

Publicatieblad

van de Europese Unie

C 198 E

51e jaargang

Uitgave
in de Nederlandse taal

Mededelingen en bekendmakingen

5 augustus 2008

Nummer

Inhoud

Bladzijde

III *Vorbereidende handelingen*

RAAD

2008/C 198 E/01

Gemeenschappelijk Standpunt (EG) nr. 20/2008 van 6 juni 2008, vastgesteld door de Raad, volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, met het oog op de aanneming van een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende havenstaatcontrole (herschikking) ⁽¹⁾

1



⁽¹⁾ Voor de EER relevante tekst

III

(Voorbereidende handelingen)

RAAD

GEMEENSCHAPPELIJK STANDPUNT (EG) Nr. 20/2008

door de Raad vastgesteld op 6 juni 2008

met het oog op de aanneming van Richtlijn 2008/.../EG van het Europees Parlement en de Raad van ... betreffende havenstaatcontrole (herschikking)

(Voor de EER relevante tekst)

(2008/C 198 E/01)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

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

Gezien het voorstel van de Commissie,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité ⁽¹⁾,Gezien het advies van het Comité van de Regio's ⁽²⁾,Handelend volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag ⁽³⁾,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Richtlijn 95/21/EG van de Raad van 19 juni 1995 betreffende havenstaatcontrole ⁽⁴⁾ is herhaaldelijk ingrijpend gewijzigd. Aangezien nieuwe wijzigingen nodig zijn, dient zij ter wille van de duidelijkheid te worden herschikt.
- (2) De Gemeenschap is ernstig bezorgd over scheepvaartongevallen en de verontreiniging van de zeeën en kusten van de lidstaten.
- (3) De Gemeenschap is evenzeer bezorgd over de leef- en werkomstandigheden aan boord.
- (4) De veiligheid, de voorkoming van verontreiniging en de leef- en werkomstandigheden aan boord van schepen kunnen daadwerkelijk worden verbeterd door het aantal

schepen in de wateren van de Gemeenschap dat niet aan de normen voldoet, drastisch terug te dringen, via een strikte toepassing van de verdragen, internationale codes en resoluties.

- (5) De verantwoordelijkheid voor de controle op de naleving door schepen van de internationale normen op het gebied van veiligheid, voorkoming van verontreiniging en leef- en werkomstandigheden aan boord dient in de eerste plaats de taak van de vlaggenstaat te zijn. De vlaggenstaat, die waar nodig vertrouwd op erkende organisaties, garandeert ten volle de volledigheid en doeltreffendheid van de inspecties en onderzoeken die zijn verricht met het oog op de afgifte van de relevante certificaten. Na het onderzoek waarbij wordt nagegaan of is voldaan aan de voorschriften van de internationale overeenkomsten die op het schip van toepassing zijn, is de rederij van het schip verantwoordelijk voor het onderhoud van het schip en de uitrusting ervan. Een aantal vlaggenstaten, is wat de implementatie en naleving van internationale normen betreft, evenwel ernstig in gebreke gebleven. Derhalve, als tweede verdedigingslinie tegen schepen die niet aan de normen voldoen, dient ook de havenstaat zorg te dragen voor de controle op de naleving van de vastgestelde internationale normen op het gebied van veiligheid, voorkoming van verontreiniging en de leef- en werkomstandigheden aan boord, waarbij wordt erkend dat inspectie in het kader van de havenstaatcontrole geen onderzoek is en de daarmee samenhangende inspectiedocumenten geen zeewaardigheidscertificaten zijn.
- (6) Een geharmoniseerde aanpak met betrekking tot het doen naleven van die internationale normen door de lidstaten ten aanzien van schepen die in de onder hun jurisdictie vallende wateren varen en hun havens gebruiken, zal concurrentievervalsing voorkomen.
- (7) De scheepvaartsector is kwetsbaar voor terreurdaden. De veiligheidsmaatregelen in de transportsector dienen effectief te worden uitgevoerd en de lidstaten dienen er door middel van beveiligingscontroles streng op toe te zien dat de veiligheidsregels worden nageleefd.

⁽¹⁾ PB C 318 van 23.12.2006, blz. 195.⁽²⁾ PB C 229 van 22.9.2006, blz. 38.⁽³⁾ Advies van het Europees Parlement van 25 april 2007 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad), gemeenschappelijk standpunt van de Raad van 6 juni 2008 en standpunt van het Europees Parlement van ... (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad).⁽⁴⁾ PB L 157 van 7.7.1995, blz. 1. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 2002/84/EG van het Europees Parlement en de Raad (PB L 324 van 29.11.2002, blz. 53).

- (8) Er dient te worden geprofiteerd van de ervaring die is opgedaan tijdens de werking van het Memorandum van Overeenstemming van Parijs („MOU van Parijs”) inzake toezicht door de havenstaat dat op 26 januari 1982 is ondertekend.
- (9) Het bij Verordening (EG) nr. 1406/2002 van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 ⁽¹⁾ opgerichte Europees Agentschap voor maritieme veiligheid (EMSA) moet de nodige ondersteuning bieden om een uniforme en doeltreffende invoering van het havenstaatcontrolestelsel te waarborgen. Het EMSA dient in het bijzonder bij te dragen tot het tot stand brengen en toepassen van de overeenkomstig deze richtlijn ingevoerde inspectiedatabank, en van een geharmoniseerde communautaire regeling inzake de opleiding en de beoordeling van de bekwaamheid van met de controle van schepen in havens belaste inspecteurs door de lidstaten.
- (10) In het kader van een doelmatig havenstaatcontrolestelsel dient te worden gestreefd naar een regelmatige inspectie van alle schepen die een haven in de Europese Unie aandoen. De inspecties moeten worden toegespitst op schepen die niet aan de normen voldoen, terwijl schepen die wel aan de normen voldoen, dat wil zeggen schepen die positieve inspectieverslagen kunnen overleggen of onder de vlag varen van een staat die voldoet aan de vrijwillige audit van de lidstaten door de Internationale Maritieme Organisatie (IMO), moeten worden beloond met een vermindering van het aantal inspecties. De nieuwe inspectieregels moeten worden opgenomen in het communautaire havenstaatcontrolestelsel zodra de verschillende onderdelen daarvan zijn vastgesteld en op basis van een gezamenlijke inspectieregeling waarbij elke lidstaat een evenredige bijdrage levert tot het bereiken van de communautaire doelstelling inzake een alomvattende inspectie. De lidstaten voorzien voorts in het vereiste aantal personeelsleden, waaronder gekwalificeerde inspecteurs, rekening houdend met de omvang en de aard van het scheepvaartverkeer in elke haven.
- (11) De inspectieregeling die bij deze richtlijn wordt ingesteld, houdt rekening met de werkzaamheden in het kader van het MOU van Parijs. Aangezien over ontwikkelingen op basis van het MOU van Parijs op communautair niveau overeenstemming moet worden bereikt voordat zij binnen de EU kunnen worden toegepast, dient een nauwe samenwerking tussen de Gemeenschap en het MOU van Parijs te worden ingesteld en gehandhaafd, om een zo groot mogelijke convergentie mogelijk te maken.
- (12) De Commissie staat in voor het beheer en de bijwerking van de inspectiedatabank, in nauwe samenwerking met het MOU van Parijs. De inspectiedatabank bevat inspectiegegevens van de lidstaten en van alle staten die partij zijn bij het MOU van Parijs. Zolang het communautaire maritieme informatiesysteem SafeSeaNet niet volledig operationeel is en niet de mogelijkheid biedt om de gegevens betreffende de aanlopen van schepen automatisch op te slaan in de inspectiedatabank, verstrekken de lidstaten de Commissie de nodige informatie met het oog op de controle op de uitvoering van de richtlijn, in het bijzonder wat betreft de scheepsbewegingen.
- Op basis van de inspectiegegevens die door de lidstaten worden verstrekt, zal de Commissie uit de inspectiedatabank gegevens putten over het risicoprofiel van schepen, te inspecteren schepen, alsmede over bewegingen van schepen, en zal zij de inspectieverplichtingen voor elke lidstaat berekenen. De inspectiedatabank moet voorts kunnen worden gekoppeld aan andere communautaire databanken inzake maritieme veiligheid.
- (13) De lidstaten dienen zich te beijveren om de methode voor de opstelling van de witte/grijze/zwarte lijst van vlaggenstaten in het kader van het MOU van Parijs te evalueren, teneinde ervoor te zorgen dat met deze lijst recht wordt gedaan, met name aan vlaggenstaten met kleine vloten.
- (14) De bij havenstaatsinspecties gehanteerde regels en procedures alsmede de criteria voor aanhouding van een schip moeten worden geharmoniseerd teneinde de doeltreffendheid van dat toezicht in alle havens constant te maken en zo het selectief gebruik dat van bepaalde havens van bestemming wordt gemaakt om het net van een dergelijk toezicht te ontwijken, drastisch te beperken.
- (15) Schepen die havens van de Gemeenschap aandoen, worden onderworpen aan periodieke en aanvullende inspecties welke een onderzoek omvatten van een aantal vooraf voor elk schip bepaalde aspecten, die variëren naargelang het type schip, de aard van de inspectie en de resultaten van voorgaande inspecties in het kader van de havenstaatcontrole. De risicogebieden die bij elke inspectie dienen te worden gecontroleerd, worden vermeld in de inspectiedatabank.
- (16) Sommige categorieën schepen vormen een duidelijk risico op ongevallen of verontreiniging wanneer zij een bepaalde ouderdom bereiken en dienen derhalve aan een uitgebreide inspectie te worden onderworpen; de nadere regels voor deze uitgebreide inspecties moeten worden vastgesteld.
- (17) De termijnen tussen periodieke inspecties van schepen op grond van de bij deze richtlijn vastgestelde inspectieregeling hangen af van het risicoprofiel van het schip, dat wordt bepaald door bepaalde algemene en historische parameters. Voor schepen met een hoog risicoprofiel mag de termijn ten hoogste 6 maanden bedragen.
- (18) Om de bevoegde instanties voor havenstaatcontrole informatie over schepen in havens te verstrekken, dienen de havenautoriteiten of de daartoe aangewezen autoriteiten of instanties aanmeldingen van de aankomst van schepen door te sturen, indien mogelijk bij ontvangst ervan, met name afhankelijk van de mogelijkheid om buiten de normale openingsuren van hun kantoren daartoe voldoende voorzieningen aan te houden.

⁽¹⁾ PB L 208 van 5.8.2002, blz. 1. Verordening laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1891/2006 (PB L 394 van 30.12.2006, blz. 1).

- (19) Sommige schepen vormen een duidelijk risico voor de veiligheid op zee en het mariene milieu vanwege de slechte staat waarin zij zich bevinden, de prestaties van de vlaggenstaat en hun antecedenten. Het is derhalve gerechtvaardigd dat de Gemeenschap tracht dergelijke schepen ervan te doen afzien om de havens van de lidstaten binnen te lopen. Een weigering van toegang dient evenredig te zijn en kan resulteren in een weigering van toegang voor onbepaalde tijd indien de exploitant van het schip bestendig in gebreke blijft wat betreft het nemen van herstelmaatregelen, ondanks verscheidene weigeringen van toegang en aanhoudingen in havens in de Gemeenschap. Deze weigering van toegang voor onbepaalde tijd kan uitsluitend worden opgeheven indien is voldaan aan een aantal voorwaarden die bedoeld zijn om te waarborgen dat het betrokken schip op een veilige wijze in de wateren van de Gemeenschap kan worden geëxploiteerd; deze voorwaarden hebben in het bijzonder betrekking op de vlaggenstaat van het schip en de rederij die het schip beheert. Omwille van de transparantie moet de lijst met schepen die uit de havens in de Gemeenschap worden geweerd openbaar worden gemaakt.
- (20) Teneinde de administratieve lasten ten gevolge van veelvuldige inspecties voor een aantal instanties en rederijen te verminderen, worden onderzoeken op roroveerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen die overeenkomstig 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 roroveerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen⁽¹⁾ worden uitgevoerd door een gastland dat niet de vlaggenstaat van het vaartuig is, en die ten minste alle onderdelen van een uitgebreide inspectie omvatten, in aanmerking genomen bij de berekening van het risicoprofiel van het schip, het bepalen van de termijnen voor de inspecties en het naleven van de inspectieverplichting van elke lidstaat. De Commissie dient voorts na te gaan of het dienstig is in de toekomst een wijziging voor te stellen van Richtlijn 1999/35/EG, met het oog op de verhoging van het vereiste niveau van veiligheid voor de exploitatie van roroveerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen die vanuit en naar havens in de Gemeenschap varen.
- (21) Tekortkomingen betreffende de naleving van de bepalingen van de verdragen dienen te worden gecorrigeerd. Schepen die aan herstelmaatregelen dienen te worden onderworpen, moeten worden aangehouden wanneer de vastgestelde tekortkomingen duidelijk gevaar opleveren voor de veiligheid, de gezondheid of het milieu, totdat die tekortkomingen zijn gecorrigeerd.
- (22) Er moet een recht van beroep tegen aanhoudingsbevelen door de bevoegde autoriteiten worden ingesteld teneinde onredelijke besluiten te voorkomen die kunnen leiden tot onnodige aanhoudingen en vertragingen.
- (23) De bij havenstaatcontroles betrokken instanties en inspecteurs mogen zich niet in een belangenconflict bevinden, noch met de haven waar wordt geïnspecteerd, noch met het schip dat wordt geïnspecteerd of in een conflict met daaraan verbonden belangen. Inspecteurs moeten over passende kwalificaties beschikken en een degelijke opleiding ontvangen om hun bekwaamheid voor de uitvoering van inspecties op peil te houden en te verbeteren. De lidstaten dienen samen te werken om binnen de Gemeenschap een uniforme regeling op het gebied van opleiding en beoordeling van de bekwaamheid van inspecteurs te ontwikkelen en te bevorderen.
- (24) Loodsen en havenautoriteiten of haveninstanties moet de gelegenheid worden geboden nuttige inlichtingen te geven over aan boord van schepen vastgestelde klaarblijkelijke anomalieën.
- (25) Klachten betreffende de leef- en arbeidsomstandigheden aan boord moeten worden onderzocht. Iedereen die een klacht indient, moet op de hoogte worden gehouden van het gevolg dat daaraan wordt gegeven.
- (26) Er is samenwerking nodig tussen de bevoegde instanties van de lidstaten en andere autoriteiten of organisaties met het oog op een doeltreffende follow-up van schepen met tekortkomingen die mogen doorvaren, en met het oog op uitwisseling van informatie over de zich in de haven bevindende schepen.
- (27) Aangezien de inspectiedatabank een essentieel onderdeel van de havenstaatcontrole vormt, dienen de lidstaten erop toe te zien dat deze overeenkomstig de communautaire voorschriften wordt bijgewerkt.
- (28) Publicatie van informatie over schepen en hun exploitant of rederij die niet voldoen aan de internationale normen op het gebied van de veiligheid, de gezondheid en de bescherming van het mariene milieu kan afschrikkend werken en expediteurs ervan doen afzien van deze schepen gebruik te maken, terwijl dit voor eigenaars ervan een aansporing is om herstelmaatregelen te treffen. Wat betreft de informatie die beschikbaar moet worden gesteld, dient de Commissie nauw samen te werken met het MOU van Parijs, en na te gaan welke informatie reeds is gepubliceerd, teneinde dubblures te voorkomen. De lidstaten zouden de betrokken informatie slechts één keer ter beschikking dienen te stellen.
- (29) Alle kosten van de inspectie van schepen die aanhouding rechtvaardigt en de kosten die voortvloeien uit het opheffen van een toegangsverbod, moeten de eigenaar of de exploitant worden aangerekend.
- (30) De voor de uitvoering van deze richtlijn vereiste maatregelen moeten worden vastgesteld 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 uitvoeringsbevoegdheden⁽²⁾.
- (31) De Commissie dient in het bijzonder te worden gemachtigd deze richtlijn te wijzigen om latere wijzigingen van verdragen, internationale codes en resoluties in verband daarmee toe te passen en om de uitvoeringsbepalingen van de artikelen 7 en 9 vast te stellen. Aangezien deze maatregelen een algemene strekking hebben en bedoeld zijn om niet-essentiële onderdelen van deze richtlijn te

⁽¹⁾ PB L 138 van 1.6.1999, blz. 1. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 2002/84/EG van het Europees Parlement en de Raad (PB L 324 van 29.11.2002, blz. 53).

⁽²⁾ PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23. Besluit gewijzigd bij Besluit 2006/512/EG (PB L 200 van 22.7.2006, blz. 11).

wijzigen, onder meer door haar aan te vullen met nieuwe niet-essentiële onderdelen, moeten zij worden aangenomen overeenkomstig de regelgevingsprocedure met toetsing van artikel 5 bis van Besluit 1999/468/EG.

- (32) Aangezien de doelstelling van deze richtlijn, namelijk een vermindering van het aantal niet aan de normen voldoende schepen in wateren die onder de jurisdictie van de lidstaten vallen verminderen door het verbeteren van het communautaire inspectiesysteem en door het ontwikkelen van middelen om preventieve maatregelen te nemen op het gebied van de verontreiniging van de zee, niet voldoende door de lidstaten kan worden verwezenlijkt en derhalve vanwege de omvang en de gevolgen ervan beter door de Gemeenschap kan worden verwezenlijkt, kan de Gemeenschap maatregelen nemen overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag neergelegde subsidiariteitsbeginsel. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze richtlijn niet verder dan wat nodig is om deze doelstelling te verwezenlijken.
- (33) De verplichting tot omzetting van deze richtlijn in nationaal recht dient te worden beperkt tot de bepalingen die ten opzichte van Richtlijn 95/21/EG materieel zijn gewijzigd. De verplichting tot omzetting van de ongewijzigde bepalingen vloeit voort uit die richtlijn.
- (34) Deze richtlijn dient de verplichtingen van de lidstaten met betrekking tot de in bijlage XV, deel B, genoemde termijnen voor omzetting in nationaal recht van de aldaar genoemde richtlijnen onverlet te laten.
- (35) Overeenkomstig punt 34 van het Interinstitutioneel Akkoord „Beter wetgeven”⁽¹⁾ worden de lidstaten ertoe aangespoord voor zichzelf en in het belang van de Gemeenschap hun eigen tabellen op te stellen, die voor zover mogelijk het verband tussen deze richtlijn en de omzettingsmaatregelen weergeven, en deze openbaar te maken.
- (36) Om niet aan zee grenzende lidstaten geen onevenredig grote administratieve lasten op te leggen, moet een de minimis-regel die lidstaten in staat stellen af te wijken van de bepalingen van deze richtlijn, wat betekent dat die lidstaten, voor zover ze voldoen aan bepaalde criteria, niet verplicht zijn deze richtlijn om te zetten.
- (37) Teneinde rekening te houden met het feit dat de Franse overzeese departementen tot een verschillend geografisch gebied behoren, dat zij voor het merendeel partij zijn bij andere memoranda inzake havenstaatcontrole dan het MOU van Parijs en dat zij zeer beperkte verkeersstromen met het Europese vasteland hebben, dienen de betrokken lidstaten over de mogelijkheid te beschikken om de betrokken havens uit te sluiten van het havenstaatcontrolestelsel dat in de Gemeenschap wordt toegepast,

HEBLEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Doel

Het doel van deze richtlijn is bij te dragen tot een drastische vermindering van het aantal niet aan de normen voldoende schepen in de wateren onder de jurisdictie van de lidstaten door:

- a) de naleving te verbeteren van de internationale en relevante communautaire wetgeving op het gebied van de veiligheid op zee, maritieme beveiliging, bescherming van het mariene milieu en de leef- en werkomstandigheden aan boord van schepen, ongeacht onder welke vlag zij varen;
- b) het opstellen van gemeenschappelijke criteria voor controle van schepen door de havenstaat en harmonisering van de inspectie- en aanhoudingsprocedures, daarbij voortbouwend op de expertise en ervaringen in het kader van het MOU van Parijs;
- c) in de Gemeenschap een havenstaatcontrolestelsel toe te passen dat is gebaseerd op de inspecties die in de Gemeenschap en in het onder het MOU van Parijs vallende gebied worden verricht, en dat ertoe strekt alle schepen te inspecteren met een regelmaat die wordt bepaald door het risicoprofiel van het betrokken schip, waarbij schepen met een hoger risicoprofiel vaker en grondiger worden geïnspecteerd.

Artikel 2

Definities

In deze richtlijn wordt verstaan onder:

1. „Verdragen”: de volgende verdragen, met inbegrip van de op deze verdragen betrekking hebbende protocollen, wijzigingen en voorschriften met dwingend karakter, in de versie die van kracht is:
 - a) het Internationaal Verdrag betreffende de uitwatering van schepen van 1966 (LL 66);
 - b) het Internationaal Verdrag voor de veiligheid van mensenlevens op zee van 1974 (SOLAS 74);
 - c) het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen van 1973 en het daarop betrekking hebbende Protocol van 1978 (MARPOL 73/78);
 - d) het Internationaal Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wacht-dienst van 1978 (STCW 78);
 - e) het Verdrag inzake de internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee van 1972 (COLREG 72);

⁽¹⁾ PB C 321 van 31.12.2003, blz. 1.

- f) het Internationaal Verdrag betreffende de meting van schepen van 1969 (ITC 1969);
- g) het Verdrag betreffende minimumnormen op koopvaardij schepen van 1976 (ILO nr. 147);
- h) het Internationaal Verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie (CLC 1992).
2. „MOU van Parijs”: het op 26 januari 1982 te Parijs ondertekende Memorandum van overeenstemming inzake havensstaatcontrole, in de versie die van kracht is.
3. „Kader en procedures voor de vrijwillige audit van de lidstaten door de IMO”: resolutie A.974(24) van de algemene vergadering van de IMO.
4. „Onder het MOU van Parijs vallend gebied”: het geografisch gebied waarin de staten die partij zijn bij het MOU van Parijs inspecties uitvoeren overeenkomstig het MOU van Parijs.
5. „Schip”: een zeegaand vaartuig waarop een of meer van de verdragen van toepassing zijn, varend onder een andere vlag dan die van de havenstaat.
6. „Schip/haven-raakvlak”: de interacties die plaatsvinden wanneer een schip rechtstreeks en onmiddellijk betrokken is bij acties die gepaard gaan met de verplaatsing van personen of goederen, dan wel de verlening van havendiensten aan of vanuit het schip.
7. „Schip voor anker”: een schip in een haven of in een ander gebied onder de jurisdictie van een haven dat niet aan de kade ligt en een tship/haven-raakvlak uitvoert.
8. „Inspecteur”: een werknemer in de overheidssector of andere persoon die door de bevoegde instantie van een lidstaat van passende volmachten is voorzien om in het kader van de havenstaatcontrole inspecties uit te voeren, en aan die bevoegde instantie verantwoording verschuldigd is.
9. „Bevoegde instantie”: maritieme instantie die overeenkomstig deze richtlijn verantwoordelijk is voor de havenstaatcontrole.
10. „Bevoegde instantie voor maritieme beveiliging”: bevoegde instantie als bedoeld in artikel 2, punt 7, van Verordening (EG) nr. 725/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 31 maart 2004 betreffende de verbetering van de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten ⁽¹⁾.
11. „Nachtijd”: een periode van niet minder dan zeven uur, als gedefinieerd door de nationale wetgeving, die in ieder geval de periode tussen middernacht en 5.00 uur 's morgens moet omvatten.
12. „Eerste inspectie”: een bezoek door een inspecteur aan boord van een schip teneinde na te gaan of wordt voldaan aan de geldende verdragen en voorschriften waarbij ten minste de in artikel 12, lid 1, vermelde controles worden uitgevoerd.
13. „Meer gedetailleerde inspectie”: een inspectie waarbij het schip, de uitrusting en de bemanning, geheel of, voor zover van toepassing, gedeeltelijk onder de in artikel 12, lid 3, beschreven omstandigheden worden onderworpen aan een grondig onderzoek, dat de constructie van het schip, de uitrusting, de personeelssterkte, de leef- en werkomstandigheden en de naleving van de operationele voorschriften aan boord omvat.
14. „Uitgebreide inspectie”: een inspectie die ten minste de in bijlage VII opgesomde onderdelen omvat. Een uitgebreide inspectie kan een gedetailleerde inspectie omvatten indien daarvoor op grond van artikel 12, lid 3, gegronde redenen zijn.
15. „Klacht”: informatie of rapport ingediend door een persoon die een legitiem belang heeft bij de veiligheid van het schip, met inbegrip van de veiligheids- en gezondheidsrisico's voor de bemanning, leef- en werkomstandigheden aan boord en de voorkoming van verontreiniging.
16. „Aanhouding”: het formele verbod voor een schip om uit te varen omdat er tekortkomingen zijn geconstateerd die afzonderlijk of gezamenlijk maken dat het schip niet zeewaardig is.
17. „Weigering van de toegang”: een besluit dat aan de kapitein van het schip, de verantwoordelijke rederij en de vlaggenstaat wordt overhandigd waarbij wordt meegedeeld dat het schip de toegang tot de havens van de Gemeenschap wordt geweigerd.
18. „Stopzetting van een activiteit”: het formele verbod voor een schip om een activiteit voort te zetten omdat er tekortkomingen zijn geconstateerd die afzonderlijk of gezamenlijk maken dat voortzetting van deze activiteit gevaarlijk is.
19. „Maatschappij”: de eigenaar van het schip of een andere organisatie of persoon, zoals de bedrijfsvoerder of rompvrachter, die de verantwoordelijkheid voor de exploitatie van het schip heeft overgenomen van de eigenaar en er daardoor mee heeft ingestemd alle door de Internationale Veiligheidsmanagementcode (ISM-code) voorgeschreven taken en verantwoordelijkheden op zich te nemen.
20. „Erkende organisatie”: classificatiebureau of ander privaatrechtelijk orgaan dat namens de vlaggenstaat een aantal wettelijk voorgeschreven taken verricht.
21. „Wettelijk voorgeschreven certificaat”: een door of namens een vlaggenstaat overeenkomstig internationale verdragen afgegeven certificaat.
22. „Klassecertificaat”: een document waarin wordt bevestigd dat wordt voldaan aan SOLAS 74 hoofdstuk II-1, deel A-1, voorschrift 3-1.
23. „Inspectiedatabank”: het informatiesysteem voor de havensstaatcontrole-gegevens in de Gemeenschap en in het onder het MOU van Parijs vallende gebied.

⁽¹⁾ PBL 129 van 29.4.2004, blz. 6.

*Artikel 3***Werkingsfeer**

1. Deze richtlijn is van toepassing op ieder schip en zijn bemanning dat een haven van een lidstaat aandoet om een interactie tussen schip en haven te verrichten.

Wanneer in deze richtlijn wordt verwezen naar schepen die een haven aandoen, vallen daaronder ook schepen voor anker, tenzij anders is bepaald.

Frankrijk kan besluiten dat de havens in de in artikel 299, lid 2, van het Verdrag, bedoelde overzeese departementen, niet begrepen zijn onder de in dit lid bedoelde havens.

Indien een lidstaat een schip inspecteert dat zich bevindt in onder zijn jurisdictie vallende wateren op een andere plaats dan in een haven, wordt deze inspectie beschouwd als een inspectie voor de toepassing van deze richtlijn.

Dit artikel laat het recht om op te treden waarover een lidstaat op grond van de relevante internationale verdragen beschikt, onverlet.

Lidstaten die geen zeehavens hebben en die kunnen staven dat op jaarbasis minder dan 5 % van het totale aantal individuele vaartuigen dat gedurende de drie voorgaande jaren hun rivierhavens heeft aangedaan, schepen zijn die onder de toepassing van deze richtlijn vallen, mogen van de bepalingen van deze richtlijn afwijken.

Zij delen de Commissie uiterlijk op de datum van omzetting van deze richtlijn het totaal aantal vaartuigen en het aantal schepen mee dat hun havens gedurende voornoemde periode van drie jaar heeft aangedaan, en brengen de Commissie op de hoogte van latere wijzigingen van deze cijfers.

2. In het geval van schepen met een brutotonnage van minder dan 500 passen de lidstaten de toepasselijke bepalingen van de verdragen toe en voor zover een verdrag niet van toepassing is nemen zij de maatregelen die nodig zijn om ervoor te zorgen dat de schepen geen duidelijk gevaar opleveren voor de veiligheid, de gezondheid of het milieu. Bij de toepassing van dit lid nemen de lidstaten bijlage 1 van het MOU van Parijs als richtsnoer.

3. Bij de inspectie van een schip dat vaart onder de vlag van een Staat die geen partij is bij een verdrag, zien de lidstaten erop toe dat schip en bemanning geen gunstiger behandeling krijgen dan een schip dat vaart onder de vlag van een Staat die wel partij is bij dat verdrag.

4. Deze richtlijn is niet van toepassing op vissersvaartuigen, oorlogsschepen, marinehulpschepen, houten schepen van primitieve bouw, voor niet-commerciële doeleinden gebruikte overheidsschepen en niet-commerciële pleziervaartuigen.

*Artikel 4***Inspectiebevoegdheden**

1. De lidstaten nemen de nodige maatregelen om over de wettelijke bevoegdheid te beschikken om, overeenkomstig het internationale recht, aan boord van buitenlandse schepen inspecties uit te voeren als bedoeld in deze richtlijn.

2. De lidstaten handhaven voor de inspectie van schepen de nodige bevoegde instanties die beschikken over het vereiste personeelsbestand, in het bijzonder gekwalificeerde inspecteurs, en nemen alle nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat deze hun taken vervullen overeenkomstig de bepalingen van deze richtlijn en met name dat zij beschikbaar zijn voor de uitvoering van de op grond van deze richtlijn voorgeschreven inspecties.

*Artikel 5***Inspectieregeling en jaarlijkse inspectieverplichting**

1. De lidstaten voeren inspecties uit overeenkomstig de in artikel 11 en in bijlage I omschreven keuzeregeling.

2. Teneinde te voldoen aan de jaarlijkse inspectieverplichting:

a) inspecteert elke lidstaat alle schepen van prioriteitsklasse I, als bedoeld in artikel 11, onder a), die zijn havens aandoen; en

b) voert elke lidstaat jaarlijks een totaal aantal inspecties uit van schepen van de prioriteitsklassen I en II, als bedoeld in artikel 11, onder a) en onder b), dat ten minste overeenkomt met zijn deel van het totale aantal jaarlijks in de Gemeenschap en in het onder het MOU van Parijs vallende gebied uit te voeren inspecties. Het inspectieaandeel van elke lidstaat is gebaseerd op het aantal individuele schepen die de havens van de betrokken lidstaat aandoen in verhouding tot de som van de individuele schepen die de havens van alle lidstaten in de Gemeenschap en in het onder het MOU van Parijs vallende gebied aandoen.

3. Voor anker liggende schepen worden niet meegerekend in het in lid 2, onder b), bedoelde deel van het totale aantal inspecties dat jaarlijks in de Gemeenschap en in het onder het MOU van Parijs vallende gebied moet worden verricht, tenzij anderszins wordt gespecificeerd door de betrokken lidstaat.

*Artikel 6***Nadere regelingen voor de naleving van de inspectieverplichting**

1. Een lidstaat die niet in staat is de in artikel 5, lid 2, onder a), voorgeschreven inspecties volledig uit te voeren, leeft zijn inspectieverplichting als bedoeld in artikel 5, lid 2, onder a), na indien de niet-uitgevoerde inspecties binnen de volgende marges blijven:

a) ten hoogste 5 % van het totale aantal schepen van prioriteitsklasse I met een hoog risicoprofiel die zijn havens aandoen;

b) ten hoogste 10 % van het totale aantal schepen van prioriteitsklasse I zonder hoog risicoprofiel die zijn havens aandoen.

Onverminderd de percentages onder a) en b) zijn de lidstaten evenwel verplicht voorrang te geven aan inspecties van schepen die volgens de informatie van de inspectiedatabank niet vaak havens in de Gemeenschap aandoen.

2. Indien het totale aantal schepen van prioriteitsklasse I die een haven in een lidstaat aandoen, groter is dan het inspectie-aandeel van die lidstaat als bedoeld in artikel 5, lid 2, onder b), leeft deze lidstaat die verplichting na indien hij een aantal inspecties op schepen van prioriteitsklasse I uitvoert dat ten minste beantwoordt aan zijn aandeel in de inspecties en ten hoogste 30 % van het totale aantal schepen van prioriteitsklasse I die zijn havens aandoen, niet wordt geïnspecteerd.

3. Indien het totale aantal schepen van prioriteitsklasse I en II die een haven in een lidstaat aandoen, kleiner is dan het inspectie-aandeel van die lidstaat als bedoeld in artikel 5, lid 2, onder b), leeft deze lidstaat die verplichting na indien hij de op grond van artikel 5, lid 2, onder a), voorgeschreven inspecties van schepen van prioriteitsklasse I uitvoert en ten minste 85 % inspecteert van het totale aantal schepen van prioriteitsklasse II die zijn havens aandoen.

Artikel 7

Gevallen waarin bepaalde schepen niet worden geïnspecteerd

1. Een lidstaat kan in de volgende omstandigheden besluiten de inspectie van een schip van prioriteitsklasse I uit te stellen:

- a) indien de inspectie kan worden uitgevoerd de eerst volgende keer dat het schip opnieuw een haven in dezelfde lidstaat aandoet, op voorwaarde dat het schip in de tussentijd geen andere haven in de Gemeenschap of in het onder het MOU van Parijs vallende gebied heeft aangedaan en het uitstel niet meer dan 15 dagen bedraagt; of
- b) indien de inspectie binnen de 15 dagen kan worden uitgevoerd in een andere haven die in de Gemeenschap of in het onder het MOU van Parijs vallende gebied wordt aangedaan, op voorwaarde dat de staat waar die haven gelegen is, zich vooraf bereid heeft verklaard de inspectie uit te voeren.

Indien een inspectie wordt uitgesteld overeenkomstig punt a) of punt b), en in de inspectiedatabank wordt geregistreerd, wordt die inspectie niet als een niet-uitgevoerde inspectie gerekend ten aanzien van de lidstaat die de inspectie heeft uitgesteld.

2. Onder de volgende uitzonderlijke omstandigheden wordt een om operationele redenen niet-uitgevoerde inspectie van schepen van prioriteitsklasse I niet als niet-uitgevoerde inspectie aangerekend, mits de reden voor het niet uitvoeren van de inspectie in de inspectiedatabank wordt geregistreerd:

a) indien het uitvoeren van de inspectie naar het oordeel van de bevoegde instantie een gevaar oplevert voor de veiligheid van de inspecteurs, het schip, de bemanning ervan of de haven, of voor het mariene milieu; of

b) indien het schip alleen gedurende de nachttijd de haven aandoet. De lidstaten nemen in dit geval echter de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat schepen die regelmatig gedurende de nachttijd een haven aandoen, eventueel kunnen worden geïnspecteerd.

3. Indien een voor anker liggend schip niet wordt geïnspecteerd, wordt zulks niet als niet-uitgevoerde inspectie aangerekend, indien:

a) het schip binnen 15 dagen in een andere haven in de Gemeenschap of in het onder het MOU van Parijs vallende gebied wordt geïnspecteerd overeenkomstig bijlage I, of

b) het schip alleen gedurende de nachttijd de haven aandoet, of gedurende een zodanig korte tijd de haven aandoet dat de inspectie niet naar behoren kan worden uitgevoerd, en de reden voor het niet uitvoeren van de inspectie in de inspectiedatabank wordt geregistreerd, of

c) het uitvoeren van de inspectie naar het oordeel van de bevoegde instantie een gevaar oplevert voor de veiligheid van de inspecteurs, het schip, de bemanning ervan of de haven, of voor het mariene milieu, en de reden voor het niet uitvoeren van de inspectie in de inspectiedatabank wordt geