

RICHTLIJN 98/42/EG VAN DE COMMISSIE

van 19 juni 1998

houdende wijziging van Richtlijn 95/21/EG van de Raad betreffende de naleving, met betrekking tot de schepen die gebruik maken van havens in de Gemeenschap en varen in de onder de jurisdictie van de lidstaten vallende wateren, van internationale normen op het gebied van de veiligheid van schepen, voorkoming van verontreiniging en leef- en werkomstandigheden aan boord (havenstaatcontrole)

(Voor de EER relevante tekst)

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE
GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese
Gemeenschap,

Gelet op Richtlijn 95/21/EG van 19 juni 1995 betreffende de naleving, met betrekking tot de schepen die gebruikmaken van havens in de Gemeenschap en varen in de onder de jurisdictie van de lidstaten vallende wateren, van internationale normen op het gebied van de veiligheid van schepen, voorkoming van verontreiniging en leef- en werkomstandigheden aan boord (havenstaatcontrole)⁽¹⁾, gewijzigd bij Richtlijn 98/25/EG⁽²⁾, inzonderheid op artikel 19,

Overwegende dat rekening moet worden gehouden met de van kracht geworden wijzigingen van de verdragen, protocollen, codes en resoluties van de Internationale Maritieme Organisatie, en met de ontwikkelingen en overwegingen in het Memorandum van Overeenstemming van Parijs (MOU);

Overwegende dat sinds de vaststelling van Richtlijn 95/21/EG verder is gewerkt aan de ontwikkeling van een doelgerichter systeem van prioriteiten; dat het in het kader van het Memorandum van Overeenstemming van Parijs ontwikkelde systeem van prioriteitsfactoren in de richtlijn moet worden opgenomen;

Overwegende dat de lijst van documenten en certificaten in bijlage II bij Richtlijn 95/21/EG moet worden gewijzigd, om rekening te houden met de van kracht geworden wijzigingen van de internationale wetgeving;

Overwegende dat de in bijlage III bij genoemde richtlijn gegeven lijst van „gegronde redenen” voor een gedetailleerde inspectie moet worden gewijzigd aan de hand van de uitgebreidere lijst die in IMO-resolutie A.787(19) wordt gegeven;

Overwegende dat overeenkomstig bijlage IV bij Richtlijn 94/21/EG de inspecteur zich moet houden aan de in de IMO-resoluties A.466(XII), zoals gewijzigd, A.542(13), MEPC.26(23) en A.742(18) omschreven procedures en richtlijnen voor het controleren van schepen; dat genoemde bijlage IV moet worden gewijzigd om rekening

te houden met de herroeping van deze resoluties bij IMO-resolutie A.787(19); dat de in IMO-resolutie A.787(19) beschreven procedures in bijlage I „Havenstaatcontroleprocedures” bij het Memorandum van Overeenstemming van Parijs zijn opgenomen;

Overwegende dat de inspecteur bij de beslissing of een schip al dan niet moet worden aangehouden de criteria van bijlage VI bij genoemde richtlijn toepast; dat het echter onjuist zou zijn, een schip op grond van door een ongeval ontstane schade aan te houden, mits aan bepaalde voorwaarden wordt voldaan;

Overwegende dat genoemde bijlage VI ook moet worden gewijzigd in het licht van de in IMO-resolutie A.787(19) opgenomen bepalingen met betrekking tot de werkingssfeer van het Internationaal Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst (STCW) van 1978;

Overwegende dat de in deze richtlijn vervatte maatregelen in overeenstemming zijn met het advies van het op grond van artikel 12 van Richtlijn 93/75/EEG van de Raad⁽³⁾, laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 97/34/EG van de Commissie⁽⁴⁾, opgerichte comité,

HEEFT DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Richtlijn 95/21/EG wordt als volgt gewijzigd:

1. Artikel 5, lid 2, komt als volgt te luiden:

„2. Bij de keuze van de te inspecteren schepen geeft de bevoegde instantie de hoogste voorrang aan de in bijlage I, deel I, bedoelde schepen. Ter bepaling van de volgorde voor de inspectie van de overige in bijlage I vermelde schepen past de bevoegde instantie de in bijlage I, deel II, bedoelde totale prioriteitsfactor van het schip toe.”

