

**RICHTLIJN 2001/106/EG VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD
van 19 december 2001**

houdende wijziging van Richtlijn 95/21/EG van de Raad 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)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

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

Gezien het voorstel van de Commissie ⁽¹⁾,

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

Gezien het advies van het Comité van de Regio's ⁽³⁾,

Volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag ⁽⁴⁾, in het licht van de gemeenschappelijke tekst zoals goedgekeurd door het Bemiddelingscomité op 13 november 2001,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Met Richtlijn 95/21/EG van de Raad ⁽⁵⁾ is een systeem van havenstaatcontrole ingevoerd van de schepen in de Europese Gemeenschap dat gebaseerd is op uniforme inspectie- en aanhoudingsprocedures.
- (2) Het is noodzakelijk om rekening te houden met de wijzigingen welke zijn aangebracht in de verdragen, protocollen, codes en resoluties van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) en de ontwikkelingen welke hebben plaatsgevonden in het kader van het Memorandum van Overeenstemming van Parijs (MOU).
- (3) Overeengekomen wordt dat niets in deze richtlijn leidt tot het op de havenstaten afwentelen van verantwoordelijkheden van de vlagstaten of van erkende organisaties die namens de vlagstaten optreden.
- (4) Sommige schepen vormen een duidelijk risico voor de veiligheid op zee en het mariene milieu vanwege de slechte staat waarin zij zich bevinden, de vlag die zij voeren en hun antecedenten; hiertoe worden met name schepen gerekend die de vlag voeren van een staat die in de zwarte lijst van het jaarrapport van het MOU te boek staat als een staat „met een zeer hoog risico” of „met een hoog risico”. Deze schepen zou daarom toegang tot de havens in de Gemeenschap moeten worden geweigerd, tenzij kan worden aangetoond dat zij op een veilige wijze in de wateren van de Gemeenschap kunnen worden geëxploiteerd. Er moeten richtsnoeren worden opgesteld waarin de procedures uiteen worden gezet die van toepassing zijn indien aan een bepaald schip de toegang wordt geweigerd of wanneer deze weigering

weer ongedaan wordt gemaakt. Omwille van de transparantie moet de lijst met schepen die uit de havens van de Gemeenschap worden geweerd openbaar worden gemaakt.

- (5) Schepen met een hoge prioriteitsfactor vormen een bijzonder hoog risico op een ongeval of verontreiniging waardoor kan worden gerechtvaardigd dat het noodzakelijk is om deze frequent te inspecteren wanneer zij havens van de Gemeenschap binnenlopen.
- (6) De categorieën schepen die in bijlage V bij Richtlijn 95/21/EG zijn opgenomen vormen ook een belangrijk risico op een ongeval of verontreiniging wanneer zij een bepaald aantal jaren in de vaart zijn. Aangezien de autoriteit die inspectie moet uitvoeren in ruime mate zelf kan beslissen of dat soort schepen voor een uitgebreide inspectie in aanmerking komt, is het niet mogelijk om uniforme praktijken binnen de Gemeenschap door te voeren. Het is daarom nodig om de inspectie van dat soort schepen verplicht te maken. Zo moet met name, gezien het risico dat olietankers een aanzienlijke verontreiniging kunnen veroorzaken en gezien het feit dat de meeste gebreken die leiden tot aanhouding van een schip voorkomen bij schepen van meer dan 15 jaar oud, de regeling voor uitgebreide inspectie worden toegepast op olietankers zodra zij 15 jaar in de vaart zijn.
- (7) De inhoud van de uitgebreide inspecties waarvoor er richtsnoeren zijn neergelegd, kan afhankelijk van de autoriteit die de inspectie uitvoert heel verschillend zijn. Daarom moeten deze richtsnoeren, met het oog op uniforme praktijken in de Gemeenschap, verplicht worden gesteld. Er moet evenwel ruimte worden geschapen voor uitzonderingen wanneer een inspectie van dat soort schepen, met name vanwege de toestand waarin de ladingtanks van het schip verkeren of vanwege beperkingen opgelegd door laad- of losactiviteiten onmogelijk is, of uitzonderlijke risico's voor de veiligheid van het schip, zijn bemanning en de inspecteur of voor de veiligheid van de haven waarin het schip zich bevindt, zou meebrengen.
- (8) De lidstaten moeten de bevoegdheid krijgen om de verplichte inspecties op een efficiënte manier te organiseren teneinde de verscherpte inspectieregeling maximaal te benutten, waarbij enerzijds rekening wordt gehouden met de verschillende werksituaties in de lidstaten en de samenwerking tussen de havens en de lidstaten wordt benut, en anderzijds de algemene kwantitatieve doelstellingen op het gebied van inspectie worden onderschreven.

⁽¹⁾ PB C 212E, 25.7.2000, blz. 102 en PB C 154 van 29.4.2001, blz. 67.

⁽²⁾ PB C 14 van 16.1.2001, blz. 22.

⁽³⁾ PB C 22 van 24.1.2001, blz. 19.

⁽⁴⁾ Advies van het Europees Parlement van 30 november 2000 (PB C 228 van 13.8.2001, blz. 133), gemeenschappelijk standpunt van de Raad van 26 februari 2001 (PB C 101 van 30.3.2001, blz. 15), en besluit van het Europees Parlement van 16 mei 2001 (nog niet bekendgemaakt in het PB). Besluit van het Europees Parlement van 24 oktober 2001 en besluit van de Raad van 6 december 2001.

⁽⁵⁾ PB L 157 van 7.7.1995, blz. 1. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 1999/97/EG van de Commissie (PB L 331 van 23.12.1999, blz. 67).

- (9) Aangezien de aanwerving en opleiding van gekwalificeerde inspecteurs enige tijd vergt, kan het de lidstaten worden toegestaan hun inspectiedienst geleidelijk uit te rusten; gelet op de bijzondere kenmerken van de haven van Rotterdam, met name de omvang van het scheepvaartverkeer dat deze haven aandoet, moet voor deze haven de mogelijkheid worden geschapen de termijn voor aanwerving en opleiding van inspecteurs enigermate te verlengen.
- (10) Bepaalde gebreken aan de constructie van het schip kunnen het risico van een ongeval op zee doen toenemen. Indien dit het geval is bij een schip dat een lading olie in bulk vervoert, kunnen dat soort ongevallen desastreuze gevolgen hebben voor het milieu. De autoriteit die de inspectie uitvoert, moet een visueel onderzoek instellen in die delen van het schip die toegankelijk zijn om zodoende aan de weet te komen of er sprake is van ernstige corrosie en moet in aansluiting daarop alle noodzakelijk maatregelen nemen, met name ten aanzien van de classificatiebureaus die verantwoordelijk zijn voor de kwaliteit van de constructie van de schepen.
- (11) Een uitgebreide inspectie gebaseerd op een verplichte controle van bepaalde aspecten van het schip vergt een aanzienlijke hoeveelheid tijd en organisatie. De voorbereidingen in verband met de inspectie dienen te worden vergemakkelijkt, waardoor deze ook doeltreffender zullen worden. In dit verband dient de kapitein of de exploitant van een schip dat een haven van de Gemeenschap aandoet bepaalde informatie van operationele aard te verstrekken.
- (12) Het steeds toenemende belang van de havenstaatcontrole in de strijd tegen praktijken die tegen de normen indruisen heeft tot gevolg dat de taken van de inspecteurs in het algemeen zullen toenemen. Er dienen derhalve bijzondere inspanningen te worden gedaan om overtollige inspecties te vermijden en de informatie aan de inspecteurs met betrekking tot inspecties die in eerder aangedane havens zijn verricht, te verbeteren. Bijgevolg dient in het verslag van de inspectie dat door de inspecteur bij het verrichten van een inspectie, een gedetailleerde inspectie of een uitgebreide inspectie is gemaakt, te worden vermeld welke delen van het schip reeds geïnspecteerd zijn; de inspecteur in de volgende haven die door het schip wordt aangedaan, zal dan in staat zijn om zo nodig te besluiten af te zien van de inspectie van een deel van het schip indien bij de vorige inspectie geen tekortkomingen werden ontdekt.
- (13) Er is fundamentele technologische vooruitgang geboekt op het gebied van boordapparatuur, waardoor het mogelijk is geworden reisgegevens te registreren (met een reisgegevensrecorder - een VDR-systeem of „zwarte dozen”), hetgeen het onderzoek na een ongeval vergemakkelijkt. Gelet op het belang van dergelijke apparatuur voor de veiligheid op zee en in aansluiting op het werk dat parallel hiermee op dit punt binnen de IMO wordt verzet, zou deze apparatuur na een periode van uiterlijk 5 jaar na de inwerkingtreding van deze richtlijn verplicht moeten worden op vrachtschepen die vóór 1 juli 2002 zijn gebouwd en die havens van de Gemeenschap aandoen; wanneer de apparatuur eenmaal verplicht is, moet het ontbreken of de slechte werking ervan leiden tot aanhouding.
- (14) De overheid van de vlagstaat van een geïnspecteerd schip of het betrokken classificatiebureau moet in kennis worden gesteld van het resultaat van de inspectie zodat de ontwikkeling en eventueel de achteruitgang van de toestand van het schip in de gaten kunnen worden gehouden en de nodige maatregelen kunnen worden genomen om problemen te verhelpen zolang er nog tijd voor is.
- (15) Een verontreiniging met olie als gevolg van een ongeval kan het milieu en de economie van de getroffen regio aanzienlijk schaden. Er dient derhalve te worden nagegaan of olietankers die havens in de Europese Unie aandoen op passende wijze tegen dat soort risico's gedekt zijn.
- (16) Transparantie van de informatie over geïnspecteerde en aangehouden schepen is een essentieel element van het beleid om het gebruik van schepen die niet aan de veiligheidsnormen voldoen te ontmoedigen. In dit verband is het noodzakelijk om de identiteit van de scheepsbevrachter op te nemen in de lijst met gepubliceerde informatie. Het publiek dient ook vollediger en duidelijker te worden ingelicht over de inspecties en aanhoudingen die in de havens van de Gemeenschap worden verricht. Daarbij gaat het met name om bijzondere informatie over uitgebreidere inspecties die aan boord van schepen zowel door de autoriteiten in de havenstaat en de classificatiebureaus worden verricht, en een verklaring van de maatregelen welke door de autoriteiten in de havenstaat of de betrokken classificatiebureaus zijn genomen in aansluiting op een bevel tot aanhouding uit hoofde van de richtlijn.
- (17) Het is van essentieel belang dat wordt toegezien op de toepassing van de richtlijn om het risico te vermijden op verschillende veiligheidsniveaus en op concurrentievervalsing tussen havens en regio's in de Gemeenschap. De Commissie dient daarom over meer gedetailleerde informatie te beschikken, met name over wat er met de schepen in de havens gebeurt, zodat er een gedetailleerd onderzoek kan worden uitgevoerd naar de omstandigheden waaronder de richtlijn wordt toegepast. Dat soort informatie moet vaak genoeg aan de Commissie worden verstrekt zodat deze in staat is sneller tussenbeide te komen wanneer er bij de toepassing van de richtlijn afwijkingen worden vastgesteld.
- (18) De maatregelen die nodig zijn voor de uitvoering van Richtlijn 95/21/EG moeten worden vastgesteld overeenkomstig Besluit 1999/468/EG van de Raad van 28 juni 1999, tot vaststelling van de voorwaarden voor de uitvoering van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden ⁽¹⁾,

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Richtlijn 95/21/EG van de Raad wordt als volgt gewijzigd:

1. de titel wordt vervangen door:

„Richtlijn 95/21/EG van het Europees Parlement en de Raad van 19 juni 1995 betreffende havenstaatcontrole”;

⁽¹⁾ PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23.

2. artikel 2, punten 1 en 2, wordt vervangen door:

„1. Verdragen:

- het Internationaal Verdrag betreffende de uitwatering van schepen van 1966 (LL 66);
- het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee van 1974 (Solas 74);
- het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen van 1973 en het daarop betrekking hebbende Protocol van 1978 (Marpol 73/78);
- het Internationaal Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst van 1978 (STCW 78);
- het Verdrag inzake de internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee van 1972 (Colreg 72);
- het Internationaal Verdrag betreffende de meting van schepen van 1969 (ITC 1969);
- het Verdrag betreffende minimumnormen op koopvaardij schepen van 1976 (ILO nr. 147);
- het Internationaal Verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie (CLC 1992);

alsmede de op deze Verdragen betrekking hebbende protocollen, wijzigingen en voorschriften met dwingend karakter die op 19 december 2001 van kracht zijn.

2. „MOU”: het op 26 januari 1982 te Parijs ondertekende Memorandum van Overeenstemming inzake havenstaatcontrole, in de versie die geldt op 19 december 2001”;

3. artikel 4 wordt vervangen door:

„Artikel 4

Inspectieorgaan

De lidstaten onderhouden voor de inspectie van schepen de nodige nationale maritieme diensten die beschikken over het vereiste personeelsbestand, in het bijzonder gekwalificeerde inspecteurs, hierna genoemd de „bevoegde instanties”, en nemen alle nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat hun bevoegde instanties hun taken vervullen overeenkomstig de bepalingen van deze richtlijn.”;

4. artikel 5, leden 1, 2 en 3 wordt vervangen door:

„1. Het totale aantal inspecties van de in lid 2 en artikel 7 bedoelde schepen dat de bevoegde instantie van elke lidstaat jaarlijks verricht, bedraagt ten minste 25 % van het gemiddelde jaarlijkse aantal afzonderlijke schepen die de havens van die lidstaat hebben aangedaan, berekend op basis van de laatste drie kalenderjaren waarvoor statistieken beschikbaar zijn.

2. a) De bevoegde instantie ziet er, met inachtneming van het bepaalde in artikel 7 bis, op toe dat een inspectie overeenkomstig artikel 6 wordt uitgevoerd op ieder schip met een prioriteitsfactor van meer dan 50 in het SIRENAC-informatiesysteem dat niet aan een uitgebreide inspectie is onderworpen, op voorwaarde dat een periode van ten minste één maand is

verstreken na de laatste inspectie in een haven in het MOU-gebied.

b) Bij het selecteren van andere schepen voor inspectie bepalen de bevoegde instanties de prioriteit als volgt:

- de eerste ter inspectie te selecteren schepen zijn de in bijlage I, deel I, vermelde schepen, ongeacht hun prioriteitsfactor;
- de in bijlage I, deel II, vermelde schepen worden geselecteerd in afnemende volgorde, volgens hun prioriteitsfactor zoals vermeld in het SIRENAC-informatiesysteem.

3. De lidstaten onthouden zich van het inspecteren van schepen die minder dan zes maanden tevoren door een lidstaat geïnspecteerd zijn, voorzover:

- het schip niet op de lijst van bijlage I staat, en
- er geen tekortkomingen zijn gemeld na een voorgaande inspectie, en
- er geen gegronde redenen zijn om een inspectie te verrichten, en
- het schip niet onder het bepaalde in lid 2, onder a) valt.”;

5. artikel 7 wordt vervangen door:

„Artikel 7

Verplichte uitgebreide inspectie van bepaalde schepen

1. Een schip in één van de categorieën van bijlage V, deel A, komt in aanmerking voor een uitgebreide inspectie na een periode van twaalf maanden na de laatste uitgebreide inspectie in een haven van een staat die het MOU heeft ondertekend.

2. Als een dergelijk schip overeenkomstig artikel 5, lid 2, punt b), ter inspectie wordt geselecteerd, wordt een uitgebreide inspectie verricht. In de periode tussen twee uitgebreide inspecties mag echter wel een inspectie overeenkomstig artikel 6 worden verricht.

3. a) De exploitant of de kapitein van een schip dat valt onder lid 1 deelt alle in bijlage V, deel B, vermelde informatie mee aan de bevoegde instantie in de lidstaat van elke haven die na een periode van 12 maanden na de laatste uitgebreide inspectie wordt aangedaan. Deze mededeling geschiedt ten minste 3 dagen vóór de verwachte tijd van aankomst in de haven of, als de reis naar verwachting minder dan 3 dagen in beslag zal nemen, vóór het vertrek uit de vorige haven.

b) Elk schip dat niet aan het voorschrift van punt a) voldoet, wordt in de haven van bestemming aan een uitgebreide inspectie onderworpen.

4. De lidstaten zorgen er, met inachtneming van artikel 7 bis, voor dat een schip dat valt onder lid 3 van toepassing is en waarvan de prioriteitsfactor 7 of meer bedraagt, aan een uitgebreide inspectie wordt onderworpen in de eerste haven die het aandoet na een periode van 12 maanden na de laatste uitgebreide inspectie.

Wanneer de lidstaten wegens problemen met de aanwerving en opleiding van inspecteurs, hun capaciteit niet tijdig kunnen opvoeren om alle vereiste aanvullende inspecties te verrichten, kunnen zij tot uiterlijk 1 januari 2003 hun inspectiedienst geleidelijk uitbouwen. Deze termijn kan voor de haven van Rotterdam met zes maanden worden verlengd. De Commissie stelt de lidstaten en het Europees Parlement hiervan in kennis

5. Uitgebreide inspecties vinden plaats volgens de procedures in bijlage V, deel C.

6. Wanneer een wijziging of een ontwerp-wijziging op het MOU aan de draagwijdte van de verplichting tot uitgebreide inspectie uit hoofde van dit artikel dreigt af te doen, legt de Commissie onverwijld een ontwerp van maatregelen voor aan het bij artikel 18 ingestelde comité om nieuwe prioriteitsfactorwaarden in te voeren die in overeenstemming zijn met de doeleinden van deze richtlijn.”;

6. het volgende artikel wordt ingelast:

„Artikel 7 bis

Procedure ingeval inspectie van bepaalde schepen niet mogelijk is

1. Indien een lidstaat om operationele redenen niet in staat is een schip met een prioriteitsfactor van meer dan 50 te onderwerpen aan een inspectie als bedoeld in artikel 5, lid 2, punt a), of een verplichte uitgebreide inspectie als bedoeld in artikel 7, lid 4, uit te voeren, meldt hij het SIRENAC-systeem onverwijld dat een dergelijke inspectie niet heeft plaatsgevonden.

2. Dergelijke gevallen worden elke zes maanden aan de Commissie kenbaar gemaakt, met vermelding van de redenen waarom geen inspectie van de betrokken schepen heeft plaatsgevonden.

3. Per kalenderjaar mag het aantal niet-uitgevoerde inspecties niet meer bedragen dan 5 % van het gemiddelde jaarlijkse aantal afzonderlijke schepen die in aanmerking komen voor de in lid 1 bedoelde inspecties en die de havens van de lidstaat hebben aangedaan, berekend op basis van de laatste drie kalenderjaren waarover statistieken beschikbaar zijn.

4. De in lid 1 bedoelde schepen worden naar gelang van het geval aan een inspectie als bedoeld in artikel 5, lid 2, punt a), of aan een verplichte uitgebreide inspectie als bedoeld in artikel 7, lid 4, onderworpen in de volgende haven die zij in de Gemeenschap aandoen.

5. De in lid 3 genoemde waarde van 5 % wordt zo nodig per 22 juli 2008 volgens de procedure van artikel 19, gewijzigd op basis van een evaluatie van de Commissie.”;

7. het volgende artikel wordt ingelast:

„Artikel 7 ter

Maatregelen tot weigering van toegang aan bepaalde schepen

1. Een lidstaat ziet erop toe dat een schip in één van de categorieën van bijlage XI, deel A, de toegang tot zijn

havens wordt geweigerd, behalve in de situaties als omschreven in artikel 11, lid 6, indien dat schip:

ofwel

- de vlag voert van een staat die op de zwarte lijst van het jaarrapport van het MOU staat, en
- meer dan tweemaal in de loop van de voorgaande vierentwintig maanden in een haven van een staat die het MOU heeft ondertekend, is aangehouden;

ofwel

- de vlag voert van een staat die in de zwarte lijst van het jaarrapport van het MOU te boek staat als een staat „met een zeer hoog risico” of „met een hoog risico”, en
- meer dan eenmaal in de loop van de voorgaande zesentwintig maanden in een haven van een staat die het MOU heeft ondertekend is aangehouden.

De weigering van toegang geldt zodra nadat een schip toestemming heeft gekregen om de haven te verlaten waar het naargelang van het geval voor een tweede of een derde keer is aangehouden.

2. Voor de toepassing van lid 1, voldoen de lidstaten aan de procedures die zijn vastgesteld in bijlage XI, deel B.

3. De Commissie publiceert om de zes maanden informatie met betrekking tot schepen waaraan de toegang tot havens in de Gemeenschap overeenkomstig dit artikel is geweigerd.”;

8. artikel 8 wordt vervangen door:

„Artikel 8

Inspectierapport aan de kapitein

Na voltooiing van een inspectie, een gedetailleerde inspectie of een uitgebreide inspectie stelt de inspecteur een rapport op conform bijlage IX. De kapitein van het schip ontvangt een exemplaar van het inspectierapport.”;

9. in artikel 9:

a) wordt lid 1 vervangen door:

„1. Ten overstaan van de bevoegde instantie moet worden aangetoond dat de bij de inspectie als bedoeld in de artikelen 5, lid 2, en 7 bevestigde of aan het licht gekomen tekortkomingen in overeenstemming met de verdragen worden of zullen worden verholpen.”;

b) wordt lid 3 vervangen door:

„3. Bij zijn professioneel oordeel over de vraag of een schip al dan niet moet worden aangehouden, past de inspecteur de in bijlage VI vervatte criteria toe. In dit verband wordt het schip aangehouden wanneer het niet is uitgerust met een functionerend reisgegevens-recordersysteem, terwijl het gebruik daarvan op grond van bijlage XII verplicht is. Wanneer dit gebrek niet zonder meer in de haven van aanhouding kan worden verholpen, kan de bevoegde instantie het schip toestaan verder te reizen naar de dichtstbijzijnde haven waar het gebrek wel zonder meer kan worden verholpen, of kan zij verlangen dat het gebrek wordt verholpen binnen een termijn van ten hoogste 30 dagen. Daartoe zijn de procedures van artikel 11 van toepassing.”;

- c) wordt lid 5 vervangen door:
- „5. Ingeval de in artikel 5, lid 2, en artikel 7 bedoelde inspecties tot aanhouding leiden, dient de bevoegde instantie onmiddellijk schriftelijk onder overlegging van het inspectierapport de administratie van de staat onder wiens vlag het schip gerechtigd is te varen (de vlaggenstaatadministratie) of, wanneer dit niet mogelijk is, de consul, of, bij diens afwezigheid, de dichtstbijzijnde diplomatieke vertegenwoordiger van die staat in kennis te stellen van het geheel van omstandigheden waarin optreden noodzakelijk werd geacht. Bovendien moet, indien zulks van belang is, ook mededeling worden gedaan aan de aangewezen inspecteurs of de erkende organisaties die verantwoordelijk zijn voor de afgifte van de classificatiecertificaten of de certificaten die namens de vlaggenstaat overeenkomstig de internationale verdragen worden afgegeven.”;
10. artikel 10, lid 1, wordt vervangen door:
- „1. De eigenaar of de exploitant van het schip of diens vertegenwoordiger in de lidstaat kan beroep instellen tegen een door de bevoegde instantie genomen besluit tot aanhouding of weigering van toegang. Het beroep schort de werking van de aanhouding of de weigering van toegang niet op.”;
11. artikel 14, lid 2, wordt vervangen door:
- „2. De lidstaten onderhouden informatie-uitwisseling en samenwerking tussen hun bevoegde instantie en de bevoegde instanties van alle overige lidstaten en houden de bestaande operationele verbinding tussen hun bevoegde instantie, de Commissie en het in Saint-Malo, Frankrijk, opgezette SIRENAC-informatiesysteem in stand.
- Voor het uitvoeren van de inspecties, bedoeld in artikel 5, lid 2, en in artikel 7, raadplegen de inspecteurs de openbare en particuliere databanken betreffende scheepsinspectie welke toegankelijk zijn via het EQUASIS-informatiesysteem.”;
12. artikel 15, lid 2, wordt vervangen door:
- „2. De informatie, genoemd in bijlage VIII, delen I en II, en de informatie betreffende de wijziging, schorsing of intrekking van de klassering van vaartuigen als bedoeld in artikel 15, lid 3, van Richtlijn 94/57/EG, is beschikbaar in het SIRENAC-systeem. Deze informatie zal openbaar worden gemaakt via het EQUASIS-informatiesysteem, zo spoedig mogelijk nadat de inspectie is voltooid of de aanhouding is opgeheven.”;
13. het onderstaande lid wordt toegevoegd aan artikel 15:
- „5. Dit artikel doet niet af aan de nationale wetgeving inzake aansprakelijkheid.”;
14. in artikel 16 wordt het onderstaande lid ingevoegd:
- „2bis. Indien een schip wordt aangehouden wegens tekortkomingen of het ontbreken van geldige certificaten als bedoeld in artikel 9 en bijlage VI, worden alle kosten in verband met de aanhouding in de haven gedragen door de eigenaar of de exploitant van het schip.”.
15. de artikelen 17 en 18 worden vervangen door:
- „Artikel 17
- Gegevens voor het toezicht op de uitvoering**
- De lidstaten verstrekken de Commissie de in bijlage X genoemde informatie volgens de in die bijlage gestelde termijnen.
- Artikel 18
- Regelgevend comité**
1. De Commissie wordt bijgestaan door het bij artikel 12 van Richtlijn 93/75/EEG opgerichte comité.
2. Waar naar dit lid wordt verwezen, zijn de artikelen 5 en 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van artikel 8 van dat besluit.
- De in artikel 5, lid 6, van Besluit 1999/468/EG vastgestelde periode bedraagt drie maanden.
3. Het Comité stelt zijn reglement van orde vast.”;
16. in artikel 19 worden de inleidende zin en punt a) vervangen door:
- „Deze richtlijn kan, zonder uitbreiding van de werksfeer, worden gewijzigd overeenkomstig de procedure van artikel 18, lid 2, teneinde:
- a) de in artikel 5 genoemde verplichtingen, — met uitzondering van het in lid 1 genoemde percentage van 25 —, alsmede de verplichtingen van de artikelen 5, 6, 7, 7 bis, 7 ter, 8, 15 en 17, en van de bijlagen waarnaar deze artikelen verwijzen, aan te passen op basis van de ervaring met de toepassing van deze richtlijn en rekening houdend met de ontwikkelingen in het MOU.”;
17. het onderstaande artikel wordt ingevoegd:
- „Artikel 19 bis
- Sancties**
- De lidstaten voeren een systeem in van sancties op overtredingen van de nationale bepalingen die op grond van deze richtlijn zijn vastgesteld en nemen de nodige maatregelen om de toepassing ervan te verzekeren. De aldus ingevoerde sancties moeten doeltreffend, evenredig en afschrikwekkend zijn.”;
18. het volgende lid wordt toegevoegd aan artikel 20:
- „4. Voorts informeert de Commissie het Europees Parlement en de Raad op gezette tijden over de bij de uitvoering van de richtlijn in de lidstaten geboekte vooruitgang.”;
19. bijlage I, deel II, wordt vervangen door de tekst in bijlage I bij deze richtlijn;
20. in bijlage II
- a) wordt punt 10 vervangen door de volgende punten:
- „10. Verklaring van minimum-bemanningssterkte
- 10bis Certificaten, afgegeven krachtens het STCW-verdrag”;

b) wordt het volgende punt 35 toegevoegd:

„35. Certificaat van verzekering of andere financiële zekerheid terzake van wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie (Internationaal Verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie, 1992).”;

21. in bijlage III, punt 1, worden „8 en 11” vervangen door „8”;

22. bijlage V wordt vervangen door de tekst in bijlage II bij deze richtlijn;

23. bijlage VI wordt als volgt gewijzigd:

a) het volgende wordt toegevoegd aan punt 2 (Toepassing van de belangrijkste criteria):

„14. bij een ongeluk zoveel mogelijk informatie verstrekken”;

b) in punt 3.1 worden de woorden „Het ontbreken van geldige certificaten” vervangen door de woorden „Het ontbreken van geldige certificaten en documenten”;

c) het volgende wordt toegevoegd aan punt 3.2:

„15. Het niet uitvoeren van het uitgebreide inspectieprogramma overeenkomstig Solas 74, hoofdstuk XI, voorschrift 2.

16. Het ontbreken of het niet goed werken van een reisgegevensrecorder (VDR), wanneer het gebruik daarvan verplicht is”;

d) het volgende wordt toegevoegd aan punt 3.6:

„5. Het inspectierapport ontbreekt of is niet in overeenstemming met voorschrift 13G(3)(b) van het MARPOL-verdrag.”;

24. bijlage VIII wordt vervangen door de tekst in bijlage III bij deze richtlijn;

25. de bijlagen IX, X, XI en XII, waarvan de tekst is opgenomen in bijlage IV bij deze richtlijn, worden toegevoegd.

Artikel 2

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk op 22 juli 2003 aan deze richtlijn te voldoen. Zij stellen de Commissie daarvan onverwijld in kennis.

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

3. De lidstaten delen de Commissie de tekst van de bepalingen van nationaal recht mee die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen.

Artikel 3

De Commissie maakt uiterlijk op 22 juli 2006 de balans van de uitvoering van deze richtlijn op. Hierbij wordt onder meer aandacht geschonken aan het aantal haveninspecteurs in iedere lidstaat en het aantal uitgevoerde inspecties, met inbegrip van verplichte uitgebreide inspecties. De Commissie stelt het Parlement en de Raad in kennis van de resultaten van deze evaluatie en baseert zich hierop teneinde vast te stellen of het noodzakelijk is een voorstel tot wijziging van de richtlijn of nadere wetgeving op dit gebied in te dienen.

Artikel 4

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

Artikel 5

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel, 19 december 2001.

Voor het Europees Parlement

De voorzitter

N. FONTAINE

Voor de Raad

De voorzitter

A. NEYTS-UYTTEBROECK

BIJLAGE I

„II. Totale prioriteitsfactor

De volgende schepen komen bij voorrang voor inspectie in aanmerking.

1. Schepen die een haven van een lidstaat voor de eerste maal of na een afwezigheid van twaalf maanden of meer 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.
2. Schepen die de afgelopen zes maanden door geen enkele lidstaat geïnspecteerd zijn.
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.
4. Schepen die onder de vlag varen van een staat die voorkomt op de zwarte lijst die gepubliceerd is in het jaarverslag van het MOU.
5. Schepen die toestemming hebben gekregen om de haven van een lidstaat te verlaten onder bepaalde voorwaarden, met name:
 - a) voor tekortkomingen die voor het vertrek moeten worden verholpen;
 - b) voor tekortkomingen die in de volgende haven die zij aandoen moeten worden verholpen;
 - c) voor tekortkomingen die binnen 14 dagen moeten worden verholpen;
 - d) voor tekortkomingen waarvoor andere voorwaarden zijn aangegeven.Indien met betrekking tot het schip maatregelen zijn genomen en alle tekortkomingen zijn verholpen, wordt daar rekening mee gehouden.
6. Schepen waarbij tijdens een vorige inspectie tekortkomingen zijn vastgesteld, naar gelang van het aantal tekortkomingen.
7. Schepen die in een vorige haven zijn aangehouden.
8. Schepen die onder de vlag varen van een land dat niet alle desbetreffende in artikel 2 van de richtlijn genoemde verdragen heeft geratificeerd.
9. Schepen die geklasseerd zijn bij een classificatiebureau waarvan het aantal tekortkomingen boven het gemiddelde liggen.
10. Schepen van de categorieën, vermeld in bijlage V, onder A.
11. Schepen van meer dan 13 jaar oud.

Ter bepaling van de volgorde voor de inspectie van de hierboven vermelde schepen houdt de bevoegde instantie, overeenkomstig bijlage I, deel I, van het MOU, rekening met de door het Sirenac-systeem aangegeven totale prioriteitsfactor. Een hogere prioriteitsfactor betekent hogere prioriteit. De totale prioriteitsfactor is de som van de toepasselijke prioriteitsfactorwaarden zoals vastgesteld in het kader van het MOU. 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 3, 4, 8, 9, 10 en 11.

In het kader van artikel 7, lid 4, mag voor de totale prioriteitsfactor echter geen rekening worden gehouden met punt 10.”

BIJLAGE II

„BIJLAGE V

A. CATEGORIEËN SCHEPEN DIE IN AANMERKING KOMEN VOOR UITGEBREIDE INSPECTIE (zoals bedoeld in artikel 7, lid 1)

1. Gas- en chemicaliëntankers die ouder zijn dan tien jaar, bepaald op basis van de datum van constructie op de veiligheidscertificaten van het schip.
2. Bulkschepen die ouder zijn dan twaalf jaar, bepaald op basis van de datum van constructie op de veiligheidscertificaten van het schip.
3. Olietankers met een bruto tonnage van ten minste 3 000, die ouder zijn dan 15 jaar, bepaald op basis van de datum van constructie op de veiligheidscertificaten van het schip.
4. Andere passagiersschepen die ouder zijn dan 15 jaar dan de passagiersschepen, bedoeld in artikel 2, onder a) en b), van Richtlijn 1999/35/EG van de Raad van 29 april 1999 betreffende een stelsel van verplichte onderzoeken voor de veilige exploitatie van geregelde diensten met roro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen⁽¹⁾.

B. AAN DE BEVOEGDE AUTORITEIT TE VERSTREKKEN INFORMATIE (zoals bedoeld in artikel 7, lid 3, onder a)

- A. naam
- B. vlag
- C. eventueel IMO-identificatienummer
- D. ton draagvermogen (tdwt)
- E. jaar waarin het schip gebouwd is, bepaald op basis van de datum op de veiligheidscertificaten van het schip;
- F. voor tankers:
 - F.a. configuratie: enkelwandig, enkelwandig met SBT, dubbelwandig;
 - F.b. conditie van de lading en ballasttanks; vol, leeg, gevuld met inerte gassen;
 - F.c. volume en aard van de lading;
- G. waarschijnlijke tijd van aankomst in de haven van bestemming of bij het loodsstation, zoals verlangd door de bevoegde instantie;
- H. geplande duur van het verblijf in de haven;
- I. geplande handelingen in de haven van bestemming (laden, lossen, andere);
- J. geplande wettelijk voorgeschreven inspectie en belangrijke onderhouds- en reparatiewerkzaamheden, uit te voeren in de haven van bestemming.

C. PROCEDURES VOOR DE UITGEBREIDE INSPECTIE VAN BEPAALDE CATEGORIEËN SCHEPEN (zoals bedoeld in artikel 7, lid 5)

Afhankelijk van de praktische uitvoerbaarheid of van beperkingen in verband met de veiligheid van personen, het schip of de haven, dienen ten minste de volgende punten deel uit te maken van de uitgebreide inspectie. Inspecteurs dienen te beseffen dat bij bepaalde werkzaamheden aan boord, bijvoorbeeld laad- en loswerkzaamheden, de veiligheid in gevaar kan komen als er beproevingen moeten worden uitgevoerd die op die werkzaamheden een rechtstreekse invloed hebben.

1. ALLE SCHEPEN (alle categorieën van deel A):
 - black-out en het starten van de noodgenerator;
 - inspectie van de noodverlichting;
 - werking van de noodbrandbluspomp met twee brandslangen, aangesloten op de hoofdbrandblusleiding;

⁽¹⁾ PB L 138 van 1.6.1999, blz. 1.

- werking van de lenspompen;
- sluiting van de waterdichte deuren;
- het strijken van een reddingsboot;
- beproeving van de afstandbediende noodstop voor bijvoorbeeld ketels, ventilatie en brandstofpompen;
- beproeving van de stuurinrichting en hulpstuurinrichting;
- inspectie van de noodvoedingsbron voor radio-installaties;
- inspectie en, voorzover mogelijk, beproeving van de olieseparator in de machinekamer.

2. GAS- EN CHEMICALIËNTANKERS

Naast de in punt 1 genoemde punten dient de uitgebreide inspectie van gas- en chemicaliëntankers ook onderstaande punten te omvatten:

- bewakings- en veiligheidsinrichtingen van de ladingstank die verband houden met temperatuur, druk en ullage;
- apparatuur voor zuurstofanalyse en explosiemeters, met inbegrip van de ijking daarvan. Beschikbaarheid van uitrusting voor de detectie van chemicaliën (balg), met een voor de specifieke vracht die wordt vervoerd passend aantal geschikte gasdetectiebuizen;
- middelen voor ademhalings- en oogbescherming, voor elke persoon aan boord (indien vereist voor de producten die voorkomen op het internationaal certificaat van geschiktheid of het certificaat van geschiktheid voor het vervoer van chemicaliën in bulk of vloeibaar gas in bulk, naar gelang van het geval);
- vermelding van het vervoerde product op het internationaal certificaat van geschiktheid of het certificaat van geschiktheid voor het vervoer van chemicaliën in bulk of vloeibaar gas in bulk, naar gelang van het geval;
- de vaste brandblusinstallatie aan dek, met schuim, droge chemische stof of met een andere stof, zoals vereist voor het vervoerde product.

3. BULKSCHEPEN

Naast de in punt 1 genoemde punten dient de uitgebreide inspectie van bulkschepen ook onderstaande punten te omvatten:

- mogelijke corrosie van de fundaties van dekwerktuigen;
- mogelijke vervorming en/of corrosie van luiken;
- mogelijke scheuren of corrosieplekken in dwarsschotten;
- toegangen tot de laadruimten;
- controle op de aanwezigheid aan boord van de onderstaande documenten, verificatie van die documenten en bevestiging dat de vlagstaat of het classificatiebureau ze heeft bekrachtigd:
 - 1) rapporten van structurele inspecties;
 - 2) rapporten ter beoordeling van de conditie van het schip;
 - 3) diktemetingsrapporten;
 - 4) de beschrijving, bedoeld in IMO-resolutie A.744(18).

4. OLIETANKERS

Naast de onder punt 1 genoemde punten dient een uitgebreide inspectie van olietankers ook de onderstaande punten te omvatten:

- vast aangebracht dekschuimbrandblussysteem;
- brandblusmiddelen in het algemeen;
- inspectie van de brandkleppen in de machinekamer, de pompkamer en accommodatie;
- controle van de druk van het inertgas en het zuurstofgehalte;
- ballasttanks: ten minste een van de ballasttanks in het ladingsgedeelte dient in eerste instantie via het tankmangat/de deктоegang te worden onderzocht; indien de inspecteur op duidelijke gronden verdere inspectie nodig acht, moet een inspectie binnen in de tank plaatsvinden;
- controle op de aanwezigheid aan boord van de volgende documenten, verificatie van die documenten en bevestiging dat de vlagstaat of het classificatiebureau ze heeft bekrachtigd:
 - 1) rapporten van structurele inspecties;
 - 2) rapporten ter beoordeling van de conditie van het schip;
 - 3) diktemetingsrapporten;
 - 4) de beschrijving, bedoeld in IMO-resolutie A.744(18).

5. PASSAGIERSSCHEPEN DIE NIET ONDER RICHTLIJN 1999/35/EG VALLEN

Naast de onder deel C, 1 genoemde punten kan de uitgebreide inspectie van passagiersschepen ook de onderstaande punten omvatten:

- beproeving van het branddetectie- en alarmsysteem;
- beproeving of de branddeuren naar behoren sluiten;
- beproeving van het boordomroepsysteem;
- brandoefening waarbij ten minste alle persoonlijke brandweeruitrusting wordt gedemonstreerd en waaraan ook een deel van het cateringpersoneel deelneemt;
- demonstratie dat bemanningsleden op sleutelposten bekend zijn met de instructies bij beschadiging van het schip.

Indien zulks nuttig wordt geacht, kan de inspectie, met de toestemming van de kapitein of de eigenaar, worden voortgezet terwijl het schip naar de haven van de lidstaat vaart of daaruit afvaart. De inspecteurs mogen de activiteit op het schip niet hinderen en mogen geen situaties doen ontstaan die volgens de kapitein de veiligheid van de passagiers, de bemanning of het schip in gevaar brengen.”

BIJLAGE III

„BIJLAGE VIII

Publicatie van informatie in verband met aanhoudingen en inspecties in de havens van de lidstaten (zoals bedoeld in artikel 15)

I. Informatie die gepubliceerd wordt in overeenstemming met artikel 15, lid 1, moet het volgende omvatten:

- naam van het schip,
- IMO-nummer,
- type van het schip,
- tonnage (gt),
- bouwjaar, bepaald op basis van de datum op de veiligheidscertificaten van het schip,
- naam en adres van de eigenaar of de exploitant van het schip,
- in het geval van schepen die vloeistoffen of vaste lading in bulk vervoeren, de naam en het adres van de bevrachter die verantwoordelijk is voor de keuze van het schip en het type bevrachtingsovereenkomst,
- vlaggenstaat,
- het classificatiebureau of de classificatiebureaus, voorzover van toepassing, dat/die voor dit schip de eventuele classificatiecertificaten heeft/hebben afgegeven,
- het classificatiebureau of de classificatiebureaus, en/of elke andere partij die namens de vlagstaat certificaten heeft/hebben afgegeven voor dit schip in overeenstemming met de toepasselijke verdragen, met vermelding van de afgegeven certificaten,
- haven waar en datum waarop de laatste uitgebreide inspectie heeft plaatsgevonden met eventueel de vermelding of er een aanhouding werd bevolen,
- haven waar en datum waarop de laatste speciale inspectie heeft plaatsgevonden en de naam van de organisatie die deze inspectie heeft uitgevoerd,
- aantal aanhoudingen gedurende de voorgaande 24 maanden,
- land en haven van aanhouding,
- datum waarop de aanhouding is opgeheven,
- duur van de aanhouding, in dagen,
- aantal geconstateerde tekortkomingen en de redenen voor aanhouding, in duidelijke en expliciete bewoordingen,
- beschrijving van de maatregelen die door de bevoegde instantie zijn genomen, en voorzover van toepassing, door het classificatiebureau als maatregel volgend op de aanhouding,
- indien voor het schip een weigering van toegang tot iedere haven binnen de Gemeenschap geldt, de redenen voor deze maatregel, in duidelijke en expliciete bewoordingen,
- voorzover van toepassing, aanwijzingen omtrent de vraag of het classificatiebureau, of een andere particuliere instelling die de desbetreffende controle heeft verricht, verantwoordelijkheid draagt in verband met de tekortkoming, of de combinatie van tekortkomingen, die tot de aanhouding heeft geleid,
- beschrijving van de maatregelen die zijn getroffen ten aanzien van een schip dat toestemming heeft gekregen om naar de dichtstbijzijnde geschikte reparatiewerf te varen, of waaraan de toegang tot een haven in de Gemeenschap is geweigerd.

II. Informatie betreffende geïnspecteerde schepen die in overeenstemming met artikel 15, lid 2, openbaar wordt gemaakt dient het volgende te omvatten:

- naam van het schip,
- IMO-nummer,
- type van het schip,
- tonnage (gt),
- bouwjaar,
- naam en adres van de eigenaar of de exploitant van het schip,
- in het geval van schepen die vloeistoffen of vaste lading in bulk vervoeren, de naam en het adres van de bevrachter die verantwoordelijk is voor de keuze van het schip en het type charter,

- vlaggenstaat,
 - het classificatiebureau of de classificatiebureaus, voorzover van toepassing, dat/die voor dit schip de eventuele classificatiecertificaten heeft/hebben afgegeven,
 - het classificatiebureau of de classificatiebureaus, en/of elke andere partij die namens de vlagstaat certificaten heeft/hebben afgegeven voor dit schip in overeenstemming met de toepasselijke verdragen, met vermelding van de afgegeven certificaten,
 - land, haven en datum van inspectie,
 - aantal en aard van de tekortkomingen.”
-

BIJLAGE IV

De onderstaande bijlagen IX, X, XI en XII worden toegevoegd:

„BIJLAGE IX

Inspectierapport, opgesteld overeenkomstig artikel 8

Het inspectierapport moet ten minste de volgende punten omvatten:

I. Algemeen

1. Bevoegde instantie die het rapport heeft geschreven
2. Datum en plaats van inspectie
3. Naam van het geïnspecteerde schip
4. Vlag
5. Type van het schip
6. IMO-nummer
7. Roepletters
8. Tonnage (gt)
9. Draagvermogen (voorzover van toepassing)
10. Bouwjaar, bepaald op basis van de datum op de veiligheidscertificaten van het schip
11. Het classificatiebureau of de classificatiebureaus, voorzover van toepassing, dat/die voor dit schip de eventuele classificatiecertificaten heeft/hebben afgegeven
12. Het classificatiebureau of de classificatiebureaus, en/of elke andere partij die namens de vlagstaat certificaten heeft afgegeven voor dit schip in overeenstemming met de toepasselijke verdragen
13. Naam en adres van de eigenaar of de exploitant van het schip
14. Naam en adres van de bevrachter die verantwoordelijk is voor de keuze van het schip en het type charter indien de schepen vloeistoffen of vaste lading in bulk vervoeren
15. Definitieve datum waarop het inspectierapport is geschreven
16. Vermelding dat informatie over een inspectie of een aanhouding bekend kan worden gemaakt

II. Informatie over de inspectie

1. Certificaten welke zijn afgegeven overeenkomstig de desbetreffende internationale verdragen, instantie of organisatie die het/de betrokken certificaat/certificaten heeft afgegeven, met inbegrip van de datum van afgifte en de datum waarop deze aflopen
2. Delen of elementen van het schip welke geïnspecteerd werden (in het geval van een gedetailleerde of uitgebreide inspectie)
3. Soort inspectie (inspectie, gedetailleerde inspectie, uitgebreide inspectie)
4. Aard van de tekortkomingen
5. Genomen maatregelen

III. Aanvullende informatie in geval van aanhouding

1. Datum van het aanhoudingsbevel
2. Datum waarop het aanhoudingsbevel is opgeheven
3. Aard van de tekortkomingen die een aanhoudingsbevel wettigen (verwijzingen naar verdragen, indien van toepassing)
4. Informatie over de laatste tussentijdse of jaarlijkse inspectie

5. Aanwijzingen omtrent de vraag of het classificatiebureau, of een andere particuliere instelling die de desbetreffende controle heeft verricht, verantwoordelijkheid draagt in verband met de tekortkoming, of de combinatie van tekortkomingen, die tot de aanhouding heeft geleid
6. Genomen maatregelen.

BIJLAGE X

Gegevens welke moeten worden verstrekt in de context van de controle op de uitvoering krachtens artikel 17

1. Ieder jaar moeten de lidstaten de Commissie uiterlijk op 1 april de volgende gegevens verstrekken over het vorige jaar.

- 1.1. Aantal inspecteurs dat namens de lidstaten optreedt in het kader van de havenstaatcontrole.

Deze informatie moet aan de Commissie worden meegedeeld onder gebruikmaking van de volgende modeltabel.

Haven/gebied	Aantal voltijdse inspecteurs	Aantal deeltijdse inspecteurs ⁽¹⁾	Omgerekend naar voltijdse arbeid
Haven X.....			
Haven Y.....			
TOTAAL			

⁽¹⁾ Indien de inspecties die in de context van de havenstaatcontrole worden uitgevoerd slechts een gedeelte van de werkzaamheden van de inspecteurs uitmaken, moeten de werkzaamheden van alle inspecteurs worden uitgedrukt in een voltijds inspecteursequivalent.

Deze informatie moet worden verstrekt op nationaal niveau en voor iedere haven van de betrokken lidstaat. Voor het doel van deze bijlage wordt onder een haven verstaan een afzonderlijke haven alsmede het geografisch gebied dat bestreken wordt door een inspecteur of een team van inspecteurs, waarin eventueel verschillende afzonderlijke havens kunnen zijn begrepen. Dezelfde inspecteur kan werken in meer dan één haven/geografisch gebied.

- 1.2. Totaal aantal afzonderlijke schepen dat op nationaal niveau hun havens is binnengelopen.

2. De lidstaten moeten:

- a) ofwel de Commissie om de zes maanden een lijst doen toekomen van bewegingen van afzonderlijke schepen, met uitzondering van geregelde veerdiensten die hun havens zijn binnengelopen, met vermelding van het IMO-nummer van de schepen en hun datum van aankomst;
- b) ofwel elke werkdag aan SIRENAC de IMO-nummers en de aankomstdatum doorgeven van de schepen, met uitzondering van geregelde veerdiensten, die hun havens zijn binnengekomen.

Uiterlijk zes maanden na de inwerkingtreding van deze richtlijn en telkens wanneer zich een wijziging voordoet bij deze diensten moeten de lidstaten de Commissie een lijst verstrekken van de in de punten (a) en (b) genoemde geregelde veerdiensten;

BIJLAGE XI

A. CATEGORIEËN VAN SCHEPEN WAARVOOR EEN WEIGERING VAN TOEGANG TOT HAVENS VAN DE GEMEENSCHAP GELDT (als bedoeld in artikel 7 ter, lid 1)

1. Gas- en chemicaliëntankers,
2. Bulkschepen,
3. Olietankers,
4. Passagiersschepen.

B. PROCEDURES VOOR HET WEIGEREN VAN DE TOEGANG TOT DE HAVENS VAN DE GEMEENSCHAP (als bedoeld in artikel 7 ter, lid 2)

1. Indien aan de in artikel 7 ter beschreven voorwaarden wordt voldaan, moet de bevoegde autoriteit van de haven waar het schip voor de tweede of de derde maal, naar gelang van het geval, is aangehouden, de kapitein en de eigenaar of de exploitant van het schip schriftelijk in kennis stellen van het feit dat aan het schip de toegang tot de haven is geweigerd.

De bevoegde autoriteit moet ook de administratie van de vlaggenstaat, het betrokken classificatiebureau, de andere lidstaten, de Commissie, het administratief centrum voor maritieme zaken (Centre Administratif des Affaires Maritimes) en het secretariaat van het MOU daarvan in kennis stellen.

Het toegangsverbod wordt van kracht zodra aan het schip toestemming is verleend om de haven te verlaten nadat de tekortkomingen die aanleiding waren voor aanhouding zijn verholpen.

2. Om het toegangsverbod te laten opheffen moet de eigenaar of de exploitant een formeel verzoek indienen bij de bevoegde autoriteit van de lidstaat die het toegangsverbod heeft opgelegd. Dit verzoek dient vergezeld te gaan van een certificaat van de administratie van de vlaggenstaat of van het namens die administratie optredende classificatiebureau, waarin wordt aangetoond dat het schip volledig aan de eisen in de toepasselijke bepalingen van de internationale verdragen voldoet. Het verzoek om het toegangsverbod op te heffen, dient eventueel ook te worden vergezeld van een certificaat van het classificatiebureau dat het schip heeft geïnclassificeerd en waaruit blijkt dat het schip voldoet aan de classificatienormen die door dat bureau zijn vastgesteld.
3. Het toegangsverbod kan slechts worden opgeheven na een nieuwe inspectie van het schip in een overeengekomen haven door inspecteurs van de bevoegde autoriteit van de lidstaat die het toegangsverbod heeft opgelegd en indien ten genoegen van deze lidstaat wordt aangetoond dat het schip volledig voldoet aan de toepasselijke eisen van de internationale verdragen.

Indien de overeengekomen haven zich binnen de Gemeenschap bevindt, kan de bevoegde autoriteit van de lidstaat van de haven van bestemming met de instemming van de bevoegde autoriteit van de lidstaat die het toegangsverbod heeft opgelegd, het schip toestaan zich naar deze haven te begeven, uitsluitend om na te gaan of het schip aan de voorwaarden van lid 2 voldoet.

De hernieuwde inspectie bestaat uit een uitgebreide inspectie die ten minste de relevante punten van bijlage V, deel C, dient te omvatten.

Alle kosten van deze uitgebreide inspectie worden door de eigenaar of de exploitant van het schip gedragen.

4. Indien de resultaten van de uitgebreide inspectie de lidstaat voldoen in overeenstemming met lid 2, moet het toegangsverbod worden opgeheven. De eigenaar of de exploitant van het schip moet daarvan schriftelijk in kennis worden gesteld.

De bevoegde autoriteit moet haar beslissing ook schriftelijk meedelen aan de administratie van de vlaggenstaat, het betrokken classificatiebureau, de andere lidstaten, de Commissie, het administratief centrum voor maritieme zaken (Centre Administratif des Affaires Maritimes) en het secretariaat van het MOU.

5. De informatie over schepen waaraan de toegang tot communautaire havens is ontzegd, moet in het Sirenac-systeem beschikbaar worden gesteld en worden bekendgemaakt overeenkomstig de bepalingen van artikel 15 en van bijlage VIII;

BIJLAGE XII

Internationale en communautaire vereisten met betrekking tot reisgegevensrecordersystemen

Schepen van de navolgende categorieën moeten, wanneer zij een haven van een lidstaat van de Gemeenschap aandoen, uitgerust zijn met een reisgegevensrecordersysteem dat voldoet aan de prestatienormen van resolutie A.861(20) van de IMO en de testnormen zoals vastgelegd in norm 61996 van de Internationale Elektrotechnische Commissie (IEC):

- passagiersschepen die zijn gebouwd op of na 1 juli 2002;
- ro-ro-passagiersschepen die gebouwd zijn voor 1 juli 2002, uiterlijk bij de eerste controle op of na 1 juli 2002;
- andere dan ro-ro-passagiersschepen, die zijn gebouwd voor 1 juli 2002, uiterlijk 1 januari 2004;
- andere dan passagiersschepen van 3.000 ton en meer, die zijn gebouwd op of na 1 juli 2002.

Schepen van de navolgende categorieën die gebouwd zijn voor 1 juli 2002, moeten, wanneer zij een haven van een lidstaat van de Gemeenschap aandoen, uitgerust zijn met een reisgegevensrecordersysteem dat voldoet aan de desbetreffende IMO-normen:

- vrachtschepen van 20 000 ton en meer, uiterlijk op de door de IMO vastgestelde datum of, bij ontstentenis van een besluit van de IMO, uiterlijk op 1 januari 2007,
 - vrachtschepen van 3 000 ton en meer, doch minder dan 20 000 ton, uiterlijk op de door de IMO vastgestelde datum of, bij ontstentenis van een besluit van de IMO, uiterlijk op 1 januari 2008.
-