulling van deze controlemaatregelen, of in plaats daarvan, kunnen ook andere, minder verregaande administratieve of corrigerende maatregelen worden genomen.

2 Schepen die voornemens zijn een haven van een andere verdragsluitende regering aan te doen

- 2.1 In de zin van dit hoofdstuk kan een verdragsluitende regering eisen dat schepen die voornemens zijn zijn havens aan te doen onderstaande informatie verschaffen aan bevoegde ambtenaren van die regering, teneinde de naleving van dit hoofdstuk te verzekeren voordat het schip de haven binnenloopt, en zo te vermijden dat er controlemaatregelen moeten worden opgelegd of stappen ondernomen:
 - .1 of het schip beschikt over een geldig certificaat, en de naam van de autoriteit die het heeft uitgereikt;
 - .2 het veiligheidsniveau waarop het schip momenteel opereert;
 - .3 het veiligheidsniveau waarop het schip in een vorige haven heeft geopereerd, toen het een schip/haven raakvlak heeft uitgevoerd binnen het in paragraaf 2.3 aangegeven tijdsbestek;
 - .4 eventuele speciale of aanvullende beveiligingsmaatregelen die door het schip zijn genomen in een vorige haven waar het een schip/haven

raakvlak heeft uitgevoerd binnen het in paragraaf 2.3 aangegeven tijdsbestek;

- .5 of de passende scheepsveiligheidsprocedures zijn gevolgd gedurende een schip-tot-schip-activiteit binnen het in paragraaf 2.3 vermelde tijdsbestek; of
- .6 andere praktische met beveiliging verband houdende informatie (maar geen details over het scheepsveiligheidsplan) rekening houdend met de in deel B van de ISPS-Code gegeven richtsnoeren.

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

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

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

3 Aanvullende bepalingen

3.1 Indien:

- .1 een in paragraaf 1.3 bedoelde controlemaatregel wordt opgelegd die verder gaat dan een gewone administratieve of corrigerende maatregel; of
 - .2 één van de in paragraaf 2.5 bedoelde stappen wordt ondernomen, stelt een bevoegde ambtenaar van de verdragsluitende regering de Administratie onverwijld schriftelijk op de hoogte van de opgelegde controlemaatregelen of ondernomen stappen, alsmede van de redenen daarvoor. De verdragsluitende regering die de controlemaatregelen oplegt of de stappen onderneemt meldt ook aan het erkend beveiligingsbedrijf dat het certificaat voor het betreffende schip heeft afgegeven, en aan de Organisatie wanneer deze controlemaatregelen zijn opgelegd of deze stappen zijn ondernomen.
- 3.2 Wanneer een schip de toegang tot de haven wordt ontzegd of wordt uitgewezen, dienen de havenstaatautoriteiten de bewuste feiten mede te delen aan de havenstaatautoriteiten van de volgende in aanmerking komende aanloophavens, indien deze bekend zijn, en eventuele andere in aanmerking komende kuststaten, rekening houdende met door de Organisatie te ontwikkelen richtsnoeren. De geheimhouding en beveiliging van deze meldingen worden gegarandeerd.
- 3.3 Het ontzeggen van de toegang tot de haven overeenkomstig de paragrafen 2.4 en 2.5 of uitwijzing overeenkomstig de paragrafen 1.1 tot en met 1.3 zijn maatregelen die alleen worden opgelegd wanneer de bevoegde ambtenaren van de verdragsluitende regering gegronde redenen hebben om aan te nemen dat het schip een onmiddellijke bedreiging vormt voor beveiliging of veiligheid van schepen of andere goederen, en er geen andere passende middelen zijn om die dreiging weg te nemen.
- 3.4 De oplegging van de in paragraaf 1.3 bedoelde controlemaatregelen en het nemen van de in paragraaf 2.5 bedoelde stappen overeenkomstig deze verordening, vinden niet langer plaats wanneer de niet-naleving die aanleiding gaf tot controlemaatregelen of stappen naar tevredenheid van de verdragsluitende regering is rechtgezet, rekening houdende met eventuele door het schip of de Administratie voorgestelde acties.
- 3.5 Wanneer verdragsluitende staten controle uitoefenen krachtens paragraaf 1 of stappen ondernemen krachtens paragraaf 2:
- .1 wordt al het mogelijke gedaan om te vermijden dat een schip ten onrechte wordt aangehouden of opgehouden. Indien een schip daardoor ten onrechte wordt aangehouden of opgehouden, heeft het recht op schadevergoeding voor eventuele geleden verliezen of schade; en

- .2 wanneer toegang tot het schip in noodgevallen en om humanitaire of veiligheidsredenen noodzakelijk is, mag deze niet worden belet.

Voorschrift 10

Eisen met betrekking tot havenfaciliteiten

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

Voorschrift 11

Alternatieve veiligheidsovereenkomsten

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

Voorschrift 12

Gelijkwaardige veiligheidsregelingen

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

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

Voorschrift 13

Verschaffing van informatie

1 De verdragsluitende staten delen uiterlijk 1 juli 2004 de volgende gegevens mede aan de Organisatie, en stellen deze ter informatie ter beschikking van maatschappijen en schepen:

- .1 de namen en contactgegevens van hun nationale autoriteit of autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten;
- .2 de locaties op hun grondgebied die onder de goedgekeurde veiligheidsplannen voor havenfaciliteiten vallen;
- .3 de namen en contactgegevens van degenen die zijn aangewezen om te allen tijde beschikbaar te zijn voor het ontvangen van en reageren op de schip/walveiligheidsalarms, als bedoeld in voorschrift 6.2.1;
- .4 de namen en contactgegevens van degenen die zijn aangewezen om te allen tijde beschikbaar te zijn voor het ontvangen van en reageren op eventuele mededelingen van verdragsluitende staten die de controle- en nalevingsmaatregelen uitvoeren, als bedoeld in voorschrift 9.3.1; en
- .5 de namen en contactgegevens van degenen die zijn aangewezen om te allen tijde beschikbaar te zijn voor het adviseren of assisteren van schepen, en aan wie schepen eventuele met de veiligheid verband houdende zorgen als bedoeld in voorschrift 7.2 kunnen melden; en verwerken deze informatie, zodra zich daarin wijzigingen voordoen. De Organisatie verspreidt deze gegevens onder andere verdragsluitende staten ter informatie van hun beambten.

2 De verdragsluitende staten delen uiterlijk 1 juli 2004 aan de Organisatie de namen en contactgegevens mede van alle erkende beveiligingsorganisaties die bevoegd zijn namens hen op te treden, met de bijzonderheden van de specifieke verantwoordelijkheid van deze organisaties en de voorwaarden waaronder bevoegdheden aan hen zijn gedelegeerd. Deze gegevens worden bijgewerkt zodra zich daarin wijzigingen voordoen. De Organisatie verspreidt deze gegevens onder andere verdragsluitende staten ter informatie van hun ambtenaren.

3 De verdragsluitende staten verstrekken aan de Organisatie uiterlijk op 1 juli 2004 een lijst waarop de goedgekeurde havenveiligheidsplannen voor de zich op hun grondgebied bevindende havenfaciliteiten vermeld staan, alsmede de door elk goedgekeurd havenveiligheidsplan bestreken locatie of locaties, met bijbehorende goedkeuringsdatum, en doen nadien verdere mededelingen in geval van onderstaande wijzigingen:

- .1 wijzigingen met betrekking tot de door een goedgekeurd havenveiligheidsplan bestreken locatie of locaties moeten worden ingevoerd of zijn ingevoerd. In deze gevallen worden de wijzigingen met betrekking tot de door het plan bestreken locatie of locaties medegedeeld, alsmede de datum waarop deze wijzigingen moeten worden ingevoerd of zijn geïmplementeerd;
- .2 een goedgekeurd havenveiligheidsplan dat aanvankelijk op de bij de Organisatie ingediende lijst stond, moet worden ingetrokken of is ingetrokken. In deze gevallen moet worden medegedeeld op welke datum de intrekking zal ingaan of is ingegaan, en wordt de Organisatie zo spoedig als praktisch mogelijk is ingelicht.
- .3 de lijst van goedgekeurde havenveiligheidsplannen moet worden uitgebreid. In deze gevallen moeten de door het plan bestreken locatie of locaties en de datum van goedkeuring worden medegedeeld.

4 De verdragsluitende staten verstrekken na 1 juli om de vijf jaar aan de Organisatie een herziene en bijgewerkte lijst, waarop alle goedgekeurde havenveiligheidsplannen voor de zich op hun grondgebied bevindende havenfaciliteiten staan aangegeven met de door ieder goedgekeurd havenveiligheidsplan bestreken locatie of locaties en de desbetreffende data van goedkeuring (en de datum van goedkeuring van eventuele wijzigingen), die volgt op en in de plaats komt van alle informatie die overeenkomstig paragraaf 3 gedurende de voorgaande vijf jaar is medegedeeld.

5 De verdragsluitende staten delen de Organisatie de overeenkomsten mede die krachtens voorschrift 11 zijn gesloten. De medegedeelde informatie omvat:

- .1 de namen van de verdragsluitende staten die de overeenkomst hebben gesloten;
- .2 de onder de overeenkomst vallende havenfaciliteiten en vaste routes;
- .3 de periodiciteit van de herziening van de overeenkomst;
- .4 de datum van inwerkingtreding van de overeenkomst en
- .5 informatie over eventueel overleg dat heeft plaatsgevonden met andere verdragsluitende staten;

Naderhand delen zij zo spoedig als praktisch mogelijk is de Organisatie mede, wanneer de overeenkomst is gewijzigd of is afgelopen.

6 Iedere verdragsluitende regering die krachtens het bepaalde in voorschrift 12 gelijkwaardige veiligheidsregelingen toestaat met betrekking tot een schip dat gerechtigd is onder haar vlag te varen of met betrekking tot een op haar grondgebied gelegen havenfaciliteit deelt de bijzonderheden daaromtrent mede aan de Organisatie

7 De Organisatie stelt de krachtens paragraaf 3 medegedeelde informatie ter beschikking van andere verdragsluitende staten die daarom vragen.

BIJLAGE 2

INTERNATIONALE CODE VOOR DE BEVEILIGING VAN SCHEPEN EN HAVENFACILITEITEN

PREAMBULE

- 1 De Diplomatieke Conferentie inzake maritieme veiligheid, die in december 2002 in Londen is gehouden heeft, ter verhoging van de veiligheid op zee, nieuwe bepalingen aan het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974 toegevoegd, en de onderhavige Code goedgekeurd. Deze nieuwe maatregelen vormen het internationale kader voor samenwerking tussen schepen en havenfaciliteiten om activiteiten die een bedreiging vormen voor de veiligheid in het zeevervoer op te sporen en tegen te houden.
2. Na de tragische gebeurtenissen van 11 september 2001 is op de tweeëntwintigste zitting van de Vergadering van de Internationale Maritieme Organisatie ('de Organisatie') in november 2001 unaniem overeengekomen nieuwe maatregelen voor de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten te ontwikkelen. Genoemde maatregelen zijn in december 2002 vastgesteld door een Conferentie van verdragsluitende staten bij het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974 (bekend als de Diplomatieke Conferentie inzake maritieme veiligheid). De voorbereiding voor de Diplomatieke Conferentie was toevertrouwd aan de *Commissie maritieme veiligheid* (MSC) van de Organisatie, op basis van suggesties die door lidstaten, intergouvernementele organisaties en niet-gouvernementele organisaties tijdens het overleg met de Organisatie zijn ingediend
- 3 Op de eerste buitengewone zitting, eveneens in november 2001, heeft de MSC een Tussentijdse MSC-werkgroep maritieme veiligheid opgericht, teneinde de ontwikkeling en vaststelling van geschikte veiligheidsmaatregelen te versnellen. De eerste bijeenkomst van de Tussentijdse MSC-werkgroep maritieme veiligheid vond plaats in februari 2002, en het resultaat van de daar gevoerde besprekingen is gerapporteerd aan en besproken op de vijfenzeventigste zitting van de MSC in mei 2002; er is een ad hoc-werkgroep opgericht om de gedane voorstellen verder uit te werken. Op de vijfenzeventigste zitting van de MSC is het rapport van deze werkgroep behandeld en is de aanbeveling gedaan het werk door een volgende Tussentijdse MSC-werkgroep, in september 2002, te laten voortzetten. Op de zesenzeventigste zitting van de MSC is het resultaat van de werkzaamheden van de Tussentijdse MSC-werkgroep van september 2002, en van de direct aan de Diplomatieke Conferentie voorafgaande verdere werkzaamheden van de MSC-werkgroep in combinatie met de zesenzeventigste zitting van de MSC in december 2002, direct vóórafgaand aan de Diplomatieke Conferentie besproken, en is overeenstemming bereikt over de definitieve versie van de door de Diplomatieke Conferentie te behandelen voorstellen.

- 4 De Diplomatieke Conferentie (9 tot en met 13 december 2002) heeft ook wijzigingen van de bestaande bepalingen van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee (SOLAS 74) vastgesteld, die de invoering van de eis om automatische identificatiesystemen aan te brengen moeten versnellen, en nieuwe voorschriften aan hoofdstuk XI-1 van SOLAS 74 toegevoegd met betrekking tot de aanbrengring van het scheepsidentificatienummer en het voeren van een continu gegevensoverzicht. Daarnaast heeft de Diplomatieke Conferentie een aantal resoluties aangenomen, waaronder resoluties met betrekking tot de implementatie en herziening van deze Code, technische samenwerking en de samenwerking met de Internationale Arbeidsorganisatie en de Wereld Douane Organisatie. Erkend werd dat het bij de voltooiing van het werk van deze twee organisaties nodig kan zijn bepaalde nieuwe bepalingen met betrekking tot maritieme veiligheid te beoordelen en te wijzigen.
- 5 De bepalingen van hoofdstuk XI-2 van SOLAS 74 en deze Code zijn van toepassing op schepen en havenfaciliteiten. De overeenkomst om SOLAS 74 uit te breiden tot havenfaciliteiten was gebaseerd op het feit dat SOLAS 74 de snelste manier was om ervoor te zorgen dat de vereiste veiligheidsmaatregelen snel zouden worden ingevoerd en in werking traden. Er is evenwel ook afgesproken dat de voor havenfaciliteiten geldende bepalingen uitsluitend van toepassing zijn op het schip/haven raakvlak. De meer algemene problematiek van de veiligheid van havengebieden wordt onderwerp van verdere gezamenlijke werkzaamheden van de Internationale Maritieme Organisatie en de Internationale Arbeidsorganisatie. Ook werd overeengekomen dat de bepalingen geen betrekking dienden te hebben op de feitelijke reacties op aanvallen of tot eventueel noodzakelijke opruimingsactiviteiten na een dergelijke aanval.
- 6 Bij het opstellen van de bepalingen is ervoor gezorgd dat zij verenigbaar waren met de bepalingen van het - gewijzigde - Internationale Verdrag van 1978 betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst, de ISM-Code (*International Safety Management*) en het geharmoniseerde systeem van inspectie en certificering.
- 7 De bepalingen betekenen een aanzienlijk gewijzigde opstelling van de internationale maritieme bedrijven ten aanzien van het punt van de veiligheid van het zeevervoer. Erkend wordt dat genoemde bepalingen voor bepaalde verdragsluitende staten een aanzienlijke aanvullende last kunnen vormen. Het belang van technische samenwerking om verdragsluitende staten bij te staan bij het implementeren van de bepalingen wordt volledig erkend.
- 8 Implementatie van de bepalingen vereist een doorlopende doeltreffende samenwerking tussen en begrip van allen die betrokken zijn bij (het gebruik van) schepen en havenfaciliteiten, met inbegrip van scheepsbemanning, havenpersoneel, passagiers, personen met belangen met betrekking tot vracht, het bestuur van schepen en havens en functionarissen van nationale en plaatselijke instanties met verantwoordelijkheden op het gebied van de veiligheid. Bestaande werkwijzen en procedures dienen te worden beoordeeld, en aangepast indien zij geen adequaat veiligheidsniveau bieden. In het belang van een verbeterde maritieme veiligheid zullen scheepvaart- en havenindustrieën en nationale en plaatselijke instanties bijkomende verantwoordelijkheden moeten dragen.

- 9 Bij het implementeren van de veiligheidsbepalingen van hoofdstuk XI-2 van SOLAS 74 en deel A van deze Code, moet rekening worden gehouden met de richtsnoeren van deel B van deze Code. Er wordt echter erkend dat de mate waarin deze richtsnoeren van toepassing zijn, kan variëren afhankelijk van de aard van de havenfaciliteit en het schip, het handelsgebied en/of de vracht.
- 10 Niets in deze Code mag worden geïnterpreteerd of toegepast op een wijze die niet strookt met een passend respect voor de fundamentele rechten en vrijheden als uiteengezet in internationale instrumenten, met name die instrumenten die betrekking hebben op maritiem personeel en vluchtelingen, met inbegrip van de Verklaring van de fundamentele beginselen en rechten op het werk van de Internationale Arbeidsorganisatie en internationale normen met betrekking tot maritiem en havenpersoneel.
- 11 Gelet op het feit dat het - gewijzigde - Verdrag van 1965 inzake de vergemakkelijking van het verkeer ter zee bepaalt dat openbare instanties dienen toe te staan dat buitenlandse bemanningsleden aan wal komen terwijl het schip waarmee zij zijn aangekomen zich in de haven bevindt - mits de formaliteiten bij aankomst van het schip zijn afgerond en de openbare instanties geen reden hebben om de toestemming om aan wal te komen te weigeren om redenen van volksgezondheid, openbare veiligheid of openbare orde - , dienen verdragsluitende staten, bij het goedkeuren van veiligheidsplannen van schepen en havenfaciliteiten, naar behoren kennis te nemen van het feit dat scheepspersoneel op een vaartuig leeft en werkt, en behoefte heeft aan walverlof en aan toegang tot voor zeelieden bestemde sociale diensten, medische zorg inbegrepen.

DEEL A

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

1. ALGEMEEN

1.1. Inleiding

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

1.2. Doelstellingen

Deze Code heeft als doelstellingen:

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

1.3. Functionele eisen

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

- .1 verzameling en beoordeling van informatie aangaande bedreigingen voor de veiligheid, en uitwisseling van dergelijke informatie met de betreffende verdragsluitende staten;
- .2 eisen dat er communicatieprotocollen voor schepen en havenfaciliteiten onderhouden worden;
- .3 voorkomen dat onbevoegden toegang krijgen tot schepen, havenfaciliteiten en bijbehorende verboden terreinen ;

- .4 voorkomen dat verboden wapens, brandbommen of explosieven aan boord van schepen of in havenfaciliteiten worden binnengebracht;
- .5 voorzien in middelen om alarm te slaan in geval van veiligheidsbedreigingen of veiligheidsincidenten;
- .6 verplichtstelling van op veiligheidsbeoordelingen gebaseerde veiligheidsplannen voor schepen en havenfaciliteiten;
- .7 verplichtstelling van trainingen en oefeningen om vertrouwdheid met de veiligheidsplannen en -procedures te verzekeren.

2. DEFINITIES

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

- .1 *Verdrag*: het - gewijzigde - Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974.
- .2 *Voorschrift*: een voorschrift van het Verdrag.
- .3 *Hoofdstuk*: een hoofdstuk van het Verdrag.
- .4 *Scheepsveiligheidsplan*: een plan dat de toepassing aan boord van een schip moet verzekeren van de maatregelen ter bescherming van opvarenden, vracht, vrachttransporteenheden, scheepsvoorraden of het schip tegen de gevaren van een veiligheidsincident.
- .5 *Havenfaciliteitsveiligheidsplan*: een plan dat de toepassing moet verzekeren van de maatregelen ter bescherming van de havenfaciliteit, schepen, personen, vracht, vrachttransporteenheden en scheepsvoorraden tegen de gevaren van een veiligheidsincident.
- .6 *Scheepsveiligheidsbeambte*: een zich aan boord van het schip bevindende, aan de kapitein verantwoordelijke persoon, die door de maatschappij is aangesteld als verantwoordelijke voor de beveiliging van het schip, mede inhoudende uitvoering en onderhoud van het scheepsveiligheidsplan, en voor het contact met de veiligheidsbeambte van de maatschappij en de veiligheidsbeambten van de havenfaciliteit.
- .7 *Veiligheidsbeambte van de maatschappij*: een door de maatschappij aangestelde persoon, die moet zorgen voor de uitvoering van een scheepsveiligheidsbeoordeling en de ontwikkeling van een scheepsveiligheidsplan, – dat ter goedkeuring moet worden ingediend, en nadien worden uitgevoerd en onderhouden –, en die de contacten moet onderhouden met de veiligheidsbeambten van de havenfaciliteit en de scheepsveiligheidsbeambte.

- .8 *Veiligheidsbeambte van de havenfaciliteit*: de persoon die is aangesteld als verantwoordelijke voor ontwikkeling, uitvoering, herziening en onderhoud van het havenfaciliteitsveiligheidsplan, en die de contacten moet onderhouden met de scheepsveiligheidsbeambten en de veiligheidsbeambten van de maatschappij.
 - .9 *Veiligheidsniveau 1*: het te allen tijde handhaven van een minimum aan passende beschermende veiligheidsmaatregelen .
 - .10 *Veiligheidsniveau 2*: het gedurende een bepaalde tijd handhaven van passende bijkomende beschermende veiligheidsmaatregelen in verband met een verhoogd risico op een veiligheidsincident.
 - .11 *Veiligheidsniveau 3*: het gedurende een beperkte tijd handhaven van verdere speciale beschermende veiligheidsmaatregelen, wanneer een veiligheidsincident waarschijnlijk of ophanden is, hoewel het precieze doel misschien niet kan worden vastgesteld.
- 2.2. In deze Code omvat de term ‘schip’ eveneens booreenheden (MODU) en hoge snelheidsvaartuigen zoals gedefinieerd in voorschrift XI-2/1.
- 2.3. Wanneer In de paragrafen 14 tot en met 18 de term ‘verdragsluitende staat’ in verband met een havenfaciliteit wordt gebruikt, omvat deze term ook de "aangewezen autoriteit".
- 2.4. De in dit Deel gebruikte termen hebben, tenzij anders gedefinieerd, dezelfde betekenis als in hoofdstuk I en XI-2.
3. TOEPASSING
- 3.1. Deze Code is van toepassing op:
- .1 de volgende soorten internationale reizen makende schepen:
 - .1 passagiersschepen, met inbegrip van hoge snelheidspassagiersvaartuigen;
 - .2 vrachtschepen, met inbegrip van hoge snelheidsvaartuigen, met een bruto tonnage van 500 of meer;
 - .3 booreenheden (MODU);
 - .2 havenfaciliteiten die deze internationale reizen makende schepen afhandelen.
- 3.2. Onverminderd de bepalingen van paragraaf 3.1.2, beslissen de verdragsluitende staten over de mate waarin zij dit Deel van de Code toepassen op havenfaciliteiten op hun grondgebied die hoofdzakelijk worden gebruikt door andere dan internationale reizen makende schepen, maar die incidenteel in het kader van een internationale reis aankomende of vertrekkende schepen moeten afhandelen .
- 3.2.1. *Krachtens paragraaf 3.2 baseren verdragsluitende staten hun beslissingen op een veiligheidsbeoordeling van de havenfaciliteit die overeenkomstig dit Deel van de Code wordt uitgevoerd.*

- 3.2.2. *Op grond van paragraaf 3.2 genomen beslissingen van verdragsluitende staten mogen niet ten koste gaan van het in hoofdstuk XI-2 of in dit Deel van de Code beoogde veiligheidsniveau.*
- 3.3. Deze Code is niet van toepassing op oorlogsschepen, hulpvaartuigen van de marine of andere schepen die in het bezit zijn van of geëxploiteerd worden door een verdragsluitende staat en die uitsluitend voor niet-commerciële overheidsdiensten worden gebruikt.
- 3.4. De paragrafen 5 tot en met 13 en 19 van dit Deel zijn van toepassing op maatschappijen en schepen als omschreven in voorschrift XI-2/4.
- 3.5. Paragrafen 5 tot en met 14 en 18 van dit deel zijn van toepassing op havenfaciliteiten als omschreven in voorschrift XI-2/10.
- 3.6. Deze Code laat de uit het internationaal recht voortvloeiende rechten en plichten van staten onverlet.
4. VERANTWOORDELIJKHEDEN VAN DE VERDRAGSLUITENDE STATEN
- 4.1. Behoudens het bepaalde in de voorschriften XI-2/3 en XI-2/7, dienen de verdragsluitende staten veiligheidsniveaus in te stellen en richtsnoeren te verschaffen voor de bescherming tegen veiligheidsincidenten. Hogere veiligheidsniveaus betekenen meer kans op een veiligheidsincident. Bij de instelling van het juiste veiligheidsniveau spelen onder meer de volgende overwegingen :
- .1 hoe geloofwaardig is de informatie over de bedreiging;
 - .2 in hoeverre wordt de informatie over de bedreiging bevestigd;
 - .3 hoe specifiek is de informatie over de dreiging en hoe groot is zij ;
 - .4 wat zijn de mogelijke gevolgen van zo'n veiligheidsincident.
- 4.2. Wanneer zij veiligheidsniveau 3 instellen, geven de verdragsluitende staten indien nodig passende instructies, en verschaffen zij de risico lopende schepen en havenfaciliteiten veiligheidsgerelateerde informatie.
- 4.3. Krachtens hoofdstuk XI-2 en dit Deel van de Code kunnen verdragsluitende staten een aantal van hun veiligheidstaken delegeren aan een erkend beveiligingsbedrijf, met uitzondering van :
- .1 de instelling van het toepasselijke veiligheidsniveau;
 - .2 de goedkeuring van een veiligheidsbeoordeling van een havenfaciliteit en latere wijzigingen van een goedgekeurde beoordeling;
 - .3 de vaststelling welke havenfaciliteiten een veiligheidsbeambte zullen moeten aanstellen;
 - .4 de goedkeuring van een veiligheidsplan van een havenfaciliteit en latere wijzigingen van dat goedgekeurd plan;

- .5 de uitoefening van controle- en handhavingsmaatregelen overeenkomstig voorschrift XI-2/9;
 - .6 de vaststelling van de eisen waaraan een Veiligheidsverklaring moet voldoen.
- 4.4. Voor zover zij dit dienstig achten, testen de verdragsluitende staten de door of (in het geval van schepen) namens hen goedgekeurde scheepsveiligheidsplannen of havenfaciliteitveiligheidsplannen, of de wijzigingen daarvan, op hun doeltreffendheid.
5. VEILIGHEIDSVERKLARING
- 5.1. De verdragsluitende staten bepalen wanneer een Veiligheidsverklaring vereist is, door beoordeling van de risico's die het schip/haven raakvlak of de schip tot schip activiteiten opleveren voor personen, eigendommen of het milieu.
- 5.2. Een schip kan een verzoek indienen tot opstelling van een Veiligheidsverklaring, wanneer:
- .1 het schip op een hoger veiligheidsniveau werkt dan de havenfaciliteit of het andere schip waarmee samenwerking plaatsvindt;
 - .2 er een overeenkomst inzake een Veiligheidsverklaring bestaat tussen verdragsluitende staten met betrekking tot bepaalde internationale reizen of specifieke daarvoor gebruikte schepen ;
 - .3 er een veiligheidsbedreiging of veiligheidsincident is geweest, waarbij het schip dan wel de havenfaciliteit betrokken was, naar gelang van toepassing;
 - .4 het schip zich in een haven bevindt die niet verplicht is over een goedgekeurd havenfaciliteitsveiligheidsplan te beschikken dan wel dat uit te voeren;
 - .5 er schip tot schip activiteiten plaatsvinden met een ander schip dat niet verplicht is over een goedgekeurd scheepsveiligheidsplan te beschikken dan wel dat uit te voeren;
- 5.3. Verzoeken tot opstelling van een Veiligheidsverklaring krachtens deze paragraaf worden door de betreffende havenfaciliteit of het betreffende schip bevestigd.
- 5.4. De Veiligheidsverklaring wordt opgesteld:
- .1 door de kapitein of de scheepsveiligheidsbeambte namens het schip (de schepen), en, indien van toepassing,
 - .2 door de veiligheidsbeambte van de havenfaciliteit of, indien de verdragsluitende regering anders beslist, een andere met de veiligheid aan de wal belaste instantie, namens de havenfaciliteit.
- 5.5. De Veiligheidsverklaring gaat over de veiligheidseisen waaraan havenfaciliteit en schip (of schepen onderling) samen zouden kunnen voldoen, en legt ieders verantwoordelijkheden vast.

- 5.6. Rekening houdend met de bepalingen van voorschrift XI-2/9.2.3, vermelden de verdragsluitende staten de minimumperiode gedurende welke de havenfaciliteiten op hun grondgebied de Veiligheidsverklaringen moeten bewaren
- 5.7. Rekening houdend met de bepalingen van voorschrift XI-2/9.2.3, vermelden de Administraties de minimumperiode gedurende welke de schepen die gerechtigd zijn onder hun vlag te varen, de Veiligheidsverklaringen moeten bewaren.

6. VERPLICHTINGEN VAN DE MAATSCHAPPIJ

- 6.1. De maatschappij zorgt ervoor dat het scheepsveiligheidsplan een duidelijke verklaring bevat die het gezag van de kapitein benadrukt. De maatschappij legt in het scheepsveiligheidsplan vast dat de kapitein de uiteindelijke bevoegdheid en verantwoordelijkheid heeft om beslissingen te nemen met betrekking tot de veiligheid en beveiliging van het schip, en om zo nodig de hulp van de maatschappij of een verdragsluitende regering in te roepen.
- 6.2. De maatschappij zorgt ervoor dat de veiligheidsbeambte van de maatschappij, de kapitein, en de scheepsveiligheidsbeambte de steun krijgen die zij nodig hebben om aan hun plichten en verantwoordelijkheden krachtens hoofdstuk XI-2 en dit Deel van de Code te kunnen voldoen.

7. SCHEEPSVEILIGHEID

- 7.1. Een schip is verplicht te reageren op de door verdragsluitende staten ingestelde veiligheidsniveaus, zoals hieronder uiteengezet.
- 7.2. Bij veiligheidsniveau 1 vinden, in het kader van passende maatregelen, en rekening houdend met de richtsnoeren van deel B van deze Code, met het oog op de vaststelling en het nemen van preventieve maatregelen tegen veiligheidsincidenten op alle schepen de volgende activiteiten plaats:
- .1 zorgen dat alle veiligheidstaken op het schip worden uitgevoerd;
 - .2 de toegang tot het schip controleren;
 - .3 personen en eigendommen bij hun inscheping controleren;
 - .4 bewaking van alleen voor bevoegd personeel toegankelijk zijnde plaatsen;
 - .5 bewaking van de dekken en de omgeving van het schip
 - .6 toezicht op het laden en lossen van lading en scheepsvoorraden;
 - .7 zorgen dat er veiligheidscommunicatiemiddelen binnen handbereik zijn.
- 7.3. Bij veiligheidsniveau 2 wordt iedere in paragraaf 7.2 vermelde activiteit aangevuld met bijkomende beschermende maatregelen – als vermeld in het scheepsveiligheidsplan – rekening houdend met de richtsnoeren van deel B van deze Code.

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

- 8.2. De veiligheidsbeambte van de maatschappij zorgt ervoor dat de scheepsveiligheidsbeoordeling wordt uitgevoerd door personen die over de juiste vaardigheden beschikken om de beveiliging van een schip overeenkomstig deze paragraaf te kunnen beoordelen, rekening houdend met de richtsnoeren van Deel B van deze Code.
- 8.3. Behoudens de bepalingen van paragraaf 9.2.1, kan de scheepsveiligheidsbeoordeling van een bepaald schip worden verricht door een erkend beveiligingsbedrijf.
- 8.4. De beoordeling van de scheepsveiligheid omvat een veiligheidsonderzoek ter plaatse en ten minste de volgende elementen:
- .1 vaststelling van bestaande veiligheidsmaatregelen, -procedures en -verrichtingen;
 - .2 vaststelling en beoordeling van de kernactiviteiten aan boord waarvan de bescherming belangrijk is;
 - .3 vaststelling van mogelijke bedreigingen voor de kernactiviteiten aan boord en de waarschijnlijkheid dat deze zich voordoen, met het oog op de vaststelling en prioritering van veiligheidsmaatregelen;
 - .4 vaststelling van zwakke plekken, met inbegrip van menselijke factoren, in infrastructuur, beleid en procedures.
- 8.5. De scheepsveiligheidsbeoordeling wordt door het maatschappij gedocumenteerd, geëvalueerd, goedgekeurd en gehandhaafd.

9. SCHEEPSVEILIGHEIDSPLAN

- 9.1. Ieder schip heeft een door de Administratie goedgekeurd scheepsveiligheidsplan aan boord. Zo'n plan bevat bepalingen voor de drie veiligheidsniveaus als gedefinieerd in dit Deel van de Code.
- 9.1.1. Behoudens de bepalingen van paragraaf 9.2.1, mag het scheepsveiligheidsplan voor een specifiek schip worden opgesteld door een erkend beveiligingsbedrijf.
- 9.2. De Administratie mag de beoordeling en de goedkeuring van scheepsveiligheidsplannen, of wijzigingen van eerder goedgekeurd plannen, aan erkende beveiligingsbedrijven toevertrouwen.
- 9.2.1. In dergelijke gevallen mag het erkende beveiligingsbedrijf dat de beoordeling en goedkeuring van een scheepsveiligheidsplan, of wijzigingen daarvan, voor een bepaald schip op zich neemt niet betrokken zijn geweest bij de opstelling van de scheepsveiligheidsbeoordeling of het betreffende scheepsveiligheidsplan dan wel de wijzigingen daarvan..
- 9.3. Wanneer een scheepsveiligheidsplan, of wijzigingen van een eerder goedgekeurd plan, ter goedkeuring worden ingediend, dient de veiligheidsbeoordeling op grond waarvan het plan of de wijzigingen zijn opgesteld, te worden bijgevoegd.

- 9.4. Een dergelijk plan wordt opgesteld aan de hand van de richtsnoeren van deel B van deze Code; en is gesteld in de werktal of -talen aan boord van het schip. Indien de gebruikte taal of talen niet Engels, Frans of Spaans zijn, dient een vertaling in één van deze talen te worden bijgevoegd. Het plan bevat ten minste de volgende onderdelen:
- .1 maatregelen om te voorkomen dat voor gebruik tegen personen, schepen of havens bestemde wapens, gevaarlijke stoffen en apparaten, waarvan het vervoer verboden is, aan boord van het schip worden gebracht;
 - .2 vaststelling van verboden zones en maatregelen om betreding daarvan door onbevoegden te voorkomen;
 - .3 maatregelen om betreding van het schip door onbevoegden te voorkomen;
 - .4 procedures voor het reageren op veiligheidsdreigingen of inbreuken op de veiligheid, met inbegrip van bepalingen inzake de handhaving van kritische operaties van het schip of het schip/haven raakvlak;
 - .5 procedures voor het reageren op veiligheidsinstructies die bij veiligheidsniveau 3 door verdragsluitende staten kunnen worden gegeven;
 - .6 procedures voor evacuatie in geval van veiligheidsdreigingen of inbreuken op de veiligheid;
 - .7 de taken van voor de beveiliging verantwoordelijke bemanningsleden en van andere bemanningsleden met betrekking tot beveiligingsaspecten;
 - .8 procedures voor het controleren van de beveiligingsactiviteiten;
 - .9 procedures voor opleidingen en oefeningen in verband met het plan;
 - .10 procedures voor afstemming van de beveiligingsactiviteiten aan boord op die van de havenfaciliteit;
 - .11 procedures voor de periodieke beoordeling en bijwerking van het plan;
 - .12 procedures voor het melden van veiligheidsincidenten;
 - .13 vaststelling van de identiteit van de scheepsveiligheidsbeambte;
 - .14 vaststelling van de identiteit van de veiligheidsbeambte van de maatschappij, met 24-uurscontactinformatie ;
 - .15 procedures voor het inspecteren, testen, ijken, en onderhoud van alle aan boord aanwezige veiligheidsapparatuur;
 - .16 de frequentie van het testen of ijken van alle veiligheidsapparatuur aan boord;
 - .17 vaststelling van de inschakelpunten van het scheepsveiligheidsalarm scheepsalarmsysteem kan worden;

- .18 procedures, voorschriften en instructies voor het gebruik van het scheepsveiligheidsalarmsysteem, waaronder het testen, activeren, deactiveren en resetten van het systeem, en het beperken van vals alarm.
- 9.4.1. Het personeel dat de interne controles van de in het plan gespecificeerde beveiligingsactiviteiten uitvoert of de uitvoering ervan beoordeelt, dient onafhankelijk van de activiteiten in kwestie te zijn, behalve wanneer dit onuitvoerbaar is in verband met de grootte en de aard van de maatschappij of het schip.
- 9.5. De Overheid bepaalt welke veranderingen in een goedgekeurd scheepsveiligheidsplan of van de in een goedgekeurd plan gespecificeerde veiligheidsapparatuur niet worden doorgevoerd, tenzij de relevante veranderingen van het plan door de Overheid worden goedgekeurd. Al deze veranderingen dienen minstens even doeltreffend te zijn als de in hoofdstuk XI-2 en dit Deel van de Code beschreven maatregelen.
- 9.5.1. De aard van de veranderingen van een scheepsveiligheidsplan of in de veiligheidsapparatuur die specifiek overeenkomstig paragraaf 9.5 door de Overheid zijn goedgekeurd, wordt zodanig gedocumenteerd dat deze goedkeuring duidelijk blijkt. Genoemde goedkeuring is aan boord beschikbaar en dient tezamen met het international security certificaat (of het Voorlopig International Beveiligingscertificaat) te worden overgelegd. Indien de veranderingen tijdelijk zijn, behoeft deze documentatie, na herstel van de oorspronkelijke goedgekeurde maatregelen of apparatuur, niet langer aan boord bewaard te blijven.
- 9.6. Het plan mag in elektronische vorm bewaard worden. Het moet dan wel beveiligd zijn middels procedures waarmee het wissen, vernietigen of wijzigen door onbevoegden moet worden voorkomen.
- 9.7. Het plan dient tegen toegang door of bekendmaking aan onbevoegden beveiligd te worden.
- 9.8. Scheepsveiligheidsplannen behoeven niet te worden geïnspecteerd door ambtenaren van een verdragsluitende staat die bevoegd zijn tot uitvoering van controle- en handhavingsmaatregelen overeenkomstig voorschrift XI-2/9, behalve in de in paragraaf 9.8.1. uiteengezette omstandigheden.
- 9.8.1. Indien de bevoegde ambtenaren van een verdragsluitende staat gegronde redenen hebben om aan te nemen dat een schip de eisen van hoofdstuk XI-2 of deel A van deze Code niet naleeft, en de enige mogelijkheid tot verificatie of rechtzetting van die niet-naleving erin bestaat dat de desbetreffende voorschriften van het scheepsveiligheidsplan worden nagezien, dan is beperkte toegang tot specifieke paragrafen van het plan bij uitzondering toegestaan, maar uitsluitend met de goedkeuring van de verdragsluitende staat van, of de kapitein van, het schip in kwestie. Desalniettemin worden de bepalingen in het plan met betrekking tot paragraaf 9.4, subparagrafen .2, .4, .5, .7, .15, .17, en .18 van dit deel van de Code beschouwd als vertrouwelijke informatie, die niet mag worden ingezien, tenzij anders is overeengekomen door de betrokken verdragsluitende staten.

10. DOCUMENTATIE

- 10.1. Documenten met betrekking tot onderstaande, in het scheepsveiligheidsplan besproken activiteiten, worden gedurende de door de Overheid voorgeschreven minimumperiode aan boord bewaard, rekening houdend met de bepalingen van voorschrift XI-2/9.2.3:
- .1 opleidingen en oefeningen;
 - .2 veiligheidsdreigingen en veiligheidsincidenten;
 - .3 inbreuken op de veiligheid;
 - .4 veranderingen van veiligheidsniveau;
 - .5 communicatie met betrekking tot de directe veiligheid van het schip, zoals specifieke bedreigingen van het schip of van de havenfaciliteiten waarin het schip zich bevindt of heeft bevonden;
 - .6 interne controles en beoordelingen van beveiligingsactiviteiten;
 - .7 periodieke beschouwing van de scheepsveiligheidsbeoordeling;
 - .8 periodieke beoordeling van het scheepsveiligheidsplan;
 - .9 doorvoering van eventuele wijzigingen in het plan;
 - .10 onderhoud, ijking en beproeving van alle aan boord beschikbare veiligheidsapparatuur, met inbegrip van de beproeving van het scheepsveiligheidsalarmsysteem.
- 10.2. De bewaarde documentatie is gesteld de werktal of -talen van het schip. Indien deze taal of talen niet Engels, Frans of Spaans zijn, dient een vertaling in één van deze talen te worden bijgevoegd.
- 10.3. De documentatie mag in elektronische vorm bewaard worden. Zij moet dan wel beveiligd zijn middels procedures waarmee het wissen, vernietigen of wijzigen door onbevoegden moet worden voorkomen.
- 10.4. De documentatie dient tegen toegang door of bekendmaking aan onbevoegden beveiligd te worden.

11. VEILIGHEIDSBEAMBTE VAN DE MAATSCHAPPIJ

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

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

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

12. SCHEEPSVEILIGHEIDSBEAMBTE

12.1. Op ieder schip dient een scheepsveiligheidsbeambte te worden aangesteld.

12.2. Naast de elders in dit deel van de Code uiteengezette taken en verantwoordelijkheden, heeft een scheepsveiligheidsbeambte onder meer onderstaande taken en verantwoordelijkheden:

- .1 regelmatige uitvoering van veiligheidsinspecties van het schip ter verzekering van de handhaving van passende veiligheidsmaatregelen;
- .2 onderhoud van en toezicht op de uitvoering van het scheepsveiligheidsplan, met inbegrip van eventuele wijzigingen van het plan;
- .3 coördinatie van de beveiliging bij het laden en lossen van lading en scheepsbevoorrading met andere bemanningsleden en met de betrokken veiligheidsbeambten van de havenfaciliteit;
- .4 het voorstellen van wijzigingen in het scheepsveiligheidsplan;
- .5 het rapporteren aan de veiligheidsbeambte van de maatschappij van eventuele tekortkomingen en gebreken die zijn vastgesteld tijdens interne controles, periodieke beoordelingen, veiligheidsinspecties en nalevingscontroles, en het implementeren van eventuele correctieve acties;
- .6 verhoging van de veiligheidsbewustheid en de waakzaamheid aan boord;
- .7 zorgen dat bemanningsleden een adequate training hebben ontvangen, naar gelang van toepassing;
- .8 melding van alle veiligheidsincidenten;
- .9 coördinatie van de uitvoering van het scheepsveiligheidsplan met de veiligheidsbeambte van de maatschappij en de betrokken veiligheidsbeambte van de havenfaciliteit;
- .10 het waarborgen dat eventueel aanwezige veiligheidsapparatuur op de juiste wijze wordt gebruikt, getest, geïjkt en onderhouden.

13. TRAINING EN OEFENINGEN MET BETREKKING TOT SCHEEPSVEILIGHEID

- 13.1. De veiligheidsbeambte van de maatschappij en geschikt walpersoneel dienen over bepaalde kennis te beschikken en een bepaalde opleiding te hebben ontvangen, rekening houdend met de richtsnoeren van deel B van deze Code.
- 13.2. De scheepsveiligheidsbeambte dient over bepaalde kennis te beschikken en een bepaalde opleiding te hebben ontvangen, rekening houdend met de richtsnoeren van deel B van deze Code.
- 13.3. Bemanningsleden met specifieke beveiligingstaken en -verantwoordelijkheden dienen hun verantwoordelijkheden voor de scheepsveiligheid als omschreven in het scheepsveiligheidsplan goed te begrijpen, en over voldoende kennis en vaardigheden te beschikken om de hen toegewezen taken uit te voeren, rekening houdend met de richtsnoeren van deel B van deze Code.
- 13.4. Ter verzekering van een doeltreffende uitvoering van het scheepsveiligheidsplan, dienen er - rekening houdende met het soort schip, bemanningswisselingen, te bezoeken havenfaciliteiten en andere relevante omstandigheden - regelmatig oefeningen gehouden te worden, rekening houdend met de richtsnoeren van deel B van deze Code.

13.5 De veiligheidsbeambte van de maatschappij zorgt voor een doeltreffende coördinatie en uitvoering van scheepsveiligheidsplannen door met gepaste regelmaat aan oefeningen deel te nemen, rekening houdend met de richtsnoeren van deel B van deze Code.

14. VEILIGHEID VAN DE HAVENFACILITEIT

14.1. Een havenfaciliteit is verplicht te reageren op de veiligheidsniveaus die worden ingesteld door de verdragsluitende staat op wiens grondgebied de havenfaciliteit zich bevindt. Veiligheidsmaatregelen en -procedures dienen door de havenfaciliteit zodanig te worden toegepast dat eventuele verstoring of vertraging van passagiers, schepen, bemanning en bezoekers van schepen, goederen en diensten tot een minimum beperkt blijft.

14.2. Bij veiligheidsniveau 1 dienen er in alle havenfaciliteiten in het kader van passende preventieve maatregelen tegen veiligheidsincidenten - rekening houdend met de richtsnoeren van deel B van deze Code – de volgende activiteiten te worden ondernomen:

- .1 zorg dragen voor de uitvoering van alle taken met betrekking tot de veiligheid van de havenfaciliteit;
- .2 de toegang tot de havenfaciliteit controleren;
- .3 bewaking van de havenfaciliteit, met inbegrip van anker- en aanlegplaats(en);
- .4 bewaking van verboden terreinen, en zorgen dat alleen bevoegd personeel toegang heeft ;
- .5 toezicht op het laden en lossen van lading;
- .6 toezicht op het laden en lossen van scheepsvoorraden; en
- .7 zorgen dat er veiligheidscommunicatiemiddelen binnen handbereik zijn.

14.3. Bij veiligheidsniveau 2 wordt iedere in paragraaf 14.2 vermelde activiteit aangevuld met bijkomende beschermende maatregelen – als vermeld in het havenfaciliteitsveiligheidsplan – rekening houdend met de richtsnoeren van deel B van deze Code.

14.4. Bij veiligheidsniveau 3 wordt iedere in paragraaf 14.2 vermelde activiteit aangevuld met verdere speciale beschermende maatregelen – als vermeld in het havenfaciliteitsveiligheidsplan – rekening houdend met de richtsnoeren van deel B van deze Code.

14.4.1. Voorts zijn havenfaciliteiten bij veiligheidsniveau 3 verplicht om op eventuele veiligheidsinstructies van de verdragsluitende staat op wiens grondgebied de havenfaciliteit zich bevindt te reageren en deze uit te voeren.

- 14.5. Wanneer de veiligheidsbeambte van de havenfaciliteit bericht krijgt dat een schip moeite heeft om aan de eisen van hoofdstuk XI-2 of dit Deel te voldoen, of om de passende maatregelen en procedures, als omschreven in het scheepsveiligheidsplan uit te voeren, of wanneer veiligheidsniveau 3 is ingesteld na veiligheidsinstructies van de verdragsluitende regering op wiens grondgebied zich de havenfaciliteit bevindt, nemen de veiligheidsbeambte van de havenfaciliteit en de scheepsveiligheidsbeambte contact met elkaar op en coördineren zo nodig passende acties.
- 14.6. Wanneer een veiligheidsbeambte van een havenfaciliteit bericht krijgt dat het veiligheidsniveau op een schip hoger is dan dat in de havenfaciliteit, meldt de veiligheidsbeambte van de havenfaciliteit dit aan de bevoegde autoriteit, neemt contact op met de scheepsveiligheidsbeambte en coördineert indien nodig passende acties.
15. BEOORDELING VAN DE VEILIGHEID VAN DE HAVENFACILITEIT
- 15.1. De veiligheidsbeoordeling van de havenfaciliteit is een essentieel en integrerend onderdeel van het proces van ontwikkeling en bijwerking van het veiligheidsplan van de havenfaciliteit.
- 15.2. De veiligheidsbeoordeling van de havenfaciliteit wordt uitgevoerd door de verdragsluitende staat op wiens grondgebied de havenfaciliteit zich bevindt. Een verdragsluitende staat mag een erkend beveiligingsbedrijf inschakelen om de veiligheidsbeoordeling van een bepaalde havenfaciliteit op zijn grondgebied uit te voeren.
- 15.2.1. Indien de veiligheidsbeoordeling van de havenfaciliteit is uitgevoerd door een erkend beveiligingsbedrijf, dient de veiligheidsbeoordeling voor wat de overeenstemming met dit Deel betreft door de verdragsluitende staat op wiens grondgebied de havenfaciliteit zich bevindt te worden beoordeeld en goedgekeurd.
- 15.3. Degenen die de beoordeling uitvoeren dienen over voldoende vaardigheden te beschikken om de veiligheid van de havenfaciliteit overeenkomstig deze paragraaf te kunnen beoordelen, rekening houdend met richtsnoeren van deel B van deze Code.
- 15.4. De veiligheidsbeoordelingen van de havenfaciliteit worden periodiek herzien en bijgewerkt, rekening houdend met veranderende bedreigingen en/of kleine veranderingen in de havenfaciliteit, en worden altijd herzien en bijgewerkt, wanneer er aanzienlijke veranderingen in de havenfaciliteit plaatsvinden.
- 15.5. De veiligheidsbeoordelingen van de havenfaciliteit omvatten ten minste de volgende elementen:
- .1 identificatie en evaluatie van belangrijke bedrijfsmiddelen en infrastructuren die dienen te worden beschermd;
 - .2 identificatie van mogelijke bedreigingen voor de bedrijfsmiddelen en infrastructuur en de waarschijnlijkheid dat deze zich voordoen, met het oog op de vaststelling en prioritering van veiligheidsmaatregelen;

- .3 identificatie, selectie en prioritering van tegenmaatregelen en procedurele wijzigingen en hun effectiviteitsniveau wat vermindering van de kwetsbaarheid betreft;
 - .4 identificatie van zwakke plekken, met inbegrip van menselijke factoren, in de infrastructuur, beleidsmaatregelen en procedures.
- 15.6. De verdragsluitende staat mag toestaan dat een veiligheidsbeoordeling meer dan één havenfaciliteit omvat, indien exploitant, locatie, bedrijfsvoering, uitrusting en ontwerp van deze havenfaciliteiten vergelijkbaar zijn. Een verdragsluitende staat die een dergelijke samenvoeging toestaat, verstrekt de Organisatie hierover nadere gegevens.
- 15.7. Na voltooiing van de veiligheidsbeoordeling van de havenfaciliteit wordt er een rapport opgesteld waarin een overzicht wordt gegeven van de uitvoering van de beoordeling, een beschrijving van iedere daarbij geconstateerde kwetsbare punten, en een beschrijving van de tegenmaatregelen die ten aanzien van ieder kwetsbaar punt zouden kunnen worden genomen. Het rapport wordt tegen toegang door of bekendmaking aan onbevoegden beveiligd te worden.
16. VEILIGHEIDSPLAN VAN DE HAVENFACILITEIT
- 16.1. Voor iedere havenfaciliteit dient er op grond van een veiligheidsbeoordeling een veiligheidsplan te worden opgesteld en onderhouden dat toereikend is voor het schip/haven raakvlak. Het plan dient bepalingen te bevatten voor de drie veiligheidsniveaus als gedefinieerd in dit Deel van de Code.
- 16.1.1. Behoudens de bepalingen van paragraaf 16.2, mag een erkend beveiligingsbedrijf het veiligheidsplan voor een specifieke havenfaciliteit opstellen.
- 16.2. Het havenfaciliteitsveiligheidsplan dient te worden goedgekeurd door de verdragsluitende staat op wiens grondgebied de havenfaciliteit zich bevindt.
- 16.3. Bij de ontwikkeling van een dergelijk plan wordt rekening gehouden met de richtsnoeren van Deel B van deze Code, en dit plan dient te worden gesteld in de werktalen of -talen van de havenfaciliteit. Het plan bevat ten minste de volgende onderdelen:
- .1 maatregelen om te voorkomen dat er voor gebruik tegen personen, schepen of havens bedoelde wapens of andere gevaarlijke stoffen en apparaten, waarvan het vervoer verboden is, de havenfaciliteit in of aan boord van een schip worden gebracht;
 - .2 maatregelen om te voorkomen dat onbevoegden toegang krijgen tot de havenfaciliteit, tot in de havenfaciliteit aangemeerde schepen, en tot de verboden terreinen van de havenfaciliteit;
 - .3 procedures waarmee kan worden gereageerd op veiligheidsbedreigingen of inbreuken op de veiligheid, met inbegrip van bepalingen inzake de handhaving van kritische operaties van de havenfaciliteit of het schip/haven raakvlak;

- .4 procedures waarmee kan worden gereageerd op eventuele veiligheidsinstructies die de verdragsluitende staat op wiens grondgebied de havenfaciliteit zich bevindt bij veiligheidsniveau 3 zou kunnen geven;
 - .5 procedures voor evacuatie in geval van veiligheidsdreigingen of inbreuken op de veiligheid;
 - .6 de taken van voor de beveiliging verantwoordelijk personeel van de havenfaciliteit en van ander personeel van de faciliteit in verband met beveiligingsaspecten
 - .7 procedures voor interfacing met de beveiligingsactiviteiten op het schip;
 - .8 procedures voor periodieke beoordeling en bijwerking van het plan;
 - .9 procedures voor het melden van veiligheidsincidenten;
 - .10 identificatie van de veiligheidsbeambte van de havenfaciliteit, vergezeld van 24-uurs contactinformatie;
 - .11 maatregelen om de veiligheid van de in het plan vervatte informatie te waarborgen;
 - .12 maatregelen om een doeltreffende beveiliging van lading en laad- en losapparatuur binnen de havenfaciliteit te waarborgen;
 - .13 procedures voor het controleren van het veiligheidsplan van de havenfaciliteit;
 - .14 reactieprocedures wanneer het scheepsveiligheidsalarmsysteem in de havenfaciliteit is geactiveerd;
 - .15 procedures ter vergemakkelijking van walverlof voor het scheepspersoneel of personeelwisselingen en van de toegang van bezoekers tot het schip, waaronder afgevaardigden van welzijns- en vakbondsorganisaties voor zeelieden.
- 16.3.1. Het personeel dat interne controles met betrekking tot de in het plan gespecificeerde beveiligingsactiviteiten uitvoert of de uitvoering van het plan beoordeelt, dient onafhankelijk van de activiteiten in kwestie te zijn, behoudens waar dit onuitvoerbaar is in verband met de grootte en de aard van de havenfaciliteit.
- 16.4. Het havenfaciliteitsveiligheidsplan mag worden gecombineerd met of mag onderdeel vormen van het veiligheidsplan of andere noodplannen van de haven.
- 16.5. De verdragsluitende staat op wiens grondgebied de havenfaciliteit zich bevindt bepaalt welke veranderingen van het havenfaciliteitsveiligheidsplan alleen worden doorgevoerd na goedkeuring van de desbetreffende wijzigingen van het plan door genoemde Overheid.
- 16.6. Het plan mag in elektronische vorm bewaard worden. Het moet dan wel beveiligd zijn middels procedures waarmee het wissen, vernietigen of wijzigen door onbevoegden moet worden voorkomen.

- 16.7. Het plan dient tegen toegang door of bekendmaking aan onbevoegden beveiligd te worden.
- 16.8. Verdragsluitende staten mogen toestaan dat een veiligheidsplan meer dan één havenfaciliteit omvat indien exploitant, locatie, bedrijfsvoering, uitrusting en ontwerp van deze havenfaciliteiten vergelijkbaar zijn. Een verdragsluitende staat die zo'n alternatieve regeling goedkeurt, dient de Organisatie van de bijzonderheden hiervan in kennis te stellen.

17. VEILIGHEIDSBEAMBTE VAN DE HAVENFACILITEIT

- 17.1. Voor iedere havenfaciliteit wordt een veiligheidsbeambte aangesteld. Er mag één veiligheidsbeambte voor meerdere havenfaciliteiten worden aangesteld.
- 17.2. De taken en verantwoordelijkheden van een veiligheidsbeambte van de havenfaciliteit omvatten, naast die welke elders in dit Deel van de Code vermeld staan, onder meer:
- .1 uitvoering van een eerste uitgebreid veiligheidsonderzoek van de havenfaciliteit, waarbij rekening wordt gehouden met de betreffende veiligheidsbeoordeling van de havenfaciliteit;
 - .2 de zorg voor ontwikkeling en onderhoud van het havenfaciliteitsveiligheidsplan;
 - .3 de uitvoering van het havenfaciliteitsveiligheidsplan en de daarmee verband houdende oefeningen;
 - .4 de regelmatige uitvoering van veiligheidsinspecties in de havenfaciliteit om ervoor te zorgen dat passende veiligheidsmaatregelen gehandhaafd blijven;
 - .5 aanbevelingen doen voor wijzigingen van het havenfaciliteitsveiligheidsplan en deze daarin aanbrengen, naar gelang van toepassing, teneinde onvolkomenheden te corrigeren en het plan bij te werken in verband met van belang zijnde veranderingen in de havenfaciliteit;
 - .6 verhoging van de veiligheidsbewustheid en de waakzaamheid van het personeel van de havenfaciliteit;
 - .7 zorgen dat het personeel dat verantwoordelijk is voor de beveiliging van de havenfaciliteit voldoende getraind is;
 - .8 rapportage aan de betreffende autoriteiten en documentering van documentatie met betrekking tot voorvallen die bedreigend zijn voor de veiligheid van de havenfaciliteit;
 - .9 coördinatie van de uitvoering van het **havenfaciliteitsveiligheidsplan** met de betreffende veiligheidsbeambten van de maatschappij en de schepen;
 - .10 coördinatie met veiligheidsdiensten;
 - .11 zorgen dat wordt voldaan aan de normen die gelden voor personeel dat verantwoordelijk is voor de beveiliging van de havenfaciliteit;

- .12 het waarborgen dat eventueel aanwezige veiligheidsapparatuur op de juiste wijze wordt gebruikt, getest, geijkt en onderhouden; en
 - .13 scheepsveiligheidsbeambten, indien zij dit vragen, helpen bij de vaststelling van de identiteit van mensen die zich willen inschepen.
- 17.3 De veiligheidsbeambte van de havenfaciliteit dient de nodige steun te krijgen bij de vervulling van de taken en verantwoordelijkheden die krachtens hoofdstuk XI-2 en dit Deel van de Code op hem rusten.
18. OPLEIDING EN OEFENINGEN IN VERBAND MET DE BEVEILIGING VAN DE HAVENFACILITEIT
- 18.1. De veiligheidsbeambte van de havenfaciliteit en het betreffende personeel binnen de havenfaciliteit dienen over bepaalde kennis te beschikken en een bepaalde opleiding te hebben ontvangen, rekening houdend met de richtsnoeren van deel B van deze Code.
- 18.2. Personeel van de havenfaciliteit met specifieke beveiligingstaken en – verantwoordelijkheden dient een goed begrip te hebben van de taken en verantwoordelijkheden met betrekking tot de beveiliging van de havenfaciliteit als beschreven in het havenfaciliteitsveiligheidsplan, en dient over voldoende kennis en vaardigheden te beschikken om de hen opgedragen taken uit te kunnen voeren, rekening houdend met de richtsnoeren van deel B van deze Code.
- 18.3. Om de doeltreffende uitvoering van het havenfaciliteitsveiligheidsplan te waarborgen, dienen er - rekening houdende met de soorten werkzaamheden die in de havenfaciliteit worden verricht, personeelwisselingen, het soort schepen dat door de havenfaciliteit wordt bediend en andere relevante omstandigheden - regelmatig oefeningen gehouden te worden, rekening houdend met de richtsnoeren van deel B van deze Code.
- 18.4. De veiligheidsbeambte van de havenfaciliteit draagt zorg voor een effectieve coördinatie en uitvoering van het havenfaciliteitsveiligheidsplan, en neemt regelmatig aan de oefeningen deel, rekening houdend met de richtsnoeren van deel B van deze Code.
19. KEURING EN CERTIFICATIE VAN SCHEPEN
- 19.1 Keuringen
- 19.1.1. Ieder schip waarop dit Deel van de Code van toepassing is, wordt onderworpen aan de hieronder beschreven keuringen.

- .1 Een eerste keuring voordat het schip in dienst wordt gesteld of voordat het krachtens paragraaf 19.2 vereiste Certificaat voor de eerste maal wordt afgegeven. De keuring bestaat onder meer uit een volledige keuring van het veiligheidssysteem en eventuele bijbehorende veiligheidsapparatuur die valt onder de desbetreffende bepalingen van hoofdstuk XI-2, onder dit Deel van de Code, en onder de goedgekeurde scheepsveiligheidsplan. Deze keuring dient te waarborgen dat het veiligheidssysteem en eventuele bijbehorende veiligheidsapparatuur van het schip volledig in overeenstemming zijn met de desbetreffende eisen van hoofdstuk XI-2 en dit Deel van de Code, zich in een acceptabele staat bevinden, en geschikt zijn voor de dienst waarvoor het schip bestemd is.
 - .2 herkeuringen met door de Overheid vastgestelde tussenpozen van ten hoogste vijf jaar, behalve wanneer paragraaf 19.3 van toepassing is. Deze keuring dient te waarborgen dat het veiligheidssysteem en eventuele bijbehorende veiligheidsapparatuur van het schip volledig in overeenstemming zijn met de desbetreffende eisen van hoofdstuk XI-2, dit Deel van de Code en het goedgekeurde scheepsveiligheidsplan, zich in een acceptabele staat bevinden, en geschikt zijn voor de dienst waarvoor het schip bestemd is.
 - .3 Ten minste één tussentijdse keuring. Indien er slechts één tussentijdse keuring wordt uitgevoerd, dient deze plaats te vinden in het derde jaar na de datum van afgifte van het Certificaat, als omschreven in voorschrift I/2(n). De tussentijdse keuring omvat inspectie van het veiligheidssysteem en eventueel bijbehorende veiligheidsapparatuur op het schip, om na te gaan of deze nog steeds geschikt zijn voor de dienst waarvoor het schip bestemd is. Deze tussentijdse keuring dient op het Certificaat te worden vermeld.
 - .4 Eventuele aanvullende keuringen, als bepaald door de Overheid.
- 19.1.2. De keuringen van schepen dienen te worden uitgevoerd door ambtenaren van de Overheid. De Overheid mag de keuringen evenwel laten uitvoeren door een erkend beveiligingsbedrijf als bedoeld in Voorschrift XI-2/1.
 - 19.1.3. De betrokken Overheid dient in elk geval de volledigheid en doeltreffendheid van de keuring volledig te garanderen en neemt de nodige maatregelen om aan deze verplichting te voldoen.
 - 19.1.4. Het veiligheidssysteem en eventuele bijbehorende veiligheidsapparatuur van het schip dient na de keuring te worden onderhouden overeenkomstig de bepalingen van Voorschriften XI-2/4.2 en XI-2/6, dit Deel van de Code en het goedgekeurde scheepsveiligheidsplan. Na de voltooiing van een keuring krachtens paragraaf 19.1.1 mogen er zonder goedkeuring van de Overheid geen wijzigingen in het veiligheidssysteem en in eventuele bijbehorende veiligheidsapparatuur of in het goedgekeurde scheepsveiligheidsplan worden aangebracht.
- 19.2. Uitgifte of goedkeuring van certificaten
 - 19.2.1. Na de eerste keuring of de herkeuring overeenkomstig de bepalingen van paragraaf 19.1 wordt er een Internationaal Scheepsveiligheidscertificaat afgegeven.

- 19.2.2. Een dergelijk Certificaat wordt afgegeven of goedgekeurd door de Overheid of, namens de Overheid, door een erkend beveiligingsbedrijf.
- 19.2.3. Een andere verdragsluitende staat mag er, op verzoek van de Overheid, voor zorgen dat het schip gekeurd wordt en zal, indien genoemde staat ervan overtuigd is dat er aan de bepalingen van paragraaf 19.1.1 is voldaan, een Internationaal Scheepsveiligheidscertificaat afgeven of doen afgeven en, indien van toepassing, dat Certificaat voor het schip goedkeuren of doen goedkeuren overeenkomstig deze Code.
- 19.2.3.1 Een kopie van het Certificaat en van het keuringsrapport dienen zo spoedig mogelijk aan de Overheid die om de keuring heeft verzocht te worden toegezonden.
- 19.2.3.2 Een Certificaat dat op een dergelijke wijze is afgegeven dient een verklaring te bevatten dat het op verzoek van de Overheid is afgegeven, dat het dezelfde geldigheid bezit en dezelfde erkenning dient te krijgen als een Certificaat dat krachtens paragraaf 19.2.2 is afgegeven.
- 19.2.4. Het Internationaal Scheepsveiligheidscertificaat is een formulier dat moet overeenkomen met het in de bijlage bij deze Code gegeven model. Indien de gebruikte taal niet Engels, Frans of Spaans is, dient een vertaling in één van deze talen aan deze tekst te worden toegevoegd.
- 19.3. Duur en geldigheid van het Certificaat
- 19.3.1. Een Internationaal Scheepsveiligheidscertificaat wordt afgegeven voor een door de Overheid vastgestelde periode van ten hoogste vijf jaar.
- 19.3.2. Indien de herkeuring binnen drie maanden vóór de vervaldatum van het bestaande Certificaat is voltooid, is het nieuwe Certificaat geldig vanaf de datum van voltooiing van de herkeuring tot een ten hoogste vijf jaar na de vervaldatum van het bestaande Certificaat vallende datum.
- 19.3.2.1 Indien de herkeuring na de vervaldatum van het bestaande Certificaat is voltooid, is het nieuwe Certificaat geldig vanaf de datum van voltooiing van de herkeuring tot een ten hoogste vijf jaar na de vervaldatum van het bestaande Certificaat vallende datum.
- 19.3.2.2 Indien de herkeuring meer dan drie maanden na de vervaldatum van het bestaande Certificaat is voltooid, is het nieuwe Certificaat geldig vanaf de datum van voltooiing van de herkeuring tot een ten hoogste vijf jaar na de vervaldatum van het bestaande Certificaat vallende datum.
- 19.3.3. Indien een Certificaat wordt afgegeven voor een periode van minder dan vijf jaar, mag de Overheid de geldigheidsduur van het Certificaat tot na de vervaldatum verlengen met een in paragraaf 19.3.1 vermelde maximumperiode, mits de in paragraaf 19.1.1 bedoelde keuringen die van toepassing zijn wanneer een Certificaat voor een periode van vijf jaar wordt afgegeven, naar behoren worden uitgevoerd.

- 19.3.4. Indien een herkeuring is voltooid en er geen nieuw Certificaat kan worden afgegeven of aan boord van het schip worden geplaatst vóór de vervaldatum van het bestaande Certificaat, kan een Overheid, of een erkend beveiligingsbedrijf namens de Overheid, het bestaande Certificaat goedkeuren; een dergelijk Certificaat mag niet langer dan vijf maanden na de vervaldatum van het Certificaat als geldig worden geaccepteerd.
- 19.3.5. Indien een schip zich op het moment dat een Certificaat vervalt niet in een haven bevindt waarin het gekeurd moet worden, mag de Overheid de geldigheidsduur van het Certificaat verlengen, maar deze verlenging wordt uitsluitend verleend om het schip de gelegenheid te geven de reis naar de haven waar moet worden gekeurd te voltooien, en dan nog uitsluitend in gevallen waarin het gepast en redelijk lijkt dit te doen. Een Certificaat mag ten hoogste drie maanden worden verlengd, en een dergelijke verlenging geeft een schip niet het recht om, na aankomst in de haven waarin het gekeurd moet worden, deze haven weer zonder nieuw Certificaat te verlaten. Na voltooiing van de herkeuring is het nieuwe Certificaat geldig tot ten hoogste vijf jaar na de vervaldatum van het bestaande certificaat voordat de verlenging werd toegekend.
- 19.3.6. Een Certificaat dat is afgegeven aan een schip dat korte reizen maakt en dat niet krachtens voorgaande bepalingen van deze paragraaf is verlengd, mag door de Overheid worden verlengd met een periode van uitstel van maximaal één maand na de op het Certificaat vermelde vervaldatum. Na voltooiing van de herkeuring is het nieuwe Certificaat geldig tot ten hoogste vijf jaar na de vervaldatum van het bestaande Certificaat voordat de verlenging werd toegekend.
- 19.3.7. Indien een tussentijdse keuring wordt voltooid vóór de in paragraaf 19.1.1 vermelde periode, :
- .1 dient de op het Certificaat vermelde vervaldatum middels een verklaring te worden gewijzigd in een datum die ten hoogste drie jaar na de datum van voltooiing van de tussentijdse keuring valt;
 - .2 mag de vervaldatum ongewijzigd blijven, mits er een of meer aanvullende keuringen worden uitgevoerd zodat de maximale tijdsintervallen tussen de keuringen – als vermeld in paragraaf 19.1.1 – niet worden overschreden.
- 19.3.8. Een Certificaat dat krachtens paragraaf 19.2 wordt afgegeven, verliest zijn geldigheid in onderstaande gevallen:
- .1 indien de desbetreffende keuringen niet binnen de in paragraaf 19.1.1 aangegeven perioden worden voltooid;
 - .2 indien het Certificaat niet middels een verklaring is aangepast overeenkomstig de paragrafen 19.1.1.3 en 19.3.7.1, indien van toepassing;
 - .3 indien een maatschappij de verantwoordelijkheid op zich neemt voor de exploitatie van een schip dat het voorheen niet exploiteerde;
 - .4 wanneer een schip wordt omgevlagd.

19.3.9. Wanneer

- .1 een schip onder de vlag van een andere verdragsluitende staat gaat varen, verstrekt de verdragsluitende staat onder wiens vlag het schip voordien voer aan de ontvangende staat zo spoedig mogelijk kopieën van, of alle informatie over, het voor de omvlagging op het schip aanwezige Internationaal Scheepsveiligheidscertificaat, alsmede kopieën van de beschikbare keuringsrapporten, of
- .2 een maatschappij de verantwoordelijkheid op zich neemt voor de exploitatie van een voorheen niet door haar geëxploiteerd schip, verstrekt de vorige maatschappij aan de ontvangende maatschappij zo spoedig mogelijk kopieën van, of alle informatie over, het Internationaal Scheepsveiligheidscertificaat, om het vlotte verloop van de in paragraaf 19.4.2 beschreven keuringen te bevorderen.

19.4. Tussentijdse certificatie

19.4.1. De Certificaten als vermeld in paragraaf 19.2 worden pas afgegeven, nadat de Overheid die de Certificaten afgeeft er volledig van overtuigd is dat het schip voldoet aan de vereisten van paragraaf 19.1. Na 1 juli 2004 mag er evenwel namens de Overheid ten behoeve van:

- .1 een schip zonder Certificaat, bij oplevering of voorafgaand aan de ingebruikneming of hernieuwde ingebruikneming;
- .2 de omvlagging van een schip van een verdragsluitende staat naar een andere verdragsluitende staat;
- .3 de omvlagging van een schip van een verdragsluitende staat naar een niet-verdragsluitende staat; of
- .4 een maatschappij die de verantwoordelijkheid op zich neemt voor de exploitatie van een schip dat zij voorheen niet exploiteerde

een Voorlopig Internationaal Scheepsveiligheidscertificaat - , volgens het in het Aanhangsel bij dit Deel van de Code gegeven model - worden afgegeven, totdat het in paragraaf 19.1 bedoelde Certificaat is afgegeven.

19.4.2. Een Voorlopig Internationaal Scheepsveiligheidscertificaat wordt pas afgegeven, nadat de Overheid of een erkend beveiligingsbedrijf namens de Overheid heeft vastgesteld dat:

- .1 de door dit Deel van de Code voorgeschreven scheepsveiligheidsbeoordeling is voltooid;
- .2 een kopie van het scheepsveiligheidsplan dat voldoet aan de vereisten van hoofdstuk XI-2 en deel A van deze Code aan boord voorhanden is, ter beoordeling en goedkeuring is ingediend, en op het schip wordt doorgevoerd;
- .3 het schip beschikt over een scheepsveiligheidsalarmsysteem dat voldoet aan de vereisten van voorschrift XI-2/6, indien voorgeschreven;

- .4 de veiligheidsbeambte van de maatschappij
 - .1 ervoor gezorgd heeft dat:
 - .1 gecontroleerd is of het scheepsveiligheidsplan in overeenstemming is met dit Deel van de Code;
 - .2 het plan ter goedkeuring is ingediend;
 - .3 het plan op het schip wordt doorgevoerd;
 - .2 de nodige regelingen zijn getroffen, met inbegrip van regelingen voor oefeningen, trainingen en interne controles, die de veiligheidsbeambte van de maatschappij de overtuiging geven dat het schip binnen zes maanden met succes de vereiste keuring overeenkomstig paragraaf 19.1.1.1 zal doorstaan;
 - .5 er regelingen zijn getroffen voor de uitvoering van de door paragraaf 19.1.1.1 voorgeschreven keuringen ;
 - .6 de kapitein, de scheepsveiligheidsbeambte en het overige met specifieke beveiligingstaken belaste scheepspersoneel bekend zijn met hun taken en verantwoordelijkheden zoals die in dit deel van de Code zijn uiteengezet, alsmede met de desbetreffende bepalingen van het aan boord ingevoerde scheepsveiligheidsplan, en dat hen deze informatie is verstrekt in de werktaal van het scheepspersoneel of door hen begrepen talen;
 - .7 de scheepsveiligheidsbeambte voldoet aan de vereisten van dit Deel van de Code.
- 19.4.3. Een Voorlopig Internationaal Scheepsveiligheidscertificaat mag worden afgegeven door de Overheid of door een erkend beveiligingsbedrijf dat gerechtigd is namens de Overheid op te treden.
- 19.4.4. Een Voorlopig Internationaal Scheepsveiligheidscertificaat is zes maanden, of tot de afgifte van het door paragraaf 19.2 voorgeschreven Certificaat, indien dit binnen zes maanden gebeurt, geldig, en mag niet worden verlengd.
- 19.4.5. Verdragsluitende staten laten geen volgend Voorlopig Internationaal Scheepsveiligheidscertificaat aan een schip afgeven, indien de Overheid of het erkende beveiligingsbedrijf van mening is dat één van de redenen waarom een schip of een maatschappij zo'n Certificaat aanvraagt is, dat zij volledige naleving hoofdstuk XI-2 en dit Deel van de Code na de door het aanvankelijke Voorlopig Certificaat bestreken periode, als vermeld in paragraaf 19.4.4., willen vermijden.
- 19.4.6. Voor de toepassing van Voorschrift XI-2/9 is het verdragsluitende staten toegestaan zich er vóór het aanvaarden van een Voorlopig Internationaal Scheepsveiligheidscertificaat als geldig Certificaat van te overtuigen dat er aan de eisen van de paragrafen 19.4.2.4 tot en met 19.4.2.6 is voldaan.

Aanhangsel bij deel A

AANHANGSEL 1

Formulier Internationaal Scheepsveiligheidscertificaat

INTERNATIONAAL SCHEEPSVEILIGHEIDSCERTIFICAAT

(Officieel zegel)

(Staat)

Certificaatnummer

Afgegeven krachtens de bepalingen van

DE INTERNATIONALE CODE VOOR DE BEVEILIGING VAN SCHEPEN EN
HAVENFACILITEITEN (ISPS-CODE)

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

door _____
(bevoegde persoon/personen of organisatie)

Naam van het schip :
Kengetal of kenletters :
Haven van registratie :
Scheepstype :
Bruto tonnage :
IMO-nummer :
Naam en adres van de maatschappij :

BIJ DEZE VERKLAAR IK:

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

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

Dit Certificaat is geldig tot

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

Afgegeven te
(plaats van afgifte van het Certificaat)

Datum van afgifte
.....

(handtekening van de bevoegde
functionaris die het Certificaat afgeeft)

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

VERKLARING VAN TUSSENTIJDSE KEURING

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

Tussentijdse keuring

Getekend
(Handtekening van de bevoegde functionaris)

Te

Datum

(Zegel of stempel van de instantie)

VERKLARING INZAKE AANVULLENDE KEURINGEN*

Aanvullende keuring

Getekend
(Handtekening van de bevoegde functionaris)

Te

Datum

(Zegel of stempel van de instantie)

Aanvullende keuring

Getekend
(Handtekening van de bevoegde functionaris)

Te

Datum

(Zegel of stempel van de instantie)

Aanvullende keuring

Getekend
(Handtekening van de bevoegde functionaris)

Te

Datum

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

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

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

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

Getekend

(Handtekening van de bevoegde functionaris)

Te

Datum

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

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

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

.....

Getekend

(Handtekening van de bevoegde functionaris)

Te

Datum

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

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

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

.....

Getekend

(Handtekening van de bevoegde functionaris)

Te

Datum

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

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

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

Getekend.....

(Handtekening van de bevoegde functionaris)

Te

Datum

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

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

Overeenkomstig paragraaf 19.3.7.1 van deel A van de ISPS-Code, is de nieuwe vervaldatum**

Getekend

(Handtekening van de bevoegde functionaris)

Te

Datum

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

* Doorhalen wat niet van toepassing is.

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

AANHANGSEL 2

Formulier Voorlopig Internationaal Scheepsveiligheidscertificaat

VOORLOPIG INTERNATIONAAL SCHEEPSVEILIGHEIDSCERTIFICAAT

(Officieel zegel)

(Staat)

Certificaatnummer

Afgegeven krachtens de bepalingen van

DE INTERNATIONALE CODE VOOR DE BEVEILIGING VAN SCHEPEN EN
HAVENFACILITEITEN (ISPS-CODE)

Op gezag van de regering van _____

(naam van staat)

door _____

(bevoegde persoon/personen of organisatie)

Naam van het schip :

Kengetal of kenletters :

Haven van registratie :

Scheepstype :

Bruto tonnage :

IMO-nummer :

Naam en adres van de maatschappij :

Is dit het eerste Voorlopig Certificaat? Ja/nee*

Indien nee, datum van het eerste Voorlopig Certificaat vermelden.....

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

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

Dit Certificaat is geldig tot.....

Afgegeven te

(plaats van afgifte van het Certificaat)

Datum van afgifte.....

Handtekening van de bevoegde functionaris
die het Certificaat afgeeft)

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

*Doorhalen wat niet van toepassing is.

BIJLAGE 3

DEEL B

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

1. INLEIDING

Algemeen

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

- 1.5. De lezer dient te beseffen dat niets in dit deel van de Code dient te worden gelezen of geïnterpreteerd in strijd met enige van de bepalingen van ofwel hoofdstuk XI-2 of deel A van deze Code en dat de hiervoor genoemde bepalingen te allen tijde prevaleren boven en zwaarder wegen dan enigerlei niet-beoogde inconsistentie die onopzettelijk in dit deel van de Code tot uitdrukking kan zijn gebracht. De in dit deel van de Code aangereikte richtsnoeren dienen te allen tijde te worden gelezen, geïnterpreteerd en toegepast op een wijze die strookt met de doelstellingen en principes die zijn vastgelegd in hoofdstuk XI-2 en deel A van deze Code.

Verantwoordelijkheden van verdragsluitende staten

- 1.6. Verdragsluitende staten hebben krachtens de bepalingen van hoofdstuk XI-2 en deel A van deze Code uiteenlopende verantwoordelijkheden, waaronder begrepen:
- instellen van het juiste veiligheidsniveau;
 - goedkeuren van het scheepsveiligheidsplan (SVP) en relevante wijzigingen op een eerder goedgekeurd plan;
 - verifiëren of schepen in overeenstemming zijn met de bepalingen van hoofdstuk XI-2 en deel A van deze Code en aan schepen het Internationaal Scheepsveiligheidscertificaat afgeven;
 - vaststellen welke van de havenfaciliteiten binnen hun grondgebied een havenveiligheidsbeambte (HBF) moeten aanwijzen die verantwoordelijk is voor de uitwerking van het havenfaciliteitsveiligheidsplan;
 - waarborgen dat de beoordeling van de veiligheid van de havenfaciliteit, alsmede enigerlei op een eerder goedgekeurde beoordeling volgende wijzigingen worden voltooid en goedgekeurd;
 - goedkeuren van het havenfaciliteitsveiligheidsplan (HVP) en van enigerlei op een eerder goedgekeurd plan volgende wijzigingen;
 - toepassen van beperkende maatregelen en maatregelen ter controle op naleving;
 - testen van goedgekeurde plannen; en
 - uitwisselen van informatie met de Internationale Maritieme Organisatie en met de scheepvaart- en havenindustrie.
- 1.7. Verdragsluitende staten kunnen speciale instanties binnen de overheid aanwijzen of oprichten om met betrekking tot havenfaciliteiten hun veiligheidstaken krachtens hoofdstuk XI-2 en deel A van deze Code te ondernemen en erkende beveiligingsbedrijven bepaalde werkzaamheden met betrekking tot havenfaciliteiten laten uitvoeren, maar de uiteindelijke beslissing over de aanvaarding en goedkeuring van deze werkzaamheden dient te worden genomen door de verdragsluitende staat of de speciale instantie. Overheden mogen de uitvoering van bepaalde veiligheidstaken die verband houden met schepen ook delegeren aan erkende beveiligingsbedrijven. De volgende taken of activiteiten mogen niet worden gedelegeerd aan een erkend beveiligingsbedrijf:
- instellen van het juiste veiligheidsniveau;

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

Instellen van het veiligheidsniveau

- 1.8. Het instellen van een veiligheidsniveau dat op enig moment van toepassing is, is de verantwoordelijkheid van verdragsluitende staten en kan van toepassing zijn op schepen en havenfaciliteiten. Deel A van deze Code definieert drie veiligheidsniveaus voor internationaal gebruik, te weten:
- veiligheidsniveau 1, normaal; het niveau waarbij schepen en havenfaciliteiten normaal gesproken functioneren;
 - veiligheidsniveau 2, verhoogd; het niveau dat van toepassing is zo lang als er sprake is van een verhoogd risico op een veiligheidsincident; en
 - veiligheidsniveau 3, uitzonderlijk; het niveau dat van toepassing is gedurende de periode waarin het waarschijnlijke of imminente risico bestaat op een veiligheidsincident.

De maatschappij en het schip

- 1.9. Elke maatschappij die schepen exploiteert waarop hoofdstuk XI-2 en deel A van deze Code van toepassing zijn, dient voor de maatschappij een veiligheidsbeambte van de maatschappij (BBF) en voor elk van zijn schepen een scheepsveiligheidsbeambte (SBF) aan te stellen. De taken, verantwoordelijkheden en trainingseisen van deze functionarissen en de eisen ten aanzien van oefeningen worden gedefinieerd in deel A van deze Code.
- 1.10. De verantwoordelijkheden van de veiligheidsbeambte van de maatschappij omvatten in het kort onder meer: ervoor zorgdragen dat de beoordeling van de veiligheid van een schip (BVS) naar behoren wordt uitgevoerd, ervoor zorgdragen dat er een scheepsveiligheidsplan wordt uitgewerkt en wordt ingediend ter goedkeuring door of namens de overheid en vervolgens aan boord wordt geplaatst van elk schip waarop deel A van deze Code van toepassing is en ten opzichte waarvan die persoon is benoemd tot veiligheidsbeambte van de maatschappij.

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

De havenfaciliteit

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

De beoordeling moet de volgende onderdelen inhouden:

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

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

- 1.18. De havenfaciliteiten die moeten voldoen aan de eisen van hoofdstuk XI-2 en deel A van deze Code moeten een havenveiligheidsbeambte aanstellen. De taken, verantwoordelijkheden en trainingseisen van deze functionarissen en de eisen ten aanzien van oefeningen worden gedefinieerd in deel A van deze Code.
- 1.19. Het havenfaciliteitsveiligheidsplan dient de operationele en fysieke veiligheidsmaatregelen aan te geven die de havenfaciliteit moet nemen om te waarborgen dat de havenfaciliteit altijd op veiligheidsniveau 1 functioneert. Het plan moet ook de extra of geïntensiverde veiligheidsmaatregelen aangeven die de havenfaciliteit kan nemen om over te gaan op en te functioneren bij veiligheidsniveau 2, als de havenfaciliteit wordt geïnstrueerd dat te doen. Bovendien moet het plan de mogelijke voorbereidende acties aangeven die de havenfaciliteit zou kunnen nemen om een directe reactie mogelijk te maken op de richtsnoeren die mogelijk worden verstrekt door diegenen die bij veiligheidsniveau 3 reageren op een veiligheidsincident of een dreigend veiligheidsincident.

- 1.20. De havenfaciliteiten die moeten voldoen aan de eisen van hoofdstuk XI-2 en deel A van deze Code dienen te beschikken over en te werken in overeenstemming met een door de verdragsluitende staat of door de betrokken speciale instantie goedgekeurd havenfaciliteitsveiligheidsplan. De havenveiligheidsbeambte dient de bepalingen van een dergelijk plan ten uitvoer te leggen en de blijvende doelmatigheid en relevantie van het plan te bewaken; hij dient onder meer opdracht te geven tot interne controles op de toepassing van het plan. Wijzigingen in de onderdelen van een goedgekeurd plan waarvoor de verdragsluitende staat of de betrokken speciale instantie heeft bepaald dat deze moeten worden goedgekeurd, moeten alvorens te worden opgenomen in het goedgekeurde plan en in de havenfaciliteit ten uitvoer te worden gelegd, ter beoordeling en goedkeuring worden ingediend. Het is de verdragsluitende staat of de betrokken speciale instantie toegestaan de doelmatigheid van het plan te beproeven. De beoordeling van de veiligheid van de havenfaciliteit die betrekking heeft op de desbetreffende havenfaciliteit of waarop de ontwikkeling van het plan is gebaseerd, dient regelmatig te worden geëvalueerd. Al deze activiteiten kunnen leiden tot de wijziging van het goedgekeurde plan. Enigerlei wijzigingen in gespecificeerde elementen van een goedgekeurd plan dienen te worden ingediend ter goedkeuring door de verdragsluitende staat of door de speciale instantie.
- 1.21. Schepen die gebruik maken van havenfaciliteiten kunnen worden onderworpen aan de inspecties door de havenstaatcontrole en aan extra beperkende maatregelen zoals geschetst in voorschrift XI-2/9. Het is de desbetreffende instanties toegestaan de verstrekking van informatie te verlangen over het schip, zijn lading, passagiers en bemanning voordat het schip de haven binnenvaart. Er kunnen omstandigheden zijn waarin het schip de toegang tot de haven wordt geweigerd.

Informatie en communicatie

- 1.22. Hoofdstuk XI-2 en deel A van deze Code verlangen van verdragsluitende staten dat zij bepaalde informatie verschaffen aan de Internationale Maritieme Organisatie en dat zij informatie beschikbaar stellen om een effectieve communicatie mogelijk te maken tussen verdragsluitende staten en tussen veiligheidsbeambte van de maatschappijen/scheepsveiligheidsbeambten en de veiligheidsbeambten van havenfaciliteiten.

2. DEFINITIES

- 2.1. Er worden geen richtsnoeren gegeven met betrekking tot de definities in hoofdstuk XI-2 of deel A van deze Code.
- 2.2. In dit deel van de Code worden de volgende definities gehanteerd:
- .1 onder “paragraaf” wordt een paragraaf van deel A van de Code verstaan; een paragraaf wordt aangegeven als “*paragraaf A/<gevolgd door het nummer van de paragraaf>*”;
 - .2 onder “artikel” wordt een artikel van dit deel van de Code verstaan; een artikel wordt aangegeven als “*artikel <gevolgd door het nummer van het artikel>*”; en

- .3 Onder “verdragsluitende staat” wordt - indien gebruikt in artikel 14 t/m 18 - verstaan de “verdragsluitende staat binnen het grondgebied waarvan de havenfaciliteit zich bevindt”; hierbij is een verwijzing naar de speciale instantie inbegrepen.

3. TOEPASSING

Algemeen

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

4. VERANTWOORDELIJKHEDEN VAN VERDRAGSLUITENDE STATEN

Beveiliging van beoordelingen en plannen

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

Speciale instanties

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

Erkende beveiligingsbedrijven

- 4.3. Verdragsluitende staten kunnen een erkend beveiligingsbedrijf de opdracht geven bepaalde, met veiligheid verband houdende activiteiten uit te voeren; zoals:
- .1 goedkeuring van scheepsveiligheidsplannen of wijzigingen in dergelijke plannen namens de overheid;
- .2 verificatie en certificering van de overeenstemming van het schip met de eisen van hoofdstuk XI-2 en deel A van deze Code namens de overheid; en

- .3 uitvoeren van veiligheidsplannen van havenfaciliteiten zoals vereist door de verdragsluitende staat.
- 4.4. Een erkend beveiligingsbedrijf kan ook adviezen of ondersteuning geven aan bedrijven of havenfaciliteiten over veiligheidsaangelegenheden, waaronder begrepen beoordelingen van de veiligheid van schepen, scheepsveiligheidsplannen, beoordelingen van de veiligheid van de havenfaciliteiten en veiligheidsplannen van havenfaciliteiten. Dit kan onder meer inhouden de opstelling van een beoordeling van de veiligheid van een schip of van een scheepsveiligheidsplan of van een beoordeling van de veiligheid van de havenfaciliteit of havenfaciliteitsveiligheidsplan. Als een erkend beveiligingsbedrijf dergelijke activiteiten heeft verricht ten behoeve van een beoordeling van de veiligheid van een schip of van een scheepsveiligheidsplan, mag dat erkende beveiligingsbedrijf niet gemachtigd zijn tot goedkeuring van dat scheepsveiligheidsplan.
- 4.5. Bij het machtigen van een erkend beveiligingsbedrijf dienen verdragsluitende staten de kwaliteiten van een dergelijke organisatie in aanmerking te nemen. Een erkend beveiligingsbedrijf dient de volgende kwaliteiten te kunnen aantonen:
 - .1 deskundigheid op het gebied van relevante aspecten van veiligheid;
 - .2 de juiste kennis van scheeps- en havenactiviteiten, waaronder begrepen kennis van scheepsontwerp en -constructie als diensten worden verleend met betrekking tot schepen en van het ontwerp en de constructie van havens als diensten worden verleend met betrekking tot havenfaciliteiten;
 - .3 het vermogen om de waarschijnlijke veiligheidsrisico's te beoordelen die zich tijdens scheeps- en havenactiviteiten zouden kunnen voordoen, waaronder begrepen activiteiten op het raakvlak tussen schip en haven, alsmede het vermogen om dergelijke risico's tot een minimum terug te brengen;
 - .4 het vermogen om de deskundigheid van het personeel op peil te houden en te verbeteren;
 - .5 het vermogen om de blijvende betrouwbaarheid van het personeel te bewaken;
 - .6 het vermogen om de juiste procedures te hanteren ter voorkoming van de bekendmaking van of toegang tot gevoelig materiaal door onbevoegden;
 - .7 kennis van de vereisten van hoofdstuk XI-2 en deel A van deze Code en van relevante nationale en internationale wettelijke vereisten en veiligheidseisen;
 - .8 kennis van huidige bedreigingen met betrekking tot de veiligheid en patronen daarin;
 - .9 kennis van de herkenning en opsporing van wapens, gevaarlijke stoffen en apparatuur;
 - .10 kennis van de herkenning van de kenmerken en gedragspatronen van personen die de veiligheid kunnen bedreigen, zonder daarbij te discrimineren;
 - .11 kennis van de technieken die worden gehanteerd om veiligheidsmaatregelen te ontduiken; en

- .12 kennis van beveiligings- en bewakingsapparatuur en -systemen en van de beperkingen van hun functies.

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

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

Instellen van het veiligheidsniveau

- 4.8. Bij het instellen van het veiligheidsniveau dienen verdragsluitende staten rekening te houden met algemene en specifieke informatie over een bedreiging. Verdragsluitende staten dienen het veiligheidsniveau van toepassing op schepen of havenfaciliteiten in te stellen op een van de volgende drie niveaus:
- veiligheidsniveau 1, normaal; het niveau waarbij het schip of de havenfaciliteit normaal gesproken functioneert;
 - veiligheidsniveau 2, verhoogd; het niveau dat van toepassing is zo lang als er sprake is van een verhoogd risico op een veiligheidsincident; en
 - veiligheidsniveau 3, uitzonderlijk; het niveau dat van toepassing is gedurende de periode waarin het waarschijnlijke of imminente risico bestaat van een veiligheidsincident.
- 4.9. Veiligheidsniveau 3 dient slechts te worden ingesteld als uitzonderlijke maatregel die alleen van toepassing is als er sprake is van geloofwaardige informatie dat een veiligheidsincident waarschijnlijk of imminent is. Veiligheidsniveau 3 dient alleen te worden ingesteld voor de duur van de vastgestelde bedreiging van de veiligheid of van het daadwerkelijke veiligheidsincident. Terwijl het veiligheidsniveau van veiligheidsniveau 1 via veiligheidsniveau 2 kan overgaan naar veiligheidsniveau 3, is het ook mogelijk dat het veiligheidsniveau direct van veiligheidsniveau 1 verandert in veiligheidsniveau 3.
- 4.10. De kapitein van een schip heeft te allen tijde de eindverantwoordelijkheid voor de veiligheid en beveiliging van het schip. Zelfs bij veiligheidsniveau 3 kan een kapitein om opheldering of aanpassing vragen van richtsnoeren die zijn verstrekt door degenen die reageren op een veiligheidsincident of op een bedreiging van de veiligheid, indien er redenen zijn om aan te nemen dat het navolgen van bepaalde richtsnoeren de veiligheid van het schip in gevaar kan brengen.

- 4.11. De veiligheidsbeambte van de maatschappij (BBF) of de scheepsveiligheidsbeambte (SBF) dient in een zo vroeg mogelijk stadium contact te leggen met de havenveiligheidsbeambte (HBF) van de havenfaciliteit die het schip wil aandoen, ter vaststelling van het veiligheidsniveau dat voor dat schip in de havenfaciliteit van toepassing is. Heeft de HBF contact gelegd met een schip, dient hij het schip op de hoogte te stellen van een eventuele op handen zijnde wijziging in het veiligheidsniveau van de havenfaciliteit en dient hij alle relevante veiligheidsinformatie aan het schip te verstrekken.
- 4.12. Er kunnen omstandigheden zijn waarbij op een afzonderlijk schip een hoger veiligheidsniveau van kracht is dan in de havenfaciliteit die het aandoet, maar er zijn geen omstandigheden waarbij een schip een lager veiligheidsniveau heeft dan de havenfaciliteit die het aandoet. Als een schip een hoger veiligheidsniveau heeft dan de havenfaciliteit die het wil aandoen, dient de BBF of SBF de HBF hiervan onverwijld op de hoogte te stellen. De HBF dient de desbetreffende situatie in overleg met de BBF of SBF te onderzoeken en tot overeenstemming te komen over geschikte veiligheidsmaatregelen ten aanzien van het schip, hetgeen onder meer het opstellen en ondertekenen van een Veiligheidsverklaring kan inhouden.
- 4.13. Verdragsluitende staten dienen na te denken over de wijze waarop informatie over wijzigingen in veiligheidsniveaus snel bekend kunnen worden gemaakt. Overheden geven wellicht de voorkeur aan NAVTEX-berichten of Berichten aan Zeevarenden als de methode om dergelijke wijzigingen in veiligheidsniveaus bekend te maken aan het schip en aan BBF en SBF. Of zij kunnen andere communicatiemethoden in overweging nemen die een zelfde of betere snelheid en dekking verschaffen. Verdragsluitende staten dienen procedures tot stand te brengen om een HBF op de hoogte te stellen van wijzigingen in veiligheidsniveaus. Verdragsluitende staten dienen de contactinformatie bijeen te brengen en bij te houden in een lijst van mensen die van wijzigingen in veiligheidsniveaus op de hoogte moeten worden gebracht. Ofschoon het veiligheidsniveau niet hoeft te worden beschouwd als zijnde bijzonder vertrouwelijk, kan de onderliggende informatie over de bedreiging zeer vertrouwelijk zijn. Verdragsluitende staten dienen zorgvuldig aandacht te schenken aan het soort informatie dat kenbaar wordt gemaakt en aan de mate van detail, alsmede aan de wijze waarop de informatie aan SBF, BBF en HBF kenbaar wordt gemaakt.

Aanspreekpunten en informatie over veiligheidsplannen van havenfaciliteiten

- 4.14. Als de havenfaciliteit een HVP heeft, dient de Organisatie van dat feit op de hoogte te worden gesteld en moet die informatie ook beschikbaar worden gesteld aan BBF en SBF. Er hoeven geen andere details van het HVP te worden gepubliceerd dan dat het plan er is. Verdragsluitende staten dienen te overwegen centrale of regionale aanspreekpunten te vestigen, dan wel andere middelen om actuele informatie te verschaffen over de locaties waar sprake is van een HVP, samen met contactinformatie voor de desbetreffende HBF. Het bestaan van dergelijke aanspreekpunten dient bekend te worden gemaakt. Zij zouden ook informatie kunnen verstrekken over de erkende beveiligingsbedrijven die zijn benoemd om te handelen namens de verdragsluitende staat, samen met nadere informatie over de specifieke verantwoordelijkheid en bevoegdheidscondities die zijn gedelegeerd aan dergelijke erkende beveiligingsbedrijven.

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

Identificatiedocumenten

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

Vaste en drijvende platforms en mobiele drijvende booreilanden op locatie

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

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

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

Bedreigingen voor schepen en andere incidenten op zee

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

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

- .2 er sprake is van een veiligheidsincident of van een dreigend veiligheidsincident waarbij het schip betrokken is terwijl dit op zee is.

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

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

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

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

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

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

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

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

Alternatieve overeenkomsten ten behoeve van de veiligheid

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

Gelijkwaardige regelingen voor havenfaciliteiten

4.27. Voor bepaalde specifieke havenfaciliteiten met beperkte of speciale activiteiten, maar met meer dan incidenteel verkeer kan het juist zijn om overeenstemming te waarborgen door middel van veiligheidsmaatregelen equivalent aan de maatregelen die worden voorgeschreven in hoofdstuk XI-2 en in deel A van deze Code. Dit kan in het bijzonder het geval zijn voor terminals die bij fabrieken horen of voor kades met weinig frequente activiteiten.

Personeelssterkte

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

Beperkende maatregelen en maatregelen ter controle op naleving

Algemeen

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

- 4.33. Als voorbeelden van mogelijke gegronde redenen volgens voorschrift XI-2/9.1 en XI-2/9.2 kunnen - mits relevant - worden genoemd:
- .1 als bij beoordeling van het certificaat wordt aangetoond dat het niet geldig is of is verlopen;
 - .2 het bewijs of de betrouwbare informatie dat de op basis van hoofdstuk XI-2 en deel A van deze Code vereiste veiligheidsapparatuur, -documentatie of -voorzieningen ernstige tekortkomingen vertonen;
 - .3 de ontvangst van een rapport of klacht die naar het professionele oordeel van de daartoe bevoegde functionaris betrouwbare informatie bevat waaruit duidelijk blijkt dat het schip niet in overeenstemming is met de voorschriften van hoofdstuk XI-2 of deel A van deze Code;
 - .4 het bewijs of de waarneming door een daartoe bevoegde functionaris op basis van diens professionele oordeel dat de kapitein of bemanning van het schip niet bekend is met essentiële veiligheidsprocedures aan boord of bepaalde oefeningen die verband houden met de veiligheid van het schip niet kunnen uitvoeren, dan wel dat dergelijke procedures of oefeningen niet zijn uitgevoerd;
 - .5 het bewijs of de waarneming door een daartoe bevoegde functionaris op basis van diens professionele oordeel dat belangrijke bemanningsleden van het schip geen goede communicatie tot stand kunnen brengen met andere belangrijke bemanningsleden met verantwoordelijkheden op het gebied van de veiligheid aan boord van het schip;
 - .6 het bewijs of de betrouwbare informatie dat het schip in een havenfaciliteit of vanaf een ander schip personen aan boord heeft genomen of voorraden of goederen heeft geladen, waarbij ofwel de havenfaciliteit of het andere schip ten aanzien van hoofdstuk XI-2 of deel A van deze Code in gebreke is en waarbij het schip in kwestie geen Veiligheidsverklaring heeft opgesteld, noch geschikte, speciale of extra veiligheidsmaatregelen heeft getroffen, dan wel de juiste scheepsbeveiligingsprocedures hanteert;
 - .7 het bewijs of de betrouwbare informatie dat het schip in een havenfaciliteit of vanaf een andere bron (bijvoorbeeld overdracht vanaf een ander schip of vanaf een helikopter) personen aan boord heeft genomen of voorraden of goederen heeft geladen, waarbij ofwel de havenfaciliteit of de andere bron niet hoeft te voldoen aan hoofdstuk XI-2 of deel A van deze Code en waarbij het schip geen geschikte, speciale of extra veiligheidsmaatregelen heeft getroffen, noch de juiste beveiligingsprocedures hanteert;
 - .8 het schip is in het bezit van een volgens de voorschriften afgegeven Voorlopig Internationaal Scheepsveiligheidscertificaat zoals beschreven in paragraaf A/19.4 en een van de doelen van het schip of een bedrijf bij het aanvragen van een dergelijk certificaat is naar het professionele oordeel van een daartoe bevoegde functionaris het ontlopen van volledige overeenstemming met hoofdstuk XI-2 en deel A van deze Code na afloop van de periode van het initiële Voorlopig Certificate zoals beschreven in paragraaf A/19.4.4.

- 4.34. De internationale juridische consequenties van voorschrift XI-2/9 zijn met name relevant en het voorschrift dient met voorschrift XI-2/2.4 in gedachten ten uitvoer te worden gelegd, aangezien de mogelijkheid bestaat dat er situaties ontstaan waarbij er ofwel maatregelen worden genomen die buiten het bereik van hoofdstuk XI-2 vallen of waarbij rechten van betrokken schepen, buiten het bereik van hoofdstuk XI-2, in acht dienen te worden genomen. Voorschrift XI-2/9 belet de verdragsluitende staat dan ook niet maatregelen te nemen die gebaseerd zijn op en in overeenstemming met internationaal recht om de veiligheid of beveiliging van personen, schepen, havenfaciliteiten en andere eigendommen te waarborgen in gevallen waarbij het schip, hoewel in overeenstemming met hoofdstuk XI-2 en deel A van deze Code, nog steeds wordt geacht een veiligheidsrisico te vertegenwoordigen.
- 4.35. Als een verdragsluitende staat aan een schip beperkende maatregelen oplegt, dient de overheid onverwijld te worden voorzien van voldoende informatie om de overheid in staat te stellen met de verdragsluitende staat volwaardige contacten te onderhouden.

Controle van schepen in de haven

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

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

- 4.37. Voorschrift XI-2/9.2.1 geeft een overzicht van de informatie die verdragsluitende staten van een schip mogen eisen als voorwaarde om een haven te mogen binnenkomen. Een van de punten in het overzicht is de bevestiging van enigerlei speciale of extra maatregelen die door het schip zijn genomen tijdens zijn laatste tien keer afmeren bij een havenfaciliteit. Hier volgen twee voorbeelden:
- .1 documentatie van de getroffen maatregelen tijdens het bezoek aan een havenfaciliteit die zich bevindt op het grondgebied van een staat die geen verdragsluitende staat is, met name van die maatregelen die normaal gesproken zouden zijn getroffen door havenfaciliteiten die zich bevinden op het grondgebied van verdragsluitende staten; en
 - .2 eventuele Verklaringen van Veiligheid die zijn aangegaan met havenfaciliteiten of andere schepen.

- 4.38. Een ander punt van informatie dat in het overzicht is opgenomen en dat kan worden verlangd als voorwaarde om de haven binnen te mogen, is de bevestiging dat er tijdens activiteiten tussen schepen onderling die werden uitgevoerd tijdens de periode van de laatste tien keer afmeren bij een havenfaciliteit, geschikte scheepsveiligheidsprocedures zijn gehanteerd. Het is doorgaans niet nodig de overdracht van loodsen of van douane-, immigratie- of veiligheidsbeambten, noch het bunkeren, lichten, laden van voorraden en het lossen van afval door het schip binnen havenfaciliteiten te documenteren, omdat deze activiteiten normaal gesproken binnen de verantwoordelijkheid van het havenfaciliteitsveiligheidsplan vallen. Hier volgen enkele voorbeelden van te verstrekken informatie:
- .1 documentatie van de getroffen maatregelen tijdens activiteiten tussen schepen onderling met een schip dat onder de vlag vaart van een staat die geen verdragsluitende staat is, met name van die maatregelen die normaal gesproken zouden zijn getroffen door schepen die onder de vlag van verdragsluitende staten varen;
 - .2 documentatie van de getroffen maatregelen tijdens activiteiten tussen schepen onderling met een schip dat onder de vlag vaart van een verdragsluitende staat, maar dat niet hoeft te voldoen aan de bepalingen van hoofdstuk XI-2 en deel A van deze Code, zoals een exemplaar van een veiligheidscertificaat dat krachtens andere bepalingen aan dat schip is afgegeven; en
 - .3 in het geval dat er personen of goederen aan boord zijn die uit zee zijn gered, alle bekende informatie over dergelijke personen of goederen, inclusief hun identiteit - indien deze bekend is - en de resultaten van eventuele namens het schip uitgevoerde controles ter vaststelling van de veiligheidsstatus van de geredde personen of goederen. Het is niet de intentie van hoofdstuk XI-2 of deel A van deze Code om de aflevering van mensen die op zee in moeilijkheden zijn aangetroffen in een veilige haven te vertragen of te verhinderen. Hoofdstuk XI-2 en deel A van deze Code hebben als enige intentie staten voldoende geschikte informatie te verschaffen om het behoud van hun integriteit op het gebied van veiligheid te waarborgen.
- 4.39. Hier volgen enkele voorbeelden van andere praktische, met veiligheid verband houdende informatie die kan worden verlangd als voorwaarde om een haven binnen te mogen teneinde bij te dragen aan de waarborging van de veiligheid en beveiliging van personen, havenfaciliteiten, schepen en andere eigendommen:
- .1 informatie in het Continu Overzichtsrapport;
 - .2 locatie van het schip op het tijdstip waarop het rapport wordt gemaakt;
 - .3 verwachte aankomsttijd van het schip in de haven;
 - .4 bemanningslijst;
 - .5 algemene omschrijving van lading aan boord van het schip;
 - .6 passagierslijst; en
 - .7 informatie die moet worden meegevoerd krachtens voorschrift XI-2/5.

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

Aanvullende bepalingen

4.41. In alle gevallen waarbij een schip de toegang tot een haven wordt ontzegd of uit een haven wordt verdreven, dienen alle bekende feiten ter kennis te worden gebracht van de autoriteiten van relevante staten. Deze kennisgeving dient te bestaan uit de volgende punten, indien bekend:

- .1 naam van het schip, de vlag waaronder het schip vaart, scheepsidentificatienummer, roepletters van het schip, scheepstype en lading;
- .2 reden van toegangsweigering of van uitzetting uit haven of havengebieden;
- .3 indien relevant, de aard van enigerlei afwijking van de veiligheidsvoorschriften;
- .4 indien relevant, nadere gegevens van pogingen die zijn ondernomen om afwijkingen van de veiligheidsvoorschriften te corrigeren, waaronder begrepen eventuele voorwaarden die voor de reis aan het schip zijn opgelegd;
- .5 vorige aanloophaven(s) en eerstvolgende bekende aanloophaven;
- .6 vertrektijd en geschatte waarschijnlijke aankomsttijd in die havens;
- .7 enige aan het schip verstrekte instructies, bijv. rapportage over de route;
- .8 beschikbare informatie over het veiligheidsniveau waarbij het schip op dat moment opereert;
- .9 informatie over enigerlei communicatie tussen de havenstaat en de overheid;
- .10 aanspreekpunt binnen de havenstaat dat het rapport opmaakt om nadere informatie te verkrijgen;
- .11 bemanningslijst; en
- .12 enige andere relevante informatie.

4.42. Bij relevante staten waarmee in contact dient te worden getreden, dient het onder meer te gaan om de staten langs de voorgenomen route van het schip naar de eerstvolgende haven, met name als het schip beoogt de territoriale wateren van die kuststaat binnen te gaan. Bij andere relevante staten kan het onder meer gaan om eerdere aanloophavens, zodat nadere informatie kan worden verkregen en met eerdere havens verband houdende veiligheidsproblemen kunnen worden opgelost.

- 4.43. Bij het toepassen van beperkende maatregelen en maatregelen ter controle op naleving dienen de daartoe bevoegde functionarissen ervoor zorg te dragen dat enige opgelegde maatregelen of ondernomen stappen in verhouding zijn. Dergelijke maatregelen of stappen dienen redelijk te zijn en van een minimale strengheid en een zo kort mogelijke duur als noodzakelijk is om de afwijking van de voorschriften te corrigeren of te verminderen.
- 4.44. Het woord “vertraging” in voorschrift XI-2/9.3.5.1 verwijst ook naar situaties waarbij ingevolge acties die krachtens dit voorschrift zijn ondernomen, het schip op ongepaste wijze de toegang tot de haven wordt ontzegd of uit de haven wordt verdreven.

Schepen die geen partij zijn en schepen onder de Conventiemaat

- 4.45. Wat schepen betreft die varen onder de vlag van een staat die geen verdragsluitende staat is in de Conventie en geen partij in het SOLAS-protocol⁴⁸ van 1988, is het verdragsluitende staten niet toegestaan aan dergelijke schepen een voorkeursbehandeling te geven. Dienovereenkomstig dienen de eisen van voorschrift XI-2/9 en de richtsnoeren van dit deel van de Code op die schepen te worden toegepast.
- 4.46. Schepen onder de Conventiemaat zijn onderworpen aan maatregelen door middel van welke staten de veiligheid handhaven. Dergelijke maatregelen dienen te worden getroffen met gepaste inachtneming van de eisen in hoofdstuk XI-2 en de richtsnoeren van dit deel van de Code.

5. VEILIGHEIDSVERKLARING

Algemeen

- 5.1. Een Veiligheidsverklaring (VvV) dient te worden opgesteld als de verdragsluitende staat van de havenfaciliteit dit noodzakelijk acht of als een schip dit noodzakelijk acht.
- 5.1.1. De noodzaak van een VvV kan worden aangetoond door de resultaten van de beoordeling van de veiligheid van de havenfaciliteit (BVH) en de gronden en omstandigheden waarbij een VvV is vereist, dienen te worden uiteengezet in het havenfaciliteitsveiligheidsplan (HVP).
- 5.1.2. De noodzaak van een VvV kan door een overheid worden aangetoond bij schepen die gerechtigd zijn onder de vlag van deze overheid te varen of als gevolg van een beoordeling van de veiligheid van een schip (BVS) en dient te worden uiteengezet in het scheepsveiligheidsplan (SVP).

⁴⁸ Protocol van 1988 verband houdende met het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974.

- 5.2. Het is waarschijnlijk dat een VvV wordt vereist bij hogere veiligheidsniveaus, als een schip een hoger veiligheidsniveau heeft dan de havenfaciliteit of dan een ander schip waarmee het in aanraking komt, maar ook bij activiteiten op het raakvlak tussen schip en haven of tussen schepen onderling die een hoger risico vormen voor personen, eigendommen of het milieu om redenen die specifiek zijn voor dat schip, waaronder begrepen zijn lading of passagiers of de omstandigheden bij de havenfaciliteit, dan wel een combinatie van deze factoren.

5.2.1. Indien een schip of een overheid, namens schepen die gerechtigd zijn tot het varen onder de vlag van die overheid, opstelling van een VvV verlangt, dient de havenveiligheidsbeambte (HBF) of scheepsveiligheidsbeambte (SBF) deze eis te onderkennen en de juiste veiligheidsmaatregelen te bespreken.

- 5.3. Een HBF kan ook het initiatief nemen tot een VvV voorafgaand aan activiteiten op het raakvlak tussen schip en haven welke in de goedgekeurde BVH worden geïdentificeerd als zijnde van bijzondere zorg. Als voorbeelden zijn te noemen het aan of van boord gaan van passagiers en de overslag, het laden of lossen van gevaarlijke goederen of stoffen. De BVH kan ook faciliteiten in of in de buurt van dicht bevolkte gebieden of economisch belangrijke activiteiten identificeren die een VvV rechtvaardigen.

- 5.4. Het belangrijkste doel van een VvV is te waarborgen dat tussen het schip en de havenfaciliteit of met andere schepen waarmee het schip in aanraking komt, overeenstemming wordt bereikt op het gebied van de respectieve veiligheidsmaatregelen die elk zal ondernemen in overeenstemming met de bepalingen van hun respectieve goedgekeurde veiligheidsplannen.

5.4.1. De overeengekomen VvV dient te worden ondertekend en gedateerd door zowel de havenfaciliteit als het schip of de schepen, al naar gelang van toepassing is, teneinde de overeenstemming met hoofdstuk XI-2 en deel A van deze Code aan te geven en dient de duur, het relevante veiligheidsniveau of de relevante veiligheidsniveaus, alsmede de relevante contactinformatie in te houden.

5.4.2. Bij een wijziging in het veiligheidsniveau kan het noodzakelijk zijn een nieuwe of herziene VvV op te stellen.

- 5.5. De VvV dient te worden opgesteld in het Engels, Frans of Spaans of in een taal die zowel in de havenfaciliteit als op het schip of de schepen, al naar gelang van toepassing is, wordt beheerst.
- 5.6. In bijlage 1 bij dit deel van de Code is een model van een VvV opgenomen. Het gaat hierbij om een model van een VvV tussen een schip en een havenfaciliteit. Als er een VvV tussen twee schepen wordt benodigd, dient dit model op de juiste wijze te worden aangepast.

6. VERPLICHTINGEN VAN DE MAATSCHAPPIJ

Algemeen

- 6.1. Voorschrift XI-2/5 vereist van de maatschappij dat het aan de kapitein van het schip informatie verschaft om te kunnen voldoen aan de eisen van die maatschappij krachtens de bepalingen van dit voorschrift. Deze informatie dient onder meer de volgende onderdelen in te houden:

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

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

7. SCHEEPSVEILIGHEID

Zie paragraaf 8, 9 en 13 voor relevante richtsnoeren.

8. BEOORDELING VAN DE SCHEEPSBEVEILIGING

Beoordeling van de veiligheid

- 8.1. De veiligheidsbeambte van de maatschappij (BBF) is verantwoordelijk voor de waarborging dat een beoordeling van de veiligheid van een schip (BVS) wordt uitgevoerd voor elk van de schepen in de vloot van de maatschappij die moeten voldoen aan de bepalingen van hoofdstuk XI-2 en deel A van deze Code en waarvoor de BBF verantwoordelijk is. Hoewel de BBF de taken die bij zijn functie horen niet allemaal persoonlijk hoeft uit te voeren, blijft de BBF de

eindverantwoordelijkheid houden om ervoor te zorgen dat de taken correct worden uitgevoerd.

- 8.2. Voorafgaand aan het begin van een BVS dient de BBF zich ervan te vergewissen dat al het voordeel wordt gehaald uit de beschikbare informatie over de beoordeling van de bedreiging voor de havens die het schip zal aandoen of waar passagiers aan of van boord zullen gaan, alsmede over de havenfaciliteiten en hun beschermende maatregelen. De BBF dient eerdere rapporten over soortgelijke beveiligingsbehoeften te bestuderen. Indien haalbaar dient de BBF de juiste personen op het schip en in de havenfaciliteiten te ontmoeten om het doel en de methodiek van de beoordeling te bespreken. De BBF dient eventuele specifieke instructies van de verdragsluitende staten op te volgen.
- 8.3. In een BVS dienen de volgende elementen aan boord of binnen het schip aan de orde te worden gesteld:
 - .1 fysieke beveiliging;
 - .2 structurele integriteit;
 - .3 systemen ter bescherming van het personeel;
 - .4 procedureel beleid;
 - .5 radio- en telecommunicatiesystemen, waaronder begrepen computersystemen en -netwerken; en
 - .6 andere plaatsen die, als ze zijn aangetast of worden gebruikt voor ongeoorloofde waarnemingen, een risico kunnen inhouden voor personen, eigendommen of activiteiten aan boord van het schip of binnen de havenfaciliteit.
- 8.4. Degenen die betrokken zijn bij de uitvoering van een BVS dienen in staat te zijn hulp van deskundigen in te roepen met betrekking tot:
 - .1 kennis van huidige bedreigingen met betrekking tot de veiligheid en patronen daarin;
 - .2 herkenning en opsporing van wapens, gevaarlijke stoffen en apparatuur;
 - .3 herkenning van de kenmerken en gedragspatronen van personen die de veiligheid kunnen bedreigen, zonder daarbij te discrimineren;
 - .4 technieken die worden gehanteerd om veiligheidsmaatregelen te ontduiken;
 - .5 methoden die worden gebruikt om een veiligheidsincident te veroorzaken;
 - .6 effecten van explosieven op de constructie en uitrusting van schepen;
 - .7 scheepsbeveiliging;
 - .8 ondernemingspraktijken op het raakvlak tussen schip en haven;
 - .9 voorzorgsmaatregelen, paraatheid en reacties in noodsituaties;
 - .10 fysieke beveiliging;

- .11 radio- en telecommunicatiesystemen, waaronder computersystemen en -netwerken;
 - .12 scheepsbouw; en
 - .13 scheeps- en havenactiviteiten.
- 8.5. De BBF dient de informatie die nodig is voor het uitvoeren van een onderzoek te verzamelen en vast te leggen; het gaat hierbij onder meer om:
- .1 de algehele indeling van het schip;
 - .2 de plaats van gebieden die beperkt toegankelijk zouden moeten zijn, zoals de navigatiebrug, machinekamers van categorie A en andere controlestations zoals gedefinieerd in hoofdstuk II-2, enz.;
 - .3 de locatie en functie van elk werkelijke of potentiële toegangspunt tot het schip;
 - .4 getijdenveranderingen die gevolgen kunnen hebben voor de kwetsbaarheid of beveiliging van het schip;
 - .5 de ruimen en stuwvoorzieningen;
 - .6 de plaatsen waar de scheepsvoorraden en essentiële onderhoudsuitrusting wordt bewaard;
 - .7 de plaatsen waar onbegeleide bagage wordt opgeslagen;
 - .8 de noodapparatuur en stand-byuitrusting die beschikbaar is voor het onderhouden van essentiële diensten;
 - .9 het aantal bemanningsleden, eventuele bestaande beveiligingstaken en eventuele bestaande uitgewerkte trainingseisen van de maatschappij;
 - .10 bestaande beveiligings- en veiligheidsuitrusting ter bescherming van passagiers en bemanning;
 - .11 ontsnappings- en evacuatie routes en verzamelplaatsen die in stand moeten worden gehouden om een ordelijke en veilige noodevacuatie van het schip te waarborgen;
 - .12 reeds bestaande overeenkomsten met particuliere beveiligingsbedrijven die beveiligingsdiensten op het schip en vanaf het water leveren; en
 - .13 bestaande veiligheidsmaatregelen en -procedures die van kracht zijn, waaronder begrepen inspectie- en controleprocedures, identificatiesystemen, bewakings- en toezichtapparatuur, identificatiedocumenten voor personeel, alsmede communicatie-, alarm-, verlichtings-, toegangscontrole- en andere geschikte systemen.
- 8.6. In de BVS dient elk vastgestelde toegangspunt, waaronder begrepen open dekruimten, te worden onderzocht en te worden geëvalueerd op de mogelijkheid te worden gebruikt door mensen die door de beveiliging heen willen breken. Dit geldt voor toegangspunten die zowel toegankelijk zijn voor mensen met

toegangsbevoegdheid als voor mensen die zich onbevoegd toegang willen verschaffen.

8.7. De BVS dient de blijvende relevantie van de bestaande veiligheidsmaatregelen en instructies, procedures en activiteiten in acht te nemen, zowel in routineomstandigheden als in noodsituaties, en dient beveiligingsinstructies vast te stellen, waaronder begrepen:

- .1 de gebieden waarvoor beperkingen gelden;
- .2 de procedures in reactie op brand of andere noodsituaties;
- .3 het niveau van toezicht op de bemanning, passagiers, bezoekers, leveranciers, monteurs, havenwerkers, enz.;
- .4 de frequentie en doeltreffendheid van veiligheidspatrouilles;
- .5 de toegangscontrolesystemen, inclusief identificatiesystemen;
- .6 de veiligheidscommunicatiemiddelen en -procedures;
- .7 de veiligheidsdeuren, -barrières en -verlichting; en
- .8 de beveiligings- en bewakingsapparatuur en -systemen, indien aanwezig.

8.8. De BVS dient rekening te houden met de personen, werkzaamheden, diensten en activiteiten waarvan het belangrijk is dat zij worden beschermd. Het gaat hierbij onder meer om:

- .1 de bemanning;
- .2 passagiers, bezoekers, leveranciers, monteurs, personeel van de havenfaciliteit, enz.;
- .3 de capaciteit om een veilige navigatie en reactie op noodsituaties in stand te houden;
- .4 de lading, in het bijzonder gevaarlijke goederen of gevaarlijke stoffen;
- .5 de scheepsvoorraden;
- .6 de veiligheidscommunicatieapparatuur en -systemen van het schip, indien aanwezig; en
- .7 de veiligheidsbewakingsapparatuur en -systemen van het schip, indien aanwezig.

8.9. In de BVS dient rekening te worden gehouden met alle mogelijke bedreigingen. Het kan hierbij onder meer gaan om de volgende typen veiligheidsincidenten:

- .1 schade aan of vernieling van het schip of een havenfaciliteit, bijvoorbeeld door explosieven, brandstichting, sabotage of vandalisme;
- .2 het kapen van of beslagleggen op het schip of personen aan boord;

- .3 het knoeien met de lading, essentiële scheepsapparatuur of -systemen of scheepsvoorraden;
 - .4 onbevoegde toegang of gebruik, waaronder de aanwezigheid van verstekelingen;
 - .5 het smokkelen van wapens of apparatuur, waaronder massavernietigingswapens;
 - .6 gebruik van het schip om degenen te vervoeren die van plan zijn een veiligheidsincident te veroorzaken en/of hun uitrusting;
 - .7 gebruik van het schip zelf als wapen of als een middel om schade of vernieling te veroorzaken;
 - .8 aanvallen vanaf zee terwijl het schip is afgemeerd of voor anker ligt; en
 - .9 aanvallen op volle zee.
- 8.10. De BVS dient alle mogelijke kwetsbaarheden in acht te nemen; hierbij kan het onder meer gaan om:
- .1 conflicten tussen veiligheids- en beveiligingsmaatregelen;
 - .2 conflicten tussen taken aan boord en beveiligingstaken;
 - .3 bewakingstaken en het aantal bemanningsleden, met name met consequenties voor vermoeidheid, alertheid en prestaties van de bemanning;
 - .4 eventuele vastgestelde tekortkomingen op het gebied van veiligheidstraining; en
 - .5 enige beveiligingsapparatuur en -systemen, waaronder begrepen communicatiesystemen.
- 8.11. De BBF en de scheepsveiligheidsbeambte (SBF) dienen altijd rekening te houden met het effect dat veiligheidsmaatregelen kunnen hebben op de bemanning die langere tijd op het schip verblijft. Bij het ontwikkelen van veiligheidsmaatregelen dient in het bijzonder aandacht te worden besteed aan het gemak, het comfort en de privacy van de bemanning en hun vermogen om gedurende langere perioden doeltreffend te blijven.

- 8.12. Na voltooiing van de BVS dient er een rapport te worden opgesteld dat een samenvatting bevat van hoe de beoordeling heeft plaatsgevonden, alsmede een beschrijving van iedere tijdens de beoordeling ontdekte kwetsbaarheid en een beschrijving van de tegenmaatregelen die zouden kunnen worden gebruikt om de kwetsbaarheid aan te pakken. Het rapport dient tegen toegang door of bekendmaking aan onbevoegden te worden beveiligd.
- 8.13. Als de BVS niet is uitgevoerd door de maatschappij, dient het rapport van de BVS te worden beoordeeld en goedgekeurd door de BBF.

Veiligheidsonderzoek op locatie

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

9. SCHEEPSVEILIGHEIDSPLAN

Algemeen

- 9.1. De veiligheidsbeambte van de maatschappij (BBF) heeft de verantwoordelijkheid ervoor zorg te dragen dat er een scheepsveiligheidsplan (SVP) wordt uitgewerkt en ter goedkeuring wordt ingediend. De inhoud van elk afzonderlijke SVP dient te variëren afhankelijk van het specifieke schip dat het onderwerp is van het plan. Bij de beoordeling van de veiligheid van een schip (BVS) zullen de specifieke kenmerken van het schip en de potentiële bedreigingen en kwetsbaarheden zijn vastgesteld. Bij het opstellen van het SVP dienen deze kenmerken in detail aan de orde te worden gesteld. Overheden kunnen advies over de opstelling en inhoud van een SVP aanreiken.
- 9.2. Alle SVP's dienen:
- .1 de organisatorische structuur van de beveiliging van het schip in detail te beschrijven;

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

Organisatie en uitvoering van scheepsbeveiligingstaken

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

Toegang tot het schip

- 9.9. In het SVP dienen de veiligheidsmaatregelen te zijn vastgesteld voor alle middelen die toegang bieden tot het schip die in de BVS zijn geïdentificeerd. Het dient hierbij onder meer te gaan om:
- .1 toegangsladders;

- .2 toegangstrappen;
 - .3 hellingbanen;
 - .4 toegangsdeuren, patrijspoorten, vensters en laadpoorten;
 - .5 meerkabels en ankerkettingen; en
 - .6 kranen en hijsinrichtingen.
- 9.10. Voor elk van deze toegangsmiddelen dient het SVP de desbetreffende locaties te identificeren waar toegangsbeperkingen of een toegangsverbod moeten gelden bij elk van de veiligheidsniveaus. Voor elk veiligheidsniveau dient in het SVP te zijn vastgesteld welk soort beperking of verbod moet worden toegepast en met welke middelen deze beperkingen of verboden moeten worden gehandhaafd.
- 9.11. In het SVP dient voor elk veiligheidsniveau te zijn vastgesteld welke identificatiemiddelen nodig zijn om toegang tot het schip toe te staan en om het voor bepaalde personen mogelijk te maken zonder verdere vraag naar hun identiteit op het schip te verblijven. Hierbij kan de ontwikkeling van een geschikt identificatiesysteem nodig zijn dat permanente en tijdelijke identificatie voor achtereenvolgens bemanning en bezoekers mogelijk maakt. Indien uitvoerbaar dient een scheepsidentificatiesysteem te worden afgestemd op het identificatiesysteem dat van toepassing is op de havenfaciliteit. Passagiers dienen hun identiteit te kunnen aantonen door middel van instapkaarten, tickets, enz., maar hebben geen toegang tot gebieden waarvoor beperkingen gelden, tenzij onder geleide. In het SVP dienen bepalingen te zijn vastgesteld die ervoor zorgen dat de identificatiesystemen regelmatig worden bijgewerkt en dat misbruik van procedures strafmaatregelen tot gevolg kan hebben.
- 9.12. Aan mensen die desgevraagd hun identiteit niet willen of niet kunnen aantonen en/of het doel van hun bezoek niet willen of niet kunnen bevestigen, dient de toegang tot het schip te worden ontzegd en hun poging toegang te verkrijgen dient al naar gelang van toepassing te worden gerapporteerd aan de SBF, de BBF, de havenveiligheidsbeambte (HBF) en aan de nationale of plaatselijke autoriteiten met beveiligingstaken.
- 9.13. In het SVP dient de frequentie te zijn vastgesteld van de toepassing van toegangscontroles, met name als deze willekeurig of slechts incidenteel worden toegepast.

Veiligheidsniveau 1

- 9.14. Op veiligheidsniveau 1 dient het SVP de veiligheidsmaatregelen vast te stellen die de toegang tot het schip moeten bewaken; hierbij kunnen de volgende maatregelen worden toegepast:
- .1 controleren van de identiteit van alle personen die aan boord van het schip willen gaan en bevestigen van hun redenen daartoe door bijvoorbeeld instructies zich te vervoegen, passagierstickets, instapkaarten, werkorders, enz. te controleren;

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

Veiligheidsniveau 2

- 9.16. Op veiligheidsniveau 2 dient het SVP de veiligheidsmaatregelen vast te stellen die moeten worden toegepast ter bescherming tegen een verhoogd risico op een veiligheidsincident, om een grotere waakzaamheid en strengere controle te waarborgen; het kan hierbij onder meer gaan om:
- .1 het aanstellen van extra personeel om tijdens nachtelijke uren dekgedeelten te bewaken om onbevoegden de toegang te beletten;
 - .2 het beperken van het aantal toegangspunten tot het schip, het identificeren van de toegangspunten die kunnen worden gesloten en de middelen om deze adequaat af te sluiten;

- .3 het beletten van toegang vanaf het water tot het schip, waaronder bijvoorbeeld begrepen, in samenwerking met de havenfaciliteit, het instellen van patrouilles per schip;
- .4 het vaststellen van een gebied aan de walkant van het schip waarvoor beperkingen gelden, een en ander in nauwe samenwerking met de havenfaciliteit;
- .5 het verhogen van de frequentie en de gedetailleerdheid van het fouilleren/doorzoeken van personen, persoonlijke bezittingen en voertuigen die worden ingescheept of geladen;
- .6 het begeleiden van bezoekers op het schip;
- .7 het geven van extra, specifieke veiligheidsinstructies aan al het personeel op het schip over vastgestelde bedreigingen, waarbij de procedures voor het rapporteren van verdachte personen, objecten of activiteiten opnieuw onder de aandacht worden gebracht en de noodzaak tot verhoogde waakzaamheid wordt benadrukt; en
- .8 het uitvoeren van een volledige of gedeeltelijke doorzoeking van het schip.

Veiligheidsniveau 3

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

Gebieden op het schip waarvoor beperkingen gelden

- 9.18. Het SVP dient de gebieden op het schip waarvoor beperkingen moeten gelden te identificeren en de geldende beperkingen qua omvang en duur te specificeren en aan te geven welke veiligheidsmaatregelen moeten worden getroffen om de toegang tot en de activiteiten binnen deze gebieden te beheersen. Gebieden waarvoor beperkingen gelden hebben tot doel:

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

Veiligheidsniveau 1

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

Veiligheidsniveau 2

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

Veiligheidsniveau 3

- 9.24. Op veiligheidsniveau 3 dient het schip de instructies op te volgen die zijn uitgegeven door diegenen die reageren op het veiligheidsincident of het dreigende veiligheidsincident. In het SVP dienen de veiligheidsmaatregelen die door het schip in nauwe samenwerking met diegenen die reageren en met de havenfaciliteit, kunnen worden genomen, in detail te zijn beschreven. Het kan hierbij onder meer gaan om:
- .1 het instellen van extra gebieden op het schip waarvoor beperkingen gelden en wel in de nabijheid van het veiligheidsincident of de vermeende locatie van de bedreiging van de veiligheid, waartoe de toegang wordt ontzegd; en
 - .2 het doorzoeken van gebieden waarvoor beperkingen gelden als onderdeel van het doorzoeken van het schip.

Ladingsbehandeling

- 9.25. De veiligheidsmaatregelen met betrekking tot ladingsbehandeling dienen:
- .1 geknoei met lading te voorkomen; en
 - .2 te voorkomen dat lading die niet voor vervoer bestemd is, wordt geaccepteerd en aan boord van het schip wordt opgeslagen.
- 9.26. De veiligheidsmaatregelen, waarvan sommige in samenwerking met de havenfaciliteit zullen moeten worden toegepast, dienen voorraadbeheerprocedures bij toegangspunten tot het schip te omvatten. Eenmaal aan boord van het schip moet lading kunnen worden geïdentificeerd als zijnde goedgekeurd voor belading in het schip. Bovendien moeten er veiligheidsmaatregelen worden ontwikkeld die waarborgen dat er met lading - eenmaal aan boord - niet kan worden geknoeid.

Veiligheidsniveau 1

- 9.27. Op veiligheidsniveau 1 dienen in het SVP de veiligheidsmaatregelen te zijn vastgesteld die kunnen worden toegepast tijdens ladingsbehandeling; het gaat hierbij onder meer om de volgende maatregelen:

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

9.28. Controle van de lading kan op de volgende wijzen plaatsvinden:

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

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

Veiligheidsniveau 2

9.30. Op veiligheidsniveau 2 dienen in het SVP de extra veiligheidsmaatregelen te zijn vastgesteld die kunnen worden toegepast tijdens ladingsbehandeling; het gaat hierbij onder meer om de volgende maatregelen:

- .1 gedetailleerde controles van lading, transportinstallaties en ruimen;
- .2 intensievere controles om te waarborgen dat alleen de beoogde goederen worden geladen;
- .3 het intensiever doorzoeken van voertuigen die in schepen voor autotransport, roll-on-roll-offschepen of passagiersschepen moeten worden verscheept; en
- .4 het verhogen van de frequentie van en de gedetailleerdheid bij het controleren van zegels of andere methoden die worden gebruikt om geknoei met lading te voorkomen.

9.31. De gedetailleerde controle van de lading kan op de volgende wijzen plaatsvinden:

- .1 het verhogen van de frequentie van en de gedetailleerdheid bij visuele en fysieke inspectie;
- .2 het verhogen van de frequentie van het gebruik van scanners/detectoren, mechanische apparatuur of honden; en

- .3 het coördineren van verhoogde veiligheidsmaatregelen met de verscheper of andere verantwoordelijke partij, een en ander in overeenstemming met een reeds vastgestelde overeenkomst en procedures.

Veiligheidsniveau 3

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

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

Bevoorrading van het schip

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

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

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

Veiligheidsniveau 1

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

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

Veiligheidsniveau 2

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

Veiligheidsniveau 3

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

- .1 het onderwerpen van de scheepsvoorraden aan uitgebreidere controles;
- .2 voorbereidingen ter beperking of opschorting van de behandeling van scheepsvoorraden; en
- .3 weigering scheepsvoorraden aan boord van het schip te ontvangen.

Omgang met onbegeleide bagage

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

Veiligheidsniveau 1

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

Veiligheidsniveau 2

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

Veiligheidsniveau 3

- 9.41. Op veiligheidsniveau 3 dient het schip de instructies op te volgen die zijn uitgegeven door diegenen die reageren op het veiligheidsincident of het dreigende veiligheidsincident. In het SVP dienen de veiligheidsmaatregelen die door het schip in nauwe samenwerking met diegenen die reageren en met de havenfaciliteit, kunnen worden genomen, in detail te zijn beschreven. Het kan hierbij onder meer gaan om:
- .1 het onderwerpen van dergelijke bagage aan uitgebreidere screening, bijvoorbeeld door deze ten minste door te lichten vanuit twee verschillende hoeken;
 - .2 voorbereidingen ter beperking of opschorting van de behandeling van onbegeleide bagage; en
 - .3 weigering onbegeleide bagage aan boord van het schip te ontvangen.

Toezicht op de beveiliging van het schip

- 9.42. Op het schip dient de mogelijkheid te bestaan om op het schip zelf, de gebieden aan boord waarvoor beperkingen gelden en de gebieden rondom het schip toezicht te houden. Bij dit toezicht is het gebruik van de volgende middelen mogelijk:
- .1 verlichting;
 - .2 toezichthouders, beveiligingspersoneel en dekwachten, inclusief patrouilles; en
 - .3 automatische toegangsdetectieapparatuur en bewakingsuitrusting.
- 9.43. Indien gebruikt dient automatische toegangsdetectieapparatuur een hoorbaar en/of zichtbaar alarm te activeren op een plaats waar continu iemand aanwezig is of waarop voortdurend toezicht is.
- 9.44. In het SVP dienen de procedures en uitrusting te zijn vastgesteld die nodig zijn bij elk veiligheidsniveau en de middelen om te waarborgen dat bewakingsuitrusting ononderbroken kan werken, waarbij rekening dient te worden gehouden met de mogelijke effecten van weersomstandigheden en stroomstoringen.

Veiligheidsniveau 1

- 9.45. Op veiligheidsniveau 1 dienen in het SVP de veiligheidsmaatregelen te zijn vastgesteld, welke kunnen bestaan uit een combinatie van verlichting, toezichthouders, beveiligingspersoneel of het gebruik van beveiligings- en bewakingsuitrusting waarmee het beveiligingspersoneel van het schip het schip in zijn algemeenheid en barrières en gebieden waarvoor beperkingen gelden in het bijzonder, kan observeren.

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

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

Veiligheidsniveau 2

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

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

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

Veiligheidsniveau 3

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

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

Uiteenlopende veiligheidsniveaus

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

Activiteiten die niet onder de Code vallen

9.51. In het SVP dienen nadere details te zijn vastgelegd van de procedures en veiligheidsmaatregelen die het schip zou moeten toepassen als:

- .1 het zich in een haven bevindt van een staat die geen verdragsluitende staat is;
- .2 het in aanraking komt met een schip waarop deze Code niet van toepassing is;
- .3 het in aanraking komt met vaste of drijvende platforms of met een mobiel drijvend booreiland op locatie; of
- .4 het in aanraking komt met een haven of havenfaciliteit die niet in overeenstemming hoeft te zijn met hoofdstuk XI-2 en deel A van deze Code.

Verklaringen van Veiligheid

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

Controles en evaluaties

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

10. DOCUMENTATIE

Algemeen

10.1. De documentatie moet beschikbaar worden gesteld aan de daartoe bevoegde functionarissen van de verdragsluitende staten, zodat zij kunnen vaststellen of de bepalingen van de scheepsveiligheidsplannen zijn geïmplementeerd.

10.2. De documentatie kan in elke willekeurige vorm worden opgeslagen, maar dient te worden beveiligd tegen toegang of bekendmaking door onbevoegden.

11. VEILIGHEIDSBEAMBTE VAN DE MAATSCHAPPIJ

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

12. SCHEEPSVEILIGHEIDSBEAMBTE

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

13. TRAINING EN OEFENINGEN VOOR SCHEEPSVEILIGHEID

Training

13.1. De veiligheidsbeambte van de maatschappij (BBF), het desbetreffende bedrijfspersoneel aan de wal en de scheepsveiligheidsbeambte (SBF) dienen, al naar gelang hun functie, bekend te zijn met en getraind te worden in alle of een aantal van de volgende onderdelen:

- .1 veiligheidsadministratie;
- .2 van toepassing zijnde internationale conventies, codes en aanbevelingen;
- .3 van toepassing zijnde overheidswetgeving en -voorschriften;
- .4 verantwoordelijkheden en functies van andere veiligheidsorganisaties;
- .5 methodiek voor de beoordeling van de scheepsveiligheid;
- .6 onderzoeks- en inspectiemethoden voor scheepsveiligheid;
- .7 scheeps- en havenactiviteiten en -voorwaarden;
- .8 veiligheidsmaatregelen voor schepen en havenfaciliteiten;
- .9 paraatheid en reacties in noodsituaties, en voorzorgsmaatregelen;
- .10 instructiemethoden voor veiligheidstraining en -scholing, waaronder veiligheidsmaatregelen en -procedures;
- .11 omgang met gevoelige informatie met betrekking tot de veiligheid en de communicatie met betrekking tot de veiligheid;
- .12 kennis van huidige bedreigingen met betrekking tot de veiligheid en patronen daarin;

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

- .10 technieken voor inspectie, bewaking en toezicht; en
 - .11 methoden voor het fouilleren van personen, en voor het doorzoeken van persoonlijke bezittingen, bagage, lading en scheepsvoorraden.
- 13.4. Alle andere bemanningsleden dienen voldoende kennis te hebben van en bekend te zijn met de van toepassing zijnde bepalingen van het scheepsveiligheidsplan (SVP), waaronder:
- .1 de betekenis van en de daaruit voortvloeiende vereisten voor de verschillende veiligheidsniveaus;
 - .2 kennis van de noodprocedures en voorzorgsmaatregelen;
 - .3 herkenning en opsporing van wapens, gevaarlijke stoffen en apparatuur;
 - .4 herkenning van de kenmerken en gedragspatronen van personen die de veiligheid kunnen bedreigen, zonder daarbij te discrimineren; en
 - .5 technieken die worden gehanteerd om veiligheidsmaatregelen te ontduiken.

Oefeningen

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

13.8. De deelname van een bedrijf aan een oefening met een andere verdragsluitende staat dient door de overheid te worden erkend.

14. VEILIGHEID VAN DE HAVENFACILITEIT

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

15. BEOORDELING VAN DE VEILIGHEID VAN DE HAVENFACILITEIT

Algemeen

15.1. De beoordeling van de veiligheid van de havenfaciliteit (BVH) kan worden uitgevoerd door een erkend beveiligingsbedrijf (EBB). De goedkeuring van een voltooid BVH dient echter alleen door de desbetreffende verdragsluitende staat te worden verschaft.

15.2. Als een verdragsluitende staat gebruikmaakt van een EBB om te beoordelen of verifiëren of de BVH voldoet aan de eisen, mag het EBB geen verband houden met een ander EBB dat de opstelling van die beoordeling heeft gemaakt of daaraan heeft bijgedragen.

15.3. Een BVH dient te zijn gericht op de volgende punten binnen een havenfaciliteit:

- .1 fysieke beveiliging;
- .2 structurele integriteit;
- .3 systemen ter bescherming van het personeel;
- .4 procedureel beleid
- .5 radio- en telecommunicatiesystemen, waaronder computersystemen en -netwerken;
- .6 relevante vervoersinfrastructuur;
- .7 voorzieningen; en
- .8 andere plekken die, als ze zijn aangetast of worden gebruikt voor ongeoorloofde waarnemingen, een risico kunnen inhouden voor personen, eigendommen of activiteiten binnen de havenfaciliteit.

15.4. Degenen die betrokken zijn bij een BVH dienen in staat te zijn deskundige hulp in te roepen in verband met:

- .1 kennis van huidige bedreigingen met betrekking tot de veiligheid en patronen daarin;
- .2 herkenning en opsporing van wapens, gevaarlijke stoffen en apparatuur;
- .3 herkenning van de kenmerken en gedragspatronen van personen die de veiligheid kunnen bedreigen, zonder daarbij te discrimineren;
- .4 technieken die worden gehanteerd om veiligheidsmaatregelen te ontduiken;

- .5 methoden die worden gebruikt om een veiligheidsincident te veroorzaken;
- .6 effecten van explosieven op bouwwerken en havendiensten;
- .7 veiligheid van de havenfaciliteit;
- .8 havenpraktijken;
- .9 voorzorgsmaatregelen, en paraatheid en reacties in noodsituaties;
- .10 fysieke beveiligingsmaatregelen, bijvoorbeeld hekken;
- .11 radio- en telecommunicatiesystemen, waaronder computersystemen en -netwerken;
- .12 vervoer en weg- en waterbouwkunde; en
- .13 scheeps- en havenactiviteiten.

Identificatie en evaluatie van belangrijke bedrijfsmiddelen en infrastructuren die dienen te worden beschermd

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

- .6 bruggen, sporen en wegen;
- .7 schepen voor havendiensten, waaronder loodsboten, sleepboten, lichters, enz.
- .8 beveiligings- en bewakingsapparatuur en -systemen; en
- .9 de aan de havenfaciliteit grenzende wateren.

15.8. Een duidelijke identificatie van de bedrijfsmiddelen en infrastructuur is van essentieel belang bij het evalueren van de vereisten voor de beveiliging van de havenfaciliteit, het prioriteren van beschermende maatregelen, en beslissingen betreffende de toewijzing van hulpmiddelen om de havenfaciliteit beter te beschermen. Dit proces kan gepaard gaan met overleg met de desbetreffende autoriteiten betreffende aan de havenfaciliteit grenzende bouwwerken die schade aan de faciliteit zouden kunnen toebrengen of die zouden kunnen worden gebruikt om schade aan de faciliteit toe te brengen of om ongeoorloofde waarnemingen op de faciliteit uit te voeren of om de aandacht af te leiden.

Identificatie van mogelijke bedreigingen voor de bedrijfsmiddelen en infrastructuur en de waarschijnlijkheid dat deze zich voordoen, teneinde veiligheidsmaatregelen vast te stellen en te prioriteren

15.9. Mogelijke handelingen die de veiligheid van bedrijfsmiddelen en infrastructuur zouden kunnen bedreigen en de methoden voor het uitvoeren van dergelijke handelingen dienen te worden geïdentificeerd om te beoordelen of bepaalde bedrijfsmiddelen of locaties kwetsbaar zijn voor een veiligheidsincident, en om vereisten voor de beveiliging vast te stellen en te prioriteren teneinde de planning en toewijzing van hulpmiddelen mogelijk te maken. De identificatie en evaluatie van elke mogelijke handeling en methode daarvoor dient te worden gebaseerd op diverse factoren, waaronder de beoordeling van bedreigingen door overheidsinstanties. Door het identificeren en beoordelen van bedreigingen hoeven degenen die de beoordeling uitvoeren niet af te gaan op de ergste scenario's om de planning en toewijzing van hulpmiddelen aan te geven.

15.10. In de BVH dient een beoordeling te zijn opgenomen die in overleg met de desbetreffende nationale veiligheidsorganisaties wordt gemaakt, teneinde het volgende vast te stellen:

- .1 alle bepaalde aspecten van de havenfaciliteit, waaronder het scheepsverkeer dat gebruikmaakt van de faciliteit, die ervoor kunnen zorgen dat de havenfaciliteit doelwit van een aanval kan zijn;
- .2 de waarschijnlijke gevolgen van een aanval op of bij de havenfaciliteit, voor wat betreft sterfgevallen, schade aan eigendommen en economische ontwrichting, waaronder ontwrichting van transportsystemen;
- .3 de mogelijkheden en bedoelingen van degenen die een dergelijke aanval kunnen inzetten; en
- .4 het mogelijke soort of de mogelijke soorten van aanval,

waarbij een algehele beoordeling tot stand komt van het risiconiveau op basis waarvan veiligheidsmaatregelen moeten worden ontwikkeld.

- 15.11. In de BVH dienen alle mogelijke bedreigingen in acht te worden genomen. Deze kunnen bestaan uit de volgende soorten veiligheidsincidenten:
- .1 schade aan of vernieling van de havenfaciliteit of het schip, bijvoorbeeld door explosieven, brandstichting, sabotage of vandalisme;
 - .2 het kapen van of beslagleggen op het schip of het gevangen nemen van personen aan boord;
 - .3 het knoeien met de lading, essentiële scheepsapparatuur of -systemen of scheepsvoorraden;
 - .4 onbevoegde toegang of gebruik, waaronder de aanwezigheid van verstekelingen;
 - .5 het smokkelen van wapens of apparatuur, waaronder massavernietigingswapens;
 - .6 het gebruik van het schip om degenen die van plan zijn een veiligheidsincident te veroorzaken en hun apparatuur te vervoeren;
 - .7 het gebruik van het schip zelf als wapen of als middel om schade of vernieling te veroorzaken;
 - .8 het blokkeren van toegangen tot de haven, sluisen, toegangswegen, enz.; en
 - .9 nucleaire, biologische en chemische aanval.
- 15.12. Dit proces dient gepaard te gaan met overleg met de desbetreffende autoriteiten betreffende aan de havenfaciliteit grenzende bouwwerken die schade aan de faciliteit zouden kunnen toebrengen of die zouden kunnen worden gebruikt om schade aan de faciliteit toe te brengen of om ongeoorloofde waarnemingen op de faciliteit uit te voeren of om de aandacht af te leiden.

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

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

Identificatie van kwetsbare punten

15.15. Door de identificatie van kwetsbare punten in bouwwerken, systemen ter bescherming van personeel, processen of op andere plekken, die tot een veiligheidsincident zouden kunnen leiden, kunnen opties worden vastgesteld om dergelijke kwetsbare punten weg te nemen of te verminderen. Bij een analyse kunnen bijvoorbeeld kwetsbare punten naar voren komen in de veiligheidssystemen van een havenfaciliteit of onbeschermd infrastructuur, zoals watervoorraden, bruggen, enz., die kunnen worden opgelost door middel van fysieke maatregelen, bijvoorbeeld permanente afsluiting, alarmsystemen, bewakingsapparatuur, enz.

15.16. Bij de identificatie van kwetsbare punten dient te worden gekeken naar:

- .1 toegang vanaf het water en vanaf de wal tot de havenfaciliteit en afgemeerde schepen bij de faciliteit;
- .2 structurele integriteit van de pieren, voorzieningen en bijbehorende bouwwerken;
- .3 reeds bestaande veiligheidsmaatregelen en -procedures, waaronder identificatiesystemen;
- .4 reeds bestaande veiligheidsmaatregelen en -procedures met betrekking tot havendiensten en -voorzieningen;
- .5 maatregelen om radio- en telecommunicatieapparatuur, havendiensten en -voorzieningen, waaronder computersystemen en -netwerken, te beschermen;
- .6 aangrenzende gebieden die gedurende of voor een aanval zouden kunnen worden gebruikt;
- .7 reeds bestaande overeenkomsten met privé-beveiligingsbedrijven die beveiligingsdiensten op het water en aan de wal leveren;
- .8 alle eventuele conflicten in beleid tussen veiligheids- en beveiligingsmaatregelen en -procedures;
- .9 alle eventuele conflicten in de toewijzing van havenfaciliteits- en beveiligingstaken;
- .10 al het toezicht op naleving en aan het personeel opgelegde beperkingen;
- .11 alle eventuele ontoereikendheden die zijn geïdentificeerd tijdens trainingen en oefeningen; en
- .12 alle eventuele ontoereikendheden die zijn geïdentificeerd tijdens de dagelijkse activiteiten, na incidenten of alarmmeldingen, de rapportage van veiligheidsproblemen, het uitvoeren van beperkende maatregelen, controles, enz.

16. HAVENFACILITEITSVEILIGHEIDSPAN

Algemeen

- 16.1. Het opstellen van het havenfaciliteitsveiligheidsplan (HVP) is de verantwoordelijkheid van de havenveiligheidsbeambte (HBF). Hoewel de HBF de taken die bij zijn functie horen niet allemaal persoonlijk hoeft uit te voeren, blijft de HBF de eindverantwoordelijkheid houden om ervoor te zorgen dat ze correct worden uitgevoerd.
- 16.2. De inhoud van elk HVP verschilt afhankelijk van de specifieke omstandigheden bij de havenfaciliteit of -faciliteiten waarop het HVP betrekking heeft. Bij de beoordeling van de veiligheid van de havenfaciliteit (BVH) zijn de specifieke kenmerken van de havenfaciliteit en de potentiële veiligheidsrisico's die hebben geleid tot de behoefte aan het benoemen van een HBF en het opstellen van een HVP, geïdentificeerd. Bij het opstellen van het HVP moet de aandacht in het HVP op deze kenmerken en andere plaatselijke of nationale veiligheidskwesties worden gericht en moeten er toepasselijke veiligheidsmaatregelen worden vastgesteld, teneinde de waarschijnlijkheid van een verzuim betreffende de veiligheid en de potentiële risico's ten gevolge daarvan zo veel mogelijk te beperken. Verdragsluitende staten kunnen advies over de opstelling en inhoud van een HVP opstellen.
- 16.3. Alle HVP's dienen:
- .1 de veiligheidsorganisatie van de havenfaciliteit in detail te beschrijven;
 - .2 de connectie van de organisatie met andere relevante autoriteiten en de benodigde communicatiesystemen in detail te beschrijven, teneinde een effectieve, ononderbroken werking van de organisatie en haar connecties met andere eenheden, waaronder schepen in de haven, mogelijk te maken;
 - .3 de zowel operationele als fysieke basismaatregelen die bij veiligheidsniveau 1 worden getroffen in detail te beschrijven;
 - .4 de extra veiligheidsmaatregelen waarmee de havenfaciliteit zonder vertraging naar veiligheidsniveau 2, en zo nodig naar veiligheidsniveau 3 kan overgaan in detail te beschrijven;
 - .5 te voorzien in een regelmatige evaluatie of controle van het HVP en de wijziging daarvan naar aanleiding van ervaringen of veranderende omstandigheden; en
 - .6 procedures voor rapportage aan de desbetreffende aanspreekpunten bij de verdragsluitende staat in detail te beschrijven.
- 16.4. Het opstellen van een effectief HVP berust op een grondige beoordeling van alle zaken die verband houden met de veiligheid van de havenfaciliteit, waaronder met name een grondige evaluatie van de fysieke en operationele kenmerken van de desbetreffende havenfaciliteit.

- 16.5. De verdragsluitende staten dienen de HVP's van de havenfaciliteiten die binnen hun rechtsgebied vallen goed te keuren. De verdragsluitende staten dienen procedures te ontwikkelen voor het beoordelen van de blijvende doeltreffendheid van elk HVP, en kunnen wijziging van het HVP vóór hun eerste goedkeuring of volgend op hun goedkeuring verlangen. In het HVP dienen mogelijkheden te zijn geboden voor het bewaren van documentatie over veiligheidsincidenten en -bedreigingen, evaluaties, controles, trainingen en oefeningen als bewijsmateriaal dat er aan de vereisten is voldaan.
- 16.6. De veiligheidsmaatregelen die in het HVP zijn opgenomen, dienen binnen een redelijke termijn na de goedkeuring van het HVP te zijn getroffen, en in het HVP dient te worden vastgesteld wanneer elke maatregel getroffen moet zijn. Als het waarschijnlijk is dat er sprake van vertraging zal zijn bij het treffen daarvan, dient dit te worden besproken met de verdragsluitende staat die verantwoordelijk is voor de goedkeuring van het HVP, en dienen er passende alternatieve, tijdelijke veiligheidsmaatregelen te worden overeengekomen die een soortgelijk beveiligingsniveau bieden, teneinde een tussenliggende periode te overbruggen.
- 16.7. Het gebruik van vuurwapens op of in de buurt van schepen en in havenfaciliteiten kan bepaalde, beduidende veiligheidsrisico's met zich meebrengen, met name in verband met bepaalde gevaarlijke stoffen, en dit punt moet goed in overweging worden genomen. Ingeval een verdragsluitende staat besluit dat het nodig is op dergelijke plekken van gewapend personeel gebruik te maken, dient die verdragsluitende staat ervoor te zorgen dat deze personen bevoegd en getraind zijn in het gebruik van hun wapens en dat zij zich bewust zijn van de specifieke risico's voor de veiligheid die op deze plekken aanwezig zijn. Als een verdragsluitende staat het gebruik van vuurwapens toestaat, dient deze specifieke instructies voor de veiligheid bij gebruik daarvan af te geven. Het HVP dient specifieke instructies met betrekking hiertoe te bevatten, met name voor wat betreft de toepassing ervan op schepen die gevaarlijke goederen of gevaarlijke stoffen vervoeren.

Organisatie en uitvoering van beveiligingstaken in de havenfaciliteit

- 16.8. Behalve de onder artikel 16.3 geboden instructies dienen de volgende punten, die betrekking hebben op alle veiligheidsniveaus, in het HVP te zijn vastgesteld:
- .1 de rol en structuur van de veiligheidsorganisatie van de havenfaciliteit;
 - .2 de taken en verantwoordelijkheden van en trainingseisen aan al het personeel van de havenfaciliteit met een beveiligingstaak en de uitvoeringsmaatregelen die benodigd zijn om hun afzonderlijke doeltreffendheid te kunnen beoordelen;
 - .3 de connecties van de veiligheidsorganisatie van de havenfaciliteit met andere nationale of plaatselijke autoriteiten met beveiligingstaken;
 - .4 de communicatiesystemen die worden verschaft om een effectieve en ononderbroken communicatie mogelijk te maken tussen het beveiligingspersoneel van de havenfaciliteit, de schepen in de haven en, indien van toepassing, met nationale of plaatselijke autoriteiten met beveiligingstaken;
 - .5 de procedures of voorzorgsmaatregelen die benodigd zijn om een dergelijke ononderbroken communicatie te allen tijde te behouden;

- .6 de procedures en praktijken voor het beschermen van gevoelige informatie met betrekking tot de veiligheid die op papier of elektronisch is opgeslagen;
 - .7 de procedures voor het beoordelen van de blijvende doeltreffendheid van veiligheidsmaatregelen en -procedures en beveiligingsapparatuur, waaronder de identificatie van en reacties op storingen of een gebrekkige werking van apparatuur;
 - .8 de procedures die het verschaffen en het beoordelen van rapporten met betrekking tot mogelijke verzuimen betreffende de veiligheid of veiligheidsproblemen mogelijk maken;
 - .9 procedures met betrekking tot ladingsbehandeling;
 - .10 procedures voor de scheepsbevoorrading;
 - .11 de procedures voor het onderhouden en actualiseren van documentatie over gevaarlijke goederen en gevaarlijke stoffen en hun locatie binnen de havenfaciliteit;
 - .12 de middelen voor het alarmeren en verkrijgen van de diensten van patrouilles langs de waterkant en specialistische zoekteams, waaronder het zoeken naar bommen en zoekacties onder water;
 - .13 de procedures voor het bijstaan van scheepsveiligheidsbeambten bij het op verzoek aantonen van de identiteit van degenen die aan boord van het schip willen komen; en
 - .14 de procedures voor het vergemakkelijken van verlof aan de wal voor bemanningsleden of personeelwijzigingen bij de bemanning, en ook de toegang van bezoekers aan het schip, waaronder vertegenwoordigers van welzijns- en vakbondsorganisaties voor zeelieden.
- 16.9. Het resterende gedeelte van paragraaf 16 houdt zich specifiek bezig met de veiligheidsmaatregelen die op elk veiligheidsniveau kunnen worden genomen, voor wat betreft:
- .1 toegang tot de havenfaciliteit;
 - .2 gebieden binnen de havenfaciliteit waarvoor beperkingen gelden;
 - .3 ladingsbehandeling;
 - .4 scheepsbevoorrading;
 - .5 omgang met onbegeleide bagage; en
 - .6 toezicht op de veiligheid van de havenfaciliteit.

Toegang tot de havenfaciliteit

- 16.10. In het HVP dienen de veiligheidsmaatregelen te zijn vastgesteld voor alle middelen die toegang bieden tot de havenfaciliteit die in de BVH zijn geïdentificeerd.

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

Veiligheidsniveau 1

16.17. Voor veiligheidsniveau 1 dienen in het HVP de controlepunten te zijn vastgesteld waar de volgende veiligheidsmaatregelen kunnen worden toegepast:

- .1 gebieden waarvoor beperkingen gelden, die door middel van hekken of andere hindernissen omheind dienen te zijn volgens normen die door de verdragsluitende staat dienen te zijn goedgekeurd;
- .2 het controleren van de identiteit van alle personen die in verband met de aanwezigheid van een schip toegang tot de havenfaciliteit willen verkrijgen, waaronder passagiers, bemanningsleden en bezoekers, en het aantonen van hun redenen hiertoe door bijvoorbeeld instructies zich te vervoegen, passagierstickets, pasjes, werkorders, enz. te controleren;
- .3 het controleren van voertuigen die worden gebruikt door degenen die in verband met de aanwezigheid van een schip toegang tot de havenfaciliteit willen verkrijgen;
- .4 het verifiëren van de identiteit van personeel van de havenfaciliteit en degenen die binnen de havenfaciliteit werkzaam zijn en hun voertuigen;
- .5 het beperken van toegang om degenen die niet in dienst van de havenfaciliteit zijn of daarbinnen werkzaam zijn uit te sluiten, indien zij niet in staat zijn hun identiteit aan te tonen;
- .6 het fouilleren van personen en het doorzoeken van persoonlijke bezittingen, voertuigen en hun inhoud; en
- .7 het identificeren van alle toegangspunten waar geen regelmatig gebruik van wordt gemaakt, die permanent dicht en afgesloten dienen te zijn.

16.18. Bij veiligheidsniveau 1 dienen al degenen die toegang tot de havenfaciliteit willen verkrijgen, onderworpen te kunnen worden aan het fouilleren of doorzoeken. De frequentie van dit fouilleren of doorzoeken, waaronder willekeurig fouilleren of doorzoeken, dient te zijn gespecificeerd in het goedgekeurde HVP, en dient specifiek te zijn goedgekeurd door de verdragsluitende staat. Tenzij hier duidelijke veiligheidsredenen voor zijn, kan van bemanningsleden niet worden vereist dat zij hun collega's fouilleren of hun persoonlijke bezittingen doorzoeken. Alle dergelijke zoekacties zullen worden uitgevoerd op een wijze waarbij volledig rekening wordt gehouden met de mensenrechten van de desbetreffende persoon en waarmee zijn of haar menselijke waarde behouden blijft.

Veiligheidsniveau 2

16.19. Voor veiligheidsniveau 2 dienen in het HVP de extra veiligheidsmaatregelen te zijn vastgesteld die kunnen worden toegepast, die kunnen bestaan uit:

- .1 het toewijzen van extra personeel voor het bewaken van toegangspunten en het patrouilleren van begrenzen omheiningen;

- .2 het beperken van het aantal toegangspunten naar de havenfaciliteit, en het identificeren van de te sluiten toegangspunten en de middelen voor het adequaat afsluiten daarvan;
- .3 het verschaffen van middelen voor het belemmeren van verplaatsing door de resterende toegangspunten, bijvoorbeeld beveiligde hindernissen;
- .4 het verhogen van de frequentie van het fouilleren van personen, en het doorzoeken van persoonlijke bezittingen en voertuigen;
- .5 het ontzeggen van de toegang aan bezoekers die niet in staat zijn aantoonbare, gegronde redenen te verschaffen voor het willen verkrijgen van toegang tot de havenfaciliteit; en
- .6 het gebruikmaken van patrouilleschepen om de veiligheid langs de waterkant te vergroten.

Veiligheidsniveau 3

- 16.20. Bij veiligheidsniveau 3 dient de havenfaciliteit de instructies op te volgen die zijn afgegeven door degenen die reageren op het veiligheidsincident of de dreiging daarop. In het HVP dienen de veiligheidsmaatregelen die kunnen worden genomen door de havenfaciliteit, in nauwe samenwerking met degenen die reageren en de schepen die aanwezig zijn bij de havenfaciliteit, in detail te zijn beschreven. Deze kunnen bestaan uit:
- .1 het tijdelijk ontzeggen van de toegang tot de gehele havenfaciliteit, of een deel daarvan;
 - .2 het alleen verschaffen van toegang aan degenen die reageren op het veiligheidsincident of de dreiging daarop;
 - .3 het tijdelijk ontzeggen van verplaatsingen te voet of per voertuig binnen de gehele havenfaciliteit, of een deel daarvan;
 - .4 het verhogen van veiligheidspatrouilles binnen de havenfaciliteit, indien passend;
 - .5 het opschorten van de havenactiviteiten binnen de gehele havenfaciliteit, of een deel daarvan;
 - .6 het leiden van verplaatsingen van schepen met betrekking tot de gehele havenfaciliteit, of een deel daarvan; en
 - .7 het evacueren van de gehele havenfaciliteit, of een deel daarvan;

Gebieden binnen de havenfaciliteit waarvoor beperkingen gelden

16.21. In het HVP dienen de gebieden waarvoor beperkingen gelden die binnen de havenfaciliteit moeten worden vastgesteld te zijn geïdentificeerd, en dient te zijn gespecificeerd in hoeverre de beperkingen gelden, wanneer de beperkingen gelden, welke veiligheidsmaatregelen moeten worden genomen teneinde de toegang tot deze gebieden te bewaken en om de activiteiten binnen deze gebieden te beheersen. Onder toepasselijke omstandigheden, dienen maatregelen die ervoor zorgen dat gebieden waarvoor tijdelijk beperkingen gelden, zowel vóór als na het aanwijzen als gebied waarvoor beperkingen gelden op veiligheid worden onderzocht, hiertoe ook te behoren. Het doel van gebieden waarvoor beperkingen gelden is:

- .1 het beschermen van passagiers, bemanningsleden, personeel van de havenfaciliteit en bezoekers, waaronder degenen die in verband met de aanwezigheid van een schip bezoeker zijn;
- .2 het beschermen van de havenfaciliteit;
- .3 het beschermen van schepen die de havenfaciliteit gebruiken en van dienst zijn;
- .4 het beschermen van met betrekking tot de veiligheid gevoelige locaties en gebieden;
- .5 het beschermen van beveiligings- en bewakingsapparatuur en -systemen; en
- .6 het tegen knoeien beschermen van lading en scheepsvoorraden.

16.22. Het HVP dient te waarborgen dat er voor alle gebieden waarvoor beperking gelden duidelijke veiligheidsmaatregelen zijn vastgesteld voor controle op:

- .1 de toegang door personen;
- .2 het binnenkomen, parkeren, laden en lossen van voertuigen;
- .3 het verplaatsen en opslaan van lading en scheepsvoorraden; en
- .4 onbegeleide bagage of persoonlijke bezittingen.

16.23. Het HVP dient erin te voorzien dat alle gebieden waarvoor beperkingen gelden duidelijk gemarkeerd dienen te worden, waarbij moet worden aangegeven dat er beperkingen gelden voor de toegang tot het gebied en dat aanwezigheid aldaar van onbevoegden een verzuim betreffende de veiligheid inhoudt.

16.24. Als er automatische toegangsdetectieapparatuur is geïnstalleerd, moet gevallen van toegang worden doorgegeven aan een meldkamer, waar men op een alarmsignaal kan reageren.

16.25. Gebieden waarvoor beperkingen gelden kunnen bestaan uit:

- .1 plaatsen op de wal en langs de waterkant die direct grenzen aan het schip;
- .2 inschepings- en onschepingsplaatsen, aanhoudings- en verwerkingsplaatsen voor passagiers en bemanningsleden, waaronder fouilleer- en doorzoekpunten;

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

Veiligheidsniveau 1

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

Veiligheidsniveau 2

- 16.28. Voor veiligheidsniveau 2 dient het HVP de verhoging van de frequentie en intensiteit van het toezicht op en het beheer over de toegang tot gebieden waarvoor beperkingen gelden vast te stellen. In het HVP dienen de extra veiligheidsmaatregelen te zijn vastgesteld, die kunnen bestaan uit:
- .1 het verhogen van de doeltreffendheid van de hindernissen of hekken rond gebieden waarvoor beperkingen gelden, waaronder het gebruik van patrouilles of automatische toegangsdetectieapparatuur;
 - .2 het verminderen van het aantal toegangspunten tot gebieden waarvoor beperkingen gelden en het verbeteren van het beheer dat wordt toegepast bij de resterende toegangspunten;
 - .3 beperkingen op het parkeren op aan afgemeerde schepen grenzende terreinen;
 - .4 het verder beperken van de toegang tot de gebieden waarvoor beperkingen gelden en van de verplaatsingen en opslag daarbinnen;
 - .5 het gebruik van voortdurend bewaakte en registrerende bewakingsapparatuur;
 - .6 het verhogen van het aantal en de frequentie van patrouilles, waaronder patrouilles langs de waterkant, die langs de grenzen van de gebieden waarvoor beperkingen gelden en binnen de gebieden worden uitgevoerd;
 - .7 het vaststellen en beperken van de toegang tot terreinen die grenzen aan de gebieden waarvoor beperkingen gelden; en
 - .8 het opleggen van beperkingen tot toegang door onbevoegde vaartuigen tot de wateren die grenzen aan schepen die gebruikmaken van de havenfaciliteit.

Veiligheidsniveau 3

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

Ladingsbehandeling

16.30. De veiligheidsmaatregelen met betrekking tot ladingsbehandeling dienen:

- .1 geknoei te voorkomen; en
- .2 te voorkomen dat lading die niet voor vervoer bestemd is, geaccepteerd en binnen de havenfaciliteit opgeslagen wordt.

16.31. In de veiligheidsmaatregelen dienen inventarisatieprocedures bij toegangspunten tot de havenfaciliteit opgenomen te zijn. Lading die zich eenmaal binnen de havenfaciliteit bevindt, dient te kunnen worden geïdentificeerd als gecontroleerd en geaccepteerd zijnde voor het laden in een schip of, in afwachting van het laden, voor tijdelijke opslag in een gebied waarvoor beperkingen gelden. Het kan beter zijn om de binnenkomst in de havenfaciliteit van lading waarvoor geen datum voor het laden is bevestigd, te beperken.

Veiligheidsniveau 1

16.32. Voor veiligheidsniveau 1 dienen in het HVP de veiligheidsmaatregelen te zijn vastgesteld die kunnen worden toegepast tijdens ladingsbehandeling, die kunnen bestaan uit:

- .1 routinecontroles van de lading, transportinstallaties en goederenopslagruimten binnen de havenfaciliteit vóór en tijdens het laden en lossen van goederen.
- .2 controles om te waarborgen dat goederen die de havenfaciliteit binnenkomen overeenkomen met de volgbrief of het leveringsbriefje of een soortgelijk document van de lading;
- .3 het doorzoeken van voertuigen; en
- .4 het controleren van zegels en andere methoden die worden gebruikt om geknoei bij binnenkomst in de havenfaciliteit en bij opslag binnen de havenfaciliteit te voorkomen.

16.33. Het controleren van de lading kan op een of alle van de volgende wijzen geschieden:

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

16.34. Als er regelmatige of herhaaldelijke verplaatsingen van lading zijn, kan de BBF of de SBF, in overleg met de havenfaciliteit regelingen treffen met verscheperen of anderen die verantwoordelijk zijn voor dergelijke goederen voor het controleren, verzegelen en plannen, en de documentondersteuning, enz. op een andere locatie. Dergelijke regelingen dienen aan de desbetreffende HBF gecommuniceerd en met hem overeengekomen te worden.

Veiligheidsniveau 2

16.35. Voor veiligheidsniveau 2 dienen in het HVP de extra veiligheidsmaatregelen te zijn vastgesteld die kunnen worden toegepast tijdens ladingsbehandeling om de controle te verhogen, die kunnen bestaan uit:

- .1 een gedetailleerde controle van de lading, transportinstallaties en goederenopslagruimten binnen de havenfaciliteit;
- .2 daar waar toepasselijk, intensievere controles om te waarborgen dat alleen de goederen die op de documenten vermeld staan de havenfaciliteit binnenkomen, daar tijdelijk worden opgeslagen en vervolgens in het schip worden geladen;
- .3 het intensiever doorzoeken van voertuigen; en
- .4 het verhogen van de frequentie voor en de gedetailleerdheid bij het controleren van zegels en andere methoden die worden gebruikt om geknoei te voorkomen.

16.36. Het gedetailleerd controleren van de lading kan op een of alle van de volgende wijzen geschieden:

- .1 het verhogen van de frequentie voor en de gedetailleerdheid bij het controleren van lading, transportinstallaties en goederenopslagruimten binnen de havenfaciliteit (visuele en fysieke inspectie);
- .2 het verhogen van de frequentie van het gebruik van scanners/detectoren, mechanische apparatuur of honden; en
- .3 het coördineren van verhoogde veiligheidsmaatregelen met de verscheper of andere verantwoordelijke partij, naast de reeds vastgestelde overeenkomst en procedures.

Veiligheidsniveau 3

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

- .1 het beperken of opschorten van verplaatsingen van goederen of activiteiten binnen de gehele havenfaciliteit, of een deel daarvan of specifieke schepen; en
- .2 het verifiëren van de inventaris en locatie van gevaarlijke goederen en gevaarlijke stoffen die binnen de havenfaciliteit zijn opgeslagen.

Scheepsbevoorrading

16.38. De veiligheidsmaatregelen met betrekking tot scheepsbevoorrading dienen:

- .1 ervoor te zorgen dat de integriteit van de scheepsvoorraden en de verpakkingen wordt gecontroleerd;

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

Veiligheidsniveau 1

- 16.40. Voor veiligheidsniveau 1 dienen in het HVP de veiligheidsmaatregelen te zijn vastgesteld die kunnen worden toegepast om scheepsbevoorrading te controleren, die kunnen bestaan uit:
- .1 het controleren van scheepsvoorraden;
 - .2 het vooraf bekendmaken van de samenstelling van de goederen, de bestuurdersgegevens en voertuigregistratie; en
 - .3 het doorzoeken van het leverende voertuig.
- 16.41. Het controleren van scheepsbevoorrading kan op een of alle van de volgende wijzen geschieden:
- .1 visuele en fysieke inspectie; en
 - .2 gebruik van scanners/detectoren, mechanische apparatuur of honden.

Veiligheidsniveau 2

- 16.42. Voor veiligheidsniveau 2 dienen in het HVP de extra veiligheidsmaatregelen te zijn vastgesteld die kunnen worden toegepast om de controle op scheepsbevoorrading te verhogen, die kunnen bestaan uit:
- .1 het gedetailleerd controleren van scheepsvoorraden;
 - .2 het gedetailleerd doorzoeken van de leverende voertuigen;
 - .3 het coördineren met de bemanning om de bestelling te vergelijken met het leveringsbriefje voordat de levering de havenfaciliteit binnenkomt; en
 - .4 het begeleiden van leverende voertuigen binnen de havenfaciliteit.
- 16.43. Het gedetailleerd controleren van scheepsbevoorrading kan op een of alle van de volgende wijzen geschieden:

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

Veiligheidsniveau 3

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

Omgang met onbegeleide bagage

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

Veiligheidsniveau 1

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

Veiligheidsniveau 2

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

Veiligheidsniveau 3

- 16.48. Bij veiligheidsniveau 3 dient de havenfaciliteit de instructies op te volgen die zijn afgegeven door degenen die reageren op het veiligheidsincident of de dreiging daarop. In het HVP dienen de veiligheidsmaatregelen die kunnen worden genomen door de havenfaciliteit, in nauwe samenwerking met degenen die reageren en de schepen die aanwezig zijn bij de havenfaciliteit, in detail te zijn beschreven. Deze kunnen bestaan uit:
- .1 het onderwerpen van dergelijke bagage aan uitgebreidere screening, bijvoorbeeld door deze ten minste door te lichten vanuit twee verschillende hoeken;
 - .2 voorbereidingen ter beperking of opschorting van de behandeling van onbegeleide bagage; en
 - .3 weigering om onbegeleide bagage in de havenfaciliteit te accepteren.

Toezicht op de veiligheid van de havenfaciliteit

- 16.49. De veiligheidsorganisatie van de havenfaciliteit dient de mogelijkheid te bezitten te allen tijde toezicht te houden op de havenfaciliteit en de toegangswegen daartoe, zowel over land als over water, waaronder de uren 's nachts en tijden wanneer het zicht slecht is, de gebieden binnen de havenfaciliteit waarvoor beperkingen gelden, de schepen die bij de havenfaciliteit aanwezig zijn en de gebieden rond de schepen. Bij dit toezicht is het gebruik van de volgende middelen mogelijk:
- .1 verlichting;
 - .2 beveiligingspersoneel, waaronder begrepen patrouilles te voet, per voertuig en te water; en
 - .3 automatische toegangsdetectieapparatuur en bewakingsapparatuur.
- 16.50. Indien gebruikt dient automatische toegangsdetectieapparatuur een hoorbaar en/of zichtbaar alarm te activeren op een plaats waar continu iemand aanwezig is of waarop voortdurend toezicht is.
- 16.51. In het HVP dienen de procedures en uitrusting te zijn vastgesteld die nodig zijn voor elk veiligheidsniveau en de middelen om te waarborgen dat bewakingsapparatuur ononderbroken kan functioneren, waarbij de mogelijke effecten van weersomstandigheden en stroomstoringen in acht dienen te worden genomen.

Veiligheidsniveau 1

- 16.52. Voor veiligheidsniveau 1 dienen in het HVP de veiligheidsmaatregelen te zijn vastgesteld die moeten worden toegepast. Deze kunnen bestaan uit een combinatie van verlichting en beveiligingspersoneel of het gebruik van beveiligings- en bewakingsapparatuur om ervoor te zorgen dat het beveiligingspersoneel van de havenfaciliteit:
- .1 het algehele gebied van de havenfaciliteit kan waarnemen, waaronder toegangen daartoe aan de wal en langs de waterkant;

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

Veiligheidsniveau 2

16.53. Voor veiligheidsniveau 2 dienen in het HVP de extra veiligheidsmaatregelen te zijn vastgesteld die moeten worden toegepast om de toezicht- en bewakingsmogelijkheden te verbeteren; het gaat hierbij onder meer om de volgende maatregelen:

- .1 het verhogen van het bereik en de intensiteit van de verlichtings- en toezichtapparatuur, waaronder het verschaffen van extra verlichting en toezicht in een groter gebied;
- .2 het verhogen van de frequentie van patrouilles te voet, per voertuig of te water; en
- .3 het toewijzen van extra beveiligingspersoneel voor toezicht en patrouilles.

Veiligheidsniveau 3

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

- .1 het inschakelen van alle verlichting binnen of het verlichten van de directe omgeving van de havenfaciliteit;
- .2 het inschakelen van alle bewakingsapparatuur waarmee de activiteiten kunnen worden geregistreerd binnen of aangrenzend aan de havenfaciliteit; en
- .3 het instellen van de maximale tijdsduur die dergelijke bewakingsapparatuur kan blijven registreren.

Uitlopende veiligheidsniveaus

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

Activiteiten die niet onder de Code vallen

16.56. In het HVP dienen nadere details te zijn vastgelegd van de procedures en veiligheidsmaatregelen die de havenfaciliteit zou moeten toepassen als:

- .1 de havenfaciliteit in aanraking komt met een schip dat in een haven is geweest van een staat die niet tot de verdragsluitende staten behoort;

- .2 de havenfaciliteit in aanraking komt met een schip waarop deze Code niet van toepassing is; en
- .3 de havenfaciliteit in aanraking komt met vaste of drijvende platforms of met mobiele drijvende booreilanden op locatie.

Verklaringen van Veiligheid

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

Controle, evaluatie en wijziging

16.58. In het HVP dient te zijn vastgelegd hoe de HBF de blijvende doeltreffendheid van het HVP beoogt te controleren, alsmede de te volgen procedure bij evaluatie, actualisering of wijziging van het HVP.

16.59. Het HVP dient naar goeddunken van de HBF te worden geëvalueerd. Het HVP dient bovendien te worden geëvalueerd:

- .1 als de BVH met betrekking tot de desbetreffende havenfaciliteit wordt gewijzigd;
- .2 als er bij een onafhankelijke controle van het HVP of bij het testen van de veiligheidsorganisatie van de havenfaciliteit door de verdragsluitende staat gebreken worden vastgesteld of de blijvende relevantie van belangrijke onderdelen van het goedgekeurde HVP in twijfel wordt getrokken.
- .3 na veiligheidsincidenten waarbij de havenfaciliteit betrokken is of dreigingen daarop; en
- .4 na wijzigingen in het eigenaarschap of het operationele beheer van de havenfaciliteit.

16.60. De HBF kan na elke evaluatie van het plan toepasselijke wijzigingen op het goedgekeurde plan aanbevelen. Wijzigingen op het HVP met betrekking tot:

- .1 voorgestelde wijzigingen die de aanpak die is aangenomen om de veiligheid van de havenfaciliteit te behouden fundamenteel kunnen wijzigen; en
- .2 het verwijderen, wijzigen of vervangen van permanente hindernissen, veiligheids- en bewakingsapparatuur en -systemen, enz. die voorheen als essentieel voor het behouden van de veiligheid van de havenfaciliteit werden beschouwd

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

Goedkeuring van veiligheidsplannen van havenfaciliteiten

16.61. HVP's dienen te worden goedgekeurd door de desbetreffende verdragsluitende staat, die toepasselijke procedures dient vast te stellen voor:

- .1 het voorleggen van HVP's aan de verdragsluitende staat;
- .2 het in overweging nemen van HVP's;
- .3 de goedkeuring van HVP's, met of zonder wijzigingen;
- .4 het in overweging nemen van wijzigingen die na goedkeuring worden voorgelegd; en
- .5 de procedures voor het inspecteren of controleren van de blijvende relevantie van het goedgekeurde HVP.

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

Verklaring van Naleving door een Havenfaciliteit

16.62. De verdragsluitende staat binnen wiens gebied zich een havenfaciliteit bevindt, kan een toepasselijke Verklaring van Naleving door een Havenfaciliteit (VvNHF) afgeven, waarin het volgende wordt aangegeven:

- .1 de havenfaciliteit;
- .2 het feit dat de havenfaciliteit voldoet aan de bepalingen van hoofdstuk XI-2 en deel A van de Code;
- .3 de geldigheidstermijn van de VvNHF, die dient te worden gespecificeerd door de verdragsluitende staat, maar die niet langer mag zijn dan vijf jaar; en
- .4 de daaropvolgende, door de verdragsluitende staat vastgestelde keuringsregelingen en een bevestiging wanneer deze worden uitgevoerd.

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

17. HAVENVEILIGHEIDSBEAMBTE

Algemeen

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

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

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

18. TRAINING EN OEFENINGEN VOOR VEILIGHEID VAN DE HAVENFACILITEIT

Training

18.1. De havenveiligheidsbeambte dient, al naar gelang van toepassing, bekend te zijn met en getraind te worden in alle of een aantal van de volgende onderdelen:

- .1 veiligheidsadministratie;
- .2 van toepassing zijnde internationale conventies, codes en aanbevelingen;
- .3 van toepassing zijnde overheidswetgeving en -voorschriften;
- .4 verantwoordelijkheden en functies van andere veiligheidsorganisaties;
- .5 methodiek voor de beoordeling van de veiligheid van de havenfaciliteit;
- .6 onderzoeks- en inspectiemethoden voor scheepsveiligheid en veiligheid van de havenfaciliteit;
- .7 scheeps- en havenactiviteiten en -voorwaarden;
- .8 veiligheidsmaatregelen voor het schip en de havenfaciliteit;
- .9 paraatheid en reacties in noodsituaties, en voorzorgsmaatregelen;
- .10 instructiemethoden voor veiligheidstraining en -scholing, waaronder veiligheidsmaatregelen en -procedures;
- .11 omgang met gevoelige informatie met betrekking tot de veiligheid en de communicatie met betrekking tot de veiligheid;
- .12 kennis van huidige bedreigingen met betrekking tot de veiligheid en patronen daarin;
- .13 herkenning en opsporing van wapens, gevaarlijke stoffen en apparatuur;
- .14 herkenning van de kenmerken en gedragspatronen van personen die de veiligheid kunnen bedreigen, zonder daarbij te discrimineren;

- .15 technieken die worden gehanteerd om veiligheidsmaatregelen te ontduiken;
 - .16 veiligheidsapparatuur en -systemen, en de beperkingen van hun functies;
 - .17 methoden voor controle, inspectie, bewaking en toezicht;
 - .18 methoden voor het fouilleren en doorzoeken en voor onopvallende inspectie;
 - .19 veiligheidsoefeningen, waaronder oefeningen met schepen; en
 - .20 beoordeling van veiligheidsoefeningen.
- 18.2. Het personeel van de havenfaciliteit met specifieke beveiligingstaken dient, al naar gelang van toepassing, bekend te zijn met en getraind te worden in alle of een aantal van de volgende onderdelen:
- .1 kennis van huidige bedreigingen met betrekking tot de veiligheid en patronen daarin;
 - .2 herkenning en opsporing van wapens, gevaarlijke stoffen en apparatuur;
 - .3 herkenning van de kenmerken en gedragspatronen van personen die de veiligheid kunnen bedreigen:
 - .4 technieken die worden gehanteerd om veiligheidsmaatregelen te ontduiken;
 - .5 technieken voor massamanagement en -beheersing;
 - .6 communicatie met betrekking tot de veiligheid;
 - .7 de werking van veiligheidsapparatuur en -systemen;
 - .8 het testen, ijken en onderhouden van veiligheidsapparatuur en -systemen;
 - .9 technieken voor inspectie, bewaking en toezicht; en
 - .10 methoden voor het fouilleren van personen en het doorzoeken van persoonlijke bezittingen, bagage, lading en scheepsvoorraden.
- 18.3. Al het andere personeel van de havenfaciliteit dient kennis te hebben van en bekend te zijn met de van toepassing zijnde bepalingen van het havenfaciliteitsveiligheidsplan op alle volgende onderdelen, of een aantal daarvan, al naar gelang van toepassing:
- .1 de betekenis van en de daaruit voortvloeiende vereisten voor de verschillende veiligheidsniveaus;
 - .2 herkenning en opsporing van wapens, gevaarlijke stoffen en apparatuur;
 - .3 herkenning van de kenmerken en gedragspatronen van personen die de veiligheid kunnen bedreigen; en
 - .4 technieken die worden gehanteerd om veiligheidsmaatregelen te ontduiken.

Oefeningen

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

19. KEURING EN CERTIFICERING VOOR SCHEPEN

Geen extra instructies.

BIJLAGEN BIJ DEEL B

BIJLAGE 1

Formulier voor een Veiligheidsverklaring tussen een schip en een havenfaciliteit⁴⁹

VEILIGHEIDSVERKLARING

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

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

(vermeld de activiteiten en hun bijzonderheden)

bij de volgende veiligheidsniveaus

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

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

| Door de initialen van de SBF of HBF in onderstaande kolommen toe te voegen wordt aangegeven dat de activiteit, overeenkomstig het desbetreffende goedgekeurde plan, wordt uitgevoerd door | | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|------------|
| Activiteit | De havenfaciliteit: | Het schip: |
| Het waarborgen dat alle beveiligingstaken worden uitgevoerd | | |
| Het toezicht op gebieden waarvoor beperkingen gelden, om te waarborgen dat uitsluitend geautoriseerd personeel toegang verkrijgt | | |
| De controle op de toegang tot de | | |

⁴⁹ Dit formulier wordt gebruikt voor een veiligheidsverklaring tussen een schip en een havenfaciliteit. Indien de Veiligheidsverklaring dient voor twee schepen, dient dit model dienovereenkomstig te worden aangepast.

| | | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|
| havenfaciliteit | | |
| De controle op de toegang tot het schip | | |
| Het toezicht op de havenfaciliteit, waaronder ligplaatsen en gebieden rond het schip | | |
| Het toezicht op het schip, waaronder ligplaatsen en gebieden rond het schip | | |
| Ladingsbehandeling | | |
| Scheepsbevoorrading | | |
| Omgang met onbegeleide bagage | | |
| De controle op de inscheping van personen en hun bezittingen | | |
| Het waarborgen dat de communicatie met betrekking tot de veiligheid tussen het schip en de havenfaciliteit gemakkelijk beschikbaar is | | |

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

Gedateerd teop

| | |
|----------------------------|------------|
| Ondertekend voor en namens | |
| de havenfaciliteit: | het schip: |
| | |

(handtekening van havenveiligheidsbeambte)

*(handtekening van kapitein of
scheepsveiligheidsbeambte)*

| | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------|
| Naam en functie van ondertekenaar | |
| Naam: | Naam: |
| Functie: | Functie: |
| Contactgegevens <i>(in te vullen al naar gelang van toepassing)</i> <i>(de telefoonnummers of de te gebruiken radiokanalen of -frequenties vermelden)</i> | |
| voor de havenfaciliteit: | voor het schip: |
| Havenfaciliteit | Kapitein |
| Havenveiligheidsbeambte | Scheepsveiligheidsbeambte |
| | Bedrijf |
| | Veiligheidsbeambte van de maatschappij |

BIJLAGE 2

Formulier voor een Verklaring van Naleving door een Havenfaciliteit

VERKLARING VAN NALEVING DOOR EEN HAVENFACILITEIT

(Officieel zegel)

(Staat)

Verklaringsnummer

Afgegeven onder de bepalingen van deel B van de

INTERNATIONALE CODE VOOR DE VEILIGHEID VAN SCHEPEN EN VAN HAVENFACILITEITEN (ISPS-CODE)

De overheid van _____

(naam van staat)

Naam van havenfaciliteit:

Adres van havenfaciliteit:

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

Passagiersschip

Hogesnelheidspassagiersschip

Hogesnelheidsvrachtschip

Bulkvrachtschip

Olietanker

Chemicaliëntanker

Gastanker

Mobiele drijvende booreilanden

Andere vrachtschepen dan de hierboven genoemde

Deze Verklaring van Naleving is geldig tot

onder voorbehoud van keuringen (zie ommezijde)

Afgegeven

te.....

(plaats van afgifte van de verklaring)

Datum van

afgifte.....

(handtekening van de bevoegde functionaris die dit document afgeeft)

(Zegel of stempel van afgevende instantie)

ENDOSSEMENT VOOR KEURINGEN

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

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

1e KEURING

Ondertekend:

(handtekening van de bevoegde functionaris)

Te:

Datum:

2e KEURING

Ondertekend:

(handtekening van de bevoegde functionaris)

Te:

Datum:

3e KEURING

Ondertekend:

(handtekening van de bevoegde functionaris)

Te:

Datum:

4e KEURING

Ondertekend:

(handtekening van de bevoegde functionaris)

Te:

Datum:

FINANCIËEL MEMORANDUM BIJ DE VERORDENING

Beleidsgebied(en): beleid inzake vervoer over land, luchtvervoer en zeevervoer

Activiteit(en): implementatie van de bepalingen inzake maritieme beveiliging en de controle daarop

**BENAMING VAN DE ACTIE: VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD
BETREFFENDE VERBETERING VAN DE BEVEILIGING VAN SCHEPEN EN
HAVENFACILITEITEN**

1. BEGROTINGSPLAATS(EN) + OMSCHRIJVING(EN)

06 01 04 02 Veiligheid en beveiliging van vervoer - uitgaven voor administratief beheer

2. ALGEMENE CIJFERS

2.1 Totale toewijzing voor de actie (deel B): verwijzen naar punt 6.1

2.2 Duur:

Onbepaald, beginnend in 2004

2.3 Meerjarenraming voor de uitgaven:

- a) Tijdschema van vastleggingskredieten/betalingskredieten (financiering uit de begroting)
(*cf. punt 6.1.1*)

in miljoen euro (tot op 3 decimalen nauwkeurig)

| | Jaar 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 en volgende jaren | Totaal |
|---------------------------------|--------------|------|------|------|------|------------------------------|--------|
| Vastleggings- kredieten (VK) | | | | | | | |
| Betalingskredie- ten (BK) | | | | | | | |

- b) Technische en administratieve bijstand en ondersteuningsuitgaven (*cf. punt 6.1.2*)

| | | | | | | | |
|----|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| VK | 0,050 | 0,200 | 0,050 | 0,025 | 0,175 | 0,025 | 0,525 |
| BK | 0,050 | 0,200 | 0,050 | 0,025 | 0,175 | 0,025 | 0,525 |

| | | | | | | | |
|---------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Subtotaal a+b | | | | | | | |
| VK | 0,050 | 0,200 | 0,050 | 0,025 | 0,175 | 0,025 | 0,525 |
| BK | 0,050 | 0,200 | 0,050 | 0,025 | 0,175 | 0,025 | 0,525 |

- c) Financiële gevolgen in verband met de personele middelen en andere huishoudelijke uitgaven (*cf. punten 7.2 en 7.3*)

| | | | | | | | |
|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| VK/BK | 1,589 | 1,589 | 1,589 | 1,589 | 1,589 | 1,589 | 9,534 |
|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|

| | | | | | | | |
|-----------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|
| TOTAAL a+b+c | | | | | | | |
| VK | 1,639 | 1,789 | 1,639 | 1,614 | 1,764 | 1,614 | 10,059 |
| BK | 1,639 | 1,789 | 1,639 | 1,614 | 1,764 | 1,614 | 10,059 |

2.4 Verenigbaarheid met de financiële programmering en de financiële vooruitzichten

Nieuwe actie

- Voorstel verenigbaar met de bestaande financiële programmering

Dit voorstel vereist een herprogrammering van de betrokken rubriek van de financiële vooruitzichten

inclusief, in voorkomend geval, een beroep op de bepalingen van het interinstitutioneel akkoord

2.5 Financiële gevolgen voor de ontvangsten

- Geen enkele financiële implicaties (betreft technische aspecten in verband met de tenuitvoerlegging van een maatregel)

3. BEGROTINGSKENMERKEN

| Aard van de uitgave | | Nieuwe | Deelname EVA | Deelname kan- didaat-lidstaten | Rubriek FV |
|---------------------|-----|--------|-----------------|-----------------------------------|------------|
| NVU | NGK | NEEN | NEEN | NEEN | Nr. 3 |

4. RECHTSGRONDSLAG

Artikel 80, lid 2 van het EG-Verdrag

5. BESCHRIJVING EN MOTIVERING

5.1 Doel van het communautaire optreden

5.1.1 Doelstellingen

De Europese Unie moet alle middelen ontwikkelen die nodig zijn om de terroristische dreiging het hoofd te bieden. Toch is de wereld van de zeevaart zich ondanks een aantal alarmerende gebeurtenissen pas zeer onlangs voor de veiligheidsproblematiek gaan interesseren. In minder dan een jaar heeft de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) op de een van haar Diplomatieke Conferenties twee internationale instrumenten aangenomen die de grondslagen leggen voor een globaal systeem van maritieme beveiliging: de wijziging van het SOLAS-Verdrag (Safety Of Life At Sea) en een ISPS-Code (International Ship and Port facility Security).

Deze instrumenten, die op 1 juli 2004 van kracht worden, vereisen een geharmoniseerde implementatie in de Gemeenschap.

Hun reikwijdte is evenwel beperkt tot zover als de bevoegdheid van de IMO reikt, terwijl alleen een allesomvattend systeem een effectief veiligheidsniveau in het zeevervoer kan garanderen. De door de IMO aangenomen instrumenten gelden alleen voor het internationaal zeevervoer, en het geografische toepassingsgebied is beperkt tot het raakvlak schip/haven. Verder bevatten zij dwingende bepalingen, die evenwel in bepaalde gevallen vatbaar zijn voor verschillende interpretatie en aanpassing, en bepalingen die het karakter van aanbevelingen hebben.

Daarom is hier een Gemeenschapsverordening noodzakelijk gebleken, die:

- voor de lidstaten zo goed mogelijke voorwaarden schept voor een tijdige implementatie van de nieuwe instrumenten op het gebied van maritieme beveiliging die door de Diplomatieke Conferentie van de IMO op 12 december 2002 zijn aangenomen, en die een basis moet vormen voor een geharmoniseerde interpretatie en implementatie,
- de verwezenlijking op communautair niveau moet waarborgen en controleren van de voornaamste doelstelling van deze internationale instrumenten, verbetering van de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten,
- in de gehele Europese Unie gelijke voorwaarden moet waarborgen met betrekking tot de toegang en de controle op de markten en activiteiten van de maritieme sector,

5.1.2 Genomen maatregelen die onder de evaluatie ex ante vallen

Van februari tot december 2002 hebben de lidstaten en de Commissie deelgenomen aan drie technische zittingen en een Diplomatieke Conferentie van de IMO die in het teken van spoed stonden en gewijd waren aan het vraagstuk van de beveiliging van het internationaal zeevervoer. De gehele Gemeenschap vindt dat het hier weliswaar om een nieuw vraagstuk gaat, maar dat een prioritaire behandeling geboden is vanwege:

- de overheersende rol die het zeevervoer in de wereldhandel speelt zowel wat handelsvolume als strategische bevoorrading betreft,
- de gevaren waaraan deze vervoerswijze blootstaat, omdat zij enerzijds niet voorbereid is en anderzijds haar activiteiten een wereldomspannend karakter hebben,
- constante en actuele geopolitieke factoren.

5.1.3 *Naar aanleiding van de evaluatie ex post genomen maatregelen*

5.2 Voorgenomen acties en wijze van financiering uit begroting

De verordening verlangt van de lidstaten dat zij een nationaal plan opstellen, en een plan voor vervroegde invoering van maatregelen ter verbetering van de beveiliging van het zeevervoer. De invoering en tenuitvoerlegging van iedere nationale regeling als geheel moet door een centrale nationale autoriteit worden gecontroleerd.

Het globale systeem moet coherent zijn om op Unieniveau betrouwbaar te kunnen zijn, met name in het perspectief van de uitbreiding, en de Commissie wordt belast met het inspecteren van de controlemodaliteiten bij de implementatie van de in het kader van deze verordening vastgestelde nationale plannen.

Voorts moet zij door de lidstaten verstrekte grote hoeveelheid technische en operationele informatie op beveiligingsgebied samenbrengen, analyseren en verwerken.

Bovendien zal zij van tevoren de conformiteit moeten controleren van de bi- of multilaterale ontwerpovereenkomsten die de lidstaten zullen moeten gaan sluiten in het kader van het intracommunautair zeevervoer over korte afstand.

5.3 Tenuitvoerlegging

Rechtstreeks beheer door de Commissie met vast of extern personeel en met de hulp van het Europees Agentschap voor maritieme beveiliging.

Op grond van artikel 10, lid 7 van het verordeningvoorstel moet het Europees Agentschap voor maritieme beveiliging de Commissie helpen bij de uitvoering van haar inspectietaken en bij de bewaring en verwerking van de door de lidstaten verstrekte informatie.

De bijdrage van het Europees Agentschap voor maritieme beveiliging met zijn ervaring en kennis van het maritiem milieu is absoluut noodzakelijk voor het welslagen van het geplande maritieme beveiligingssysteem. Voor de uitvoering van genoemde taken zijn hooggespecialiseerde deskundigen nodig die in wezen geen beambten van de Commissie kunnen of mogen zijn⁵⁰

6. FINANCIËLE GEVOLGEN

6.1 Totale financiële gevolgen voor deel B (voor de gehele programmeringsperiode)

De kosten van de actie worden berekend door optelling van de individuele kosten op jaarbasis, te beginnen met het jaar 2004, waarin de voorgestelde communautaire maatregel van kracht zal worden.

De afzonderlijke kosten bestaan uit een bedrag van 25 000 euro voor het organiseren van vergaderingen van een dag met deskundigen uit de betrokken sector met het oog op voorbereiding van de aanpassingen van de regelgeving als voorzien in artikel 11 van het verordeningvoorstel.

⁵⁰ Indien de personeelssterkte van het Europees Agentschap voor maritieme beveiliging uiteindelijk onvoldoende blijkt, zal het aantal ambtenaren van het Bureau van inspecteurs van maritieme beveiliging van de Commissie navenant moeten worden verhoogd, om alle in het verordeningvoorstel beschreven taken aan te kunnen.

De drie eerste jaren zullen twee jaarlijkse vergaderingen van deskundigen nodig zijn. De jaren daarna zal één vergadering per jaar volstaan.

Verder zijn de diensten van de Commissie van plan om een evaluatiestudie te laten uitvoeren met betrekking tot het effect en de doeltreffendheid van de vastgestelde maatregelen. Zo'n studie zal uitgevoerd moeten worden in het jaar N+2, daarna om de drie jaar. Deze periodieke evaluatie heeft de Commissie nodig om volgens de comitéprocedure voorstellen te kunnen doen voor eventuele noodzakelijke wijzigingen van het voorgestelde systeem. De kosten van de studies worden geschat op 150 000 euro per stuk.

6.1.2 Technische en administratieve bijstand, ondersteuningsuitgaven en IT-uitgaven (vastleggingskredieten)

| | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 en volgende begrotings-jaren | Totaal |
|----------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-----------------------------------|--------|
| a) Studies | | 0,150 | | | 0,150 | | 0,300 |
| b) Vergaderingen van deskundigen | 0,050 | 0,050 | 0,050 | 0,025 | 0,025 | 0,025 | 0,225 |
| TOTAAL | 0,050 | 0,200 | 0,050 | 0,025 | 0,175 | 0,025 | 0,525 |

(Zo nodig de berekeningswijze toelichten)

7. GEVOLGEN VOOR HET PERSONEELSBESTAND EN DE ADMINISTRATIEVE UITGAVEN

7.1 Gevolgen voor de personele middelen

| Soort ambten | | Aan het beheer van de actie toe te wijzen huidige of extra personeelsleden | | Totaal | Beschrijving van de taken die uit de actie voortvloeien |
|------------------------------------------|---|----------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------|--------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | Aantal vaste ambten | Aantal tijdelijke ambten ⁵¹ | | |
| Ambtenaren of tijdelijke functionarissen | A | 0,5 | | | Hoofdadministrateur (bestaand) Administrateur Beveiligingsinspecteurs Adjunct-administrateur Secretaresses voor het bureau van de inspecteurs |
| | B | 1 | 8 | | |
| | C | 1 | | | |
| | | 1 | 2 | | |
| Totaal | | 3,5 | 10 | 13,5 | |

⁵¹ Bij deze cijfers is ervan uitgegaan dat het Europees Agentschap voor maritieme beveiliging over de nodige middelen zal beschikken om de in artikel 10, lid 7 van het in het verordeningvoorstel opgedragen taken te kunnen vervullen.

7.2 Algemene financiële gevolgen in verband met de personele middelen

| Soort personele middelen | Bedragen in euro | Wijze van berekening* |
|------------------------------------------|--------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Ambtenaren Tijdelijke functionarissen | 378.000 euro 1.080.000 euro | Gemiddelde kosten van de ambtenaren van de Commissie, inclusief de algemene kosten (108.000 euro/jaar/ambtenaar) |
| Totaal | 1.458.000 euro | |

De bedragen stemmen overeen met de totale uitgaven voor twaalf maanden.

7.3 Andere huishoudelijke uitgaven die uit de actie voortvloeien

| Begrotingsplaats (nr. en omschrijving) | Bedrag in euro | Wijze van berekening |
|----------------------------------------------------------------------------|----------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Totale toewijzing (titel A7) A0701 – Dienstreizen (ABB-06 01) | 112.500 euro | 3 inspectiereizen van plus minus 5 dagen in iedere lidstaat (3 X 25 LS X 1500 euro) |
| A07031 – Comités die moeten worden geraadpleegd (ABB-06 01) ⁽¹⁾ | 18.750 euro | 1 vergadering van het Comité "Maritieme Beveiliging" (COSS). Terugbetaling van de reiskosten van de nationale deskundigen gemiddeld geraamd op: 25 X 750 euro/deskundige |
| Totaal | 131.250 euro | |

De bedragen stemmen overeen met de totale uitgaven voor de actie voor twaalf maanden.

⁽¹⁾ De aard van het comité en de groep waar het deel vanuit maakt vermelden.

| | | |
|------|-------------------------------------|----------------|
| I. | Jaartotaal (7.2 + 7.3) | 1.589.250 euro |
| II. | Duur van de actie | onbepaald |
| III. | Totale kosten van de actie (I x II) | onbepaald |

De behoeften aan personele en administratieve middelen zullen worden gedekt met het in het kader van de jaarlijkse toewijzingsprocedure aan het met het beheer belaste DG toegekende bedrag.

8. TOEZICHT EN EVALUATIE

8.1 Follow-up-systeem

Er zal een follow-up-systeem worden opgezet, aan de hand van de inspecties in de lidstaten en met de hulp van de periodieke effectstudies.

8.2 Procedure en periodiciteit van de voorgeschreven evaluatie

De diensten van de Commissie zijn van plan het effect en de doeltreffendheid van de vastgestelde maatregelen middels een studie te laten evalueren. Zo'n studie zal in de loop van het jaar N+2 worden uitgevoerd, daarna om de drie jaar.

Verder zal de Commissie zes maanden na de inwerkingtreding van de voorgestelde verordening in samenwerking met de nationale autoriteiten beginnen met de inspecties van de modaliteiten voor het controleren van de tenuitvoerlegging van de in het kader van deze verordening opgestelde nationale plannen. Bij deze inspecties zal rekening worden gehouden met de door de nationale autoriteiten verstrekte informatie, met name de controleverslagen.

9. FRAUDEBESTRIJDINGSMAATREGELEN

Het bureau van de inspecteurs van maritieme beveiliging van de Commissie zal onderworpen worden aan de normale auditprocedures van de Commissie.

EFFECTBEOORDELINGSFORMULIER

EFFECT VAN HET VOORSTEL OP HET BEDRIJFSLEVEN, MET NAME OP HET MIDDEN- EN KLEINBEDRIJF (MKB)

TITEL VAN HET VOORSTEL

Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende de verbetering van de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten.

REFERENTIENUMMER VAN HET DOCUMENT

COM(2003) 229 definitief 2003/0089 (COD)

HET VOORSTEL

1. Waarom is, gelet op het subsidiariteitsbeginsel, communautaire wetgeving op dit gebied noodzakelijk en wat zijn de voornaamste doelstellingen?

De recente gebeurtenissen en de algemeen verspreide dreiging van terroristische aanslagen hebben geleid tot een snelle versterking van het besef dat de beveiliging in het zeevervoer verbeterd moest worden. In december 2002 heeft de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) een reeks maatregelen aangenomen voor het internationale zeescheepvaartverkeer. Ten eerste moet er worden gezorgd voor een homogene toepassing binnen de Gemeenschap, en ten tweede dienen bepaalde veiligheidsmaatregelen ook te gelden voor de binnenlandse zeescheepvaart van lidstaten, om zo een globaal veiligheidsniveau in het zeevervoer te verkrijgen.

EFFECT OP HET BEDRIJFSLEVEN

2. Waarop is het voorstel van invloed?

– Welke bedrijfstakken?

Koopvaardischepen, scheepvaartmaatschappijen en havenfaciliteiten.

– Welke bedrijfsomvang (met welk aandeel van kleine en middelgrote bedrijven)?

Bedrijven van elke omvang in de sector.

– Zijn er bijzondere geografische gebieden van de Gemeenschap waar deze bedrijven voorkomen?

Nee, de verordening geldt voor alle lidstaten in hun hoedanigheid van vlaggenstaat en voor 13 lidstaten in hun hoedanigheid van havenstaat.

3. Wat moeten de bedrijven doen om aan de voorgestelde wetgeving te voldoen?

Veiligheidsprocedures invoeren en de nodige uitrusting aanschaffen. Waarschijnlijk zal er extra personeel nodig zijn (in ieder geval veiligheidsagenten voor schepen, alsmede administratief personeel).

4. Welke economische gevolgen zal het voorstel waarschijnlijk hebben:

- voor de werkgelegenheid?

Waarschijnlijk zullen er banen worden gecreëerd voor de beveiligingstaken op schepen en in havenfaciliteiten, alsmede in gespecialiseerde beveiligingsbedrijven.

- voor de investeringen en de oprichting van nieuwe bedrijven?

De scheepvaartmaatschappijen en havenbedrijven zullen beveiligingsmaterieel moeten aanschaffen. Verder zal de sector van de beveiligingsbedrijven zich uitbreiden.

- voor het concurrentievermogen van de bedrijven?

Geen gevolgen, aangezien zij aan dezelfde eisen zullen moeten voldoen.

5. Bevat het voorstel maatregelen die rekening houden met de bijzondere situatie van kleine en middelgrote ondernemingen (minder zware of andere eisen, enz.)?

In het voorstel wordt niet rechtstreeks rekening gehouden met kleine en middelgrote bedrijven, maar aangezien de eisen van de veiligheidsmaatregelen gelden voor ieder soort activiteit, zal het effect voor de kleine schepen, de betreffende maatschappijen en de bijhorende havenfaciliteiten waarschijnlijk minder sterk zijn.

RAADPLEGING

6. Overzicht van de organisaties die in verband met het voorstel geraadpleegd zijn en de grote lijnen van hun standpunt.

Opgemerkt moet worden dat:

- alle voor deze sector representatieve internationale organisaties als waarnemer hebben deelgenomen aan de werkzaamheden van de IMO met betrekking tot de maritieme beveiliging;
- de Commissie laat het effect van de maatregelen bestuderen. Het gekozen consultancybureau werkt in dit verband samen met de European Sea Ports Organisation (ESPO), de Federation of European Private Ports Operators (FEPOR), en de European Community Shipowner's Association (ECSA).

De vertegenwoordigers van het bedrijfsleven zijn het er wel mee eens dat de beveiliging in het internationaal zeevervoer verbeterd moet worden, maar zouden er enig moeite mee kunnen hebben om verder te gaan dan wat door de IMO verplicht is gesteld.