2. De bijlagen I, II, III, IV en VI worden gewijzigd overeenkomstig het bepaalde in de bijlage bij deze richtlijn.

⁽¹⁾ PB L 157 van 7. 7. 1995, blz. 1.
⁽²⁾ PB L 133 van 7. 5. 1998, blz. 19.

⁽³⁾ PB L 247 van 5. 10. 1993, blz. 19.
⁽⁴⁾ PB L 158 van 17. 6. 1997, blz. 40.

Artikel 2

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk op 30 september 1998 aan deze richtlijn te voldoen. Zij stellen de Commissie daarvan onverwijld in kennis.

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

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

Artikel 3

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

Artikel 4

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel, 19 juni 1998.

Voor de Commissie

Neil KINNOCK

Lid van de Commissie

BIJLAGE

1. Bijlage I komt als volgt te luiden:

„*BIJLAGE I*

SCHEPEN DIE BIJ VOORRANG VOOR INSPECTIE IN AANMERKING KOMEN

(zoals bedoeld in artikel 5, lid 2)

I. Factoren voor hoogste voorrang

Ongeacht de waarde van de prioriteitsfactor komen de volgende schepen met de hoogste voorrang voor inspectie in aanmerking.

1. Schepen waarbij door loodsen of havenautoriteiten tekortkomingen zijn gesignaleerd die afbreuk kunnen doen aan de veilige vaart (Richtlijn 93/75/EEG en artikel 13 van de onderhavige richtlijn).
2. Schepen die niet aan de in Richtlijn 93/75/EEG vervatte verplichtingen hebben voldaan.
3. Schepen die voorwerp zijn geweest van een rapport of een kennisgeving van een andere lidstaat.
4. Schepen waarover een rapport of klacht is ingediend door de kapitein, een bemanningslid of een persoon of organisatie die een rechtmatig belang heeft in de veilige werking van het schip, de leef- en werkomstandigheden aan boord of de preventie van verontreiniging, tenzij de betrokken lidstaat het rapport of de klacht als kennelijk ongegrond beschouwt. De identiteit van de persoon die het rapport of de klacht heeft ingediend, mag de kapitein of de reder van het betrokken schip niet worden bekendgemaakt.
5. Schepen die:
 - op weg naar de haven bij een aanvaring betrokken zijn geweest of aan de grond gelopen of gestrand zijn,
 - beschuldigd zijn van een vermoedelijke schending van de bepalingen inzake lozing van schadelijke stoffen of effluënten,
 - op onregelmatige of onveilige wijze hebben gemanoeuvreed, waarbij de door de IMO vastgestelde routeringsmaatregelen, of veilige vaarpraktijken en -procedures niet in acht zijn genomen, of
 - anderszins op zodanige wijze zijn gebruikt dat zij gevaar voor personen, eigendommen of het milieu opleverden.
6. Schepen, waarvan de klassering in de loop van de afgelopen zes maanden om veiligheidsredenen tijdelijk is opgeheven.

II. Totale prioriteitsfactor

De volgende schepen komen bij voorrang voor inspectie in aanmerking.

- | | <i>Waarde prioriteitsfactor</i> |
|---|---------------------------------|
| 1. Schepen die een haven van een lidstaat voor de eerste maal of na een afwezigheid van twaalf of meer maanden aandoen. Bij toepassing van dit criterium moeten de lidstaten ook rekening houden met de inspecties die zijn uitgevoerd door de partijen bij het MOU. Wanneer de voor uitvoering van deze taak benodigde gegevens ontbreken, moeten de lidstaten zich op de beschikbare Sirenac-gegevens baseren en de schepen inspecteren die na de inwerkingtreding van de Sirenac-databank op 1 januari 1993 niet in die databank zijn opgenomen. | + 20 |
| 2. Schepen die de afgelopen zes maanden door geen enkele lidstaat geïnspecteerd zijn. | + 10 |

	<i>Waarde prioriteitsfactor</i>
3. Schepen waarvan de overeenkomstig de verdragen afgegeven wettelijk voorgeschreven certificaten inzake de scheepsbouw en -uitrusting en de classificatiecertificaten zijn afgegeven door een organisatie die geen erkende organisatie is in de zin van Richtlijn 94/57/EG van 22 november 1994 inzake gemeenschappelijke voorschriften en normen voor met de inspectie en controle van schepen belaste organisaties en voor de desbetreffende werkzaamheden van maritieme instanties ⁽¹⁾ .	+ 5
4. Schepen die onder de vlag varen van een staat die voorkomt op de voortschrijdend driejaarsgemiddeldentabel van boven het gemiddelde liggende aantallen aanhoudingen en vertragingen, bekendgemaakt in het jaarverslag van het MOU.	
— 0 — 3 % boven het gemiddelde	+ 3
— 3,1 — 6 % boven het gemiddelde	+ 4
— meer dan 6 % boven het gemiddelde	+ 5
5. Schepen die toestemming hebben gekregen om de haven van een lidstaat te verlaten onder bepaalde voorwaarden	
(a) voor iedere tekortkoming die voor het vertrek moet worden verholpen,	+ 1
(b) voor iedere tekortkoming die in de volgende haven moet worden verholpen	+ 1
(c) voor iedere twee tekortkomingen die binnen 14 dagen moeten worden verholpen	+ 1
(d) voor iedere twee tekortkomingen waarvoor andere voorwaarden zijn aangegeven	+ 1
(e) indien maatregelen met betrekking tot het schip zijn genomen en alle tekortkomingen zijn verholpen	- 2
6. Schepen waarbij tijdens een vorige inspectie tekortkomingen zijn vastgesteld, naar gelang van het aantal tekortkomingen:	
0	- 15
1 — 5	0
6 — 10	+ 5
11 — 20	+ 10
meer dan 20 tekortkomingen	+ 15
7. Schepen die in een vorige haven zijn aangehouden.	+ 15
8. Schepen die onder de vlag varen van een land dat niet alle desbetreffende in artikel 2 van de richtlijn genoemde verdragen heeft geratificeerd.	+ 1
9. Schepen die onder de vlag varen van een land met een boven het gemiddelde liggende tekortkomingsverhouding.	+ 1
10. Schepen waarvan de tekortkomingen ten opzichte van hun klassering boven het gemiddelde liggen.	+ 1
11. Schepen die tot een categorie behoren waarvoor een besluit tot uitgebreide inspectie is genomen (artikel 7).	+ 5
12. Andere schepen:	
— die 13-20 jaar oud zijn	+ 1
— die 21-24 jaar oud zijn	+ 2
— ouder zijn dan 25 jaar	+ 3

⁽¹⁾ PB L 319 van 12. 12. 1994, blz. 20.

De prioriteitsfactor is de getalswaarde die per schip overeenkomstig de bepalingen van deze bijlage wordt toegekend en op het Sirenac informatiesysteem wordt aangegeven.

Ter bepaling van de volgorde voor de inspectie van de hierboven vermelde schepen houdt de bevoegde instantie rekening met de door de totale prioriteitsfactor aangegeven volgorde. Een hogere prioriteitsfactor betekent hogere prioriteit. De prioriteitsfactor is de som van de hierbovenaangegeven toepasselijke waarden. De punten 5, 6 en 7 gelden alleen voor de inspecties die de laatste 12 maanden zijn verricht. De totale prioriteitsfactor mag niet lager zijn dan de som van de punten 4, 8, 9, 10, 11 en 12."

2. Bijlage II wordt als volgt gewijzigd:

1. Punt 13 komt als volgt te luiden:

„13. Afschriften van het document van overeenstemming en het veiligheidsbeleidscertificaat die zijn afgegeven overeenkomstig de internationale code voor de veilige werking van schepen en voor voorkoming van verontreiniging (Solas, hoofdstuk IX).”

2. De volgende punten worden na punt 14 toegevoegd:

„15. Document van overeenstemming met de bijzondere eisen die gelden voor schepen die gevaarlijke goederen vervoeren.

16. Veiligheidscertificaat voor hogesnelheidsvaartuigen en vergunning voor de exploitatie van hogesnelheidsvaartuigen.

17. Speciale lijst of manifest van gevaarlijke goederen, of gedetailleerd stuwplan.

18. Scheepsdagboek voor het bijhouden van tests en oefeningen en het logboek voor aantekening van inspectie en onderhoud van reddingsmiddelen en -voorzieningen.

19. Veiligheidscertificaat voor schepen voor bijzondere doeleinden.

20. Veiligheidscertificaat voor mobiele offshore-boorinstallatie.

21. Voor olietankers, de aantekeningen van het olielozingsbewakings- en -regelsysteem voor de laatste reis in ballast.

22. De monsterrol, het brandbestrijdingsplan, en voor passagiersschepen een schadebestrijdingsplan.

23. Scheepsnoodplan voor olieverontreiniging.

24. Inspectierapport (bij bulk vervoerders en olietankers).

25. Rapporten van vorige havenstaatcontrole-inspecties.

26. Voor ro-ro passagiersschepen, gegevens over de A/A-max. ratio.

27. Vergunning voor het vervoer van graan.

28. Handleiding voor het vastzetten van lading.”

3. Bijlage III komt als volgt te luiden:

„*BIJLAGE III*

NIET-LIMITATIEVE LIJST VAN „GEGRONDE REDENEN” VOOR EEN GEDETAILLEERDE INSPECTIE

(als bedoeld in artikel 6, lid 3)

1. De schepen als omschreven in bijlage I, deel I en deel II, punten 3, 4, 5, onder b), 5 onder c), 8 en 11.
2. Het niet behoorlijk bijgehouden zijn van het oliejournaal.
3. De ontdekking van onnauwkeurigheden bij de controle van de certificaten en de andere documenten (zie artikel 6, lid 1, onder a) en lid 2).

4. Aanwijzingen dat de bemanningsleden niet kunnen voldoen aan de eisen van artikel 8 van Richtlijn 94/58/EG van 22 november 1994 inzake het minimumopleidingsniveau van zeevarenden⁽¹⁾.
 5. Bewijzen dat het laden en andere verrichtingen niet op veilige wijze of volgens de IMO-richtlijnen zijn uitgevoerd, bijvoorbeeld het zuurstofgehalte in de inertgashoofdtoevoerleiding naar de laadtanks ligt boven het voorgeschreven maximumpeil.
 6. Het niet kunnen voorleggen door de kapitein van een olietanker van de aantekeningen van het olielozingsbewakings- en -regelsysteem voor de laatste reis in ballast.
 7. Het ontbreken van een bijgewerkte monsterrol, of bemanningsleden die niet weten wat hun taak is in geval van brand of het bevel het schip te verlaten.
 8. De uitzending van foutieve noodsignalen die niet is gevolgd door een passende annuleringsprocedure.
 9. Het ontbreken van door de verdragen voorgeschreven belangrijke uitrusting of voorzieningen.
 10. Buitengewoon onhygiënische toestanden aan boord van het schip.
 11. Op de algemene indruk en waarnemingen van de inspecteur gebaseerde bewijzen dat er een ernstige aantasting van of gebreken aan de romp of de constructie bestaan die een gevaar kunnen betekenen voor de structurele integriteit, de waterdichtheid of de weerbestendigheid van het schip.
 12. Informatie of bewijzen dat de kapitein of bemanning niet bekend is met handelingen aan boord die essentieel zijn voor de veiligheid van schepen of de voorkoming van verontreiniging, of dat deze handelingen niet zijn verricht."
4. Bijlage IV komt als volgt te luiden:

„BIJLAGE IV

PROCEDURES VOOR HET CONTROLEREN VAN SCHEPEN

(als bedoeld in artikel 6, lid 4))

1. Beginselen inzake de minimumbemanningssterkte (IMO-resolutie A.481 (XII) en de bijlagen: de inhoud van het document inzake minimumbemanningssterkte (bijlage 1) en richtsnoeren voor de toepassing van de beginselen inzake minimumbemanningssterkte (bijlage 2).
 2. De bepalingen van de International Maritime Dangerous Goods Code.
 3. ILO-publicatie „Inspectie van de arbeidsomstandigheden aan boord van schepen: procedurerichtlijnen”.
 4. Bijlage I „Havenstaatscontroleprocedures” van het MOU van Parijs.”
5. Bijlage VI wordt als volgt gewijzigd:
1. Aan de inleiding wordt het volgende toegevoegd:

„Wanneer de grond voor de aanhouding voortvloeit uit bij een ongeval ontstane schade tijdens de reis van het schip naar de haven, wordt geen aanhoudingsbevel uitgevaardigd, mits:

 1. naar behoren is voldaan aan de eisen van voorschrift I/11(c) van Solas 74 betreffende kennisgeving aan de administratie van de vlaggestaat, de aangewezen inspecteur of de erkende organisatie die verantwoordelijk is voor de afgifte van het desbetreffende certificaat,
 2. de kapitein of reder, vordat het schip de haven aandoet, de bevoegde autoriteit heeft ingelicht over de omstandigheden van het ongeval en de ontstane schade, en informatie heeft gegeven over de vereiste kennisgeving van de administratie van de vlaggestaat,

⁽¹⁾ PB L 319 van 12. 12. 1994, blz. 28.

3. door het schip naar genoegen van de bevoegde autoriteit passende herstelmaatregelen worden getroffen, en
 4. de bevoegde autoriteit, na in kennis van de uitvoering van de herstelmaatregelen te zijn gesteld, zich ervan heeft vergewist dat de gebreken, die duidelijk gevaar inhielden voor veiligheid, gezondheid of het milieu, verholpen zijn.”
2. Aan punt 3 wordt het volgende toegevoegd:
- „De binnen de werkingssfeer van het STCW 78-verdrag vallende tekortkomingen die in onderstaand punt 3.8 zijn vermeld, zijn echter de enige redenen voor aanhouding krachtens dit verdrag.”
3. Aan punt 3.2 wordt het volgende toegevoegd:
- „13. Ernstige tekortkoming van de operationele voorschriften, als beschreven in deel 5.5 van bijlage I bij het MOU.
14. Aantal, samenstelling of diplomering van de bemanning is niet in overeenstemming met de verklaring van minimumbemanningssterkte.”
4. Punt 3.8 komt als volgt te luiden:
- „Werkingssfeer van het STCW-Verdrag:
1. Zeevarenden beschikken niet over een diploma of het vereiste diploma, hebben geen geldige vrijstelling of kunnen geen schriftelijk bewijs overleggen, dat bij de administratie van de vlaggestaat een aanvraag voor een aantekening is ingediend.
 2. Er wordt niet voldaan aan de van toepassing zijnde eisen van de administratie van de vlaggestaat inzake de minimumbemanningssterkte.
 3. De regeling van de navigatie- en de machinekamerwacht voldoet niet aan de voorschriften van de administratie van de vlaggestaat.
 4. Van het wachtdienst doend personeel kan niemand de apparatuur bedienen die essentieel is voor veilige navigatie, radiocommunicatie voor de veiligheid of de voorkoming van verontreiniging van de zee.
 5. Er kan geen bewijs worden geleverd van vakbekwaamheid met betrekking tot de aan zeevarenden ten behoeve van de veiligheid van het schip en ter voorkoming van verontreiniging opgedragen taken.
 6. Voor de eerste wacht bij het begin van de reis en de daaropvolgende aflossing van de wacht is geen personeel beschikbaar dat voldoende is uitgerust en anderszins geschikt is voor de dienst.”
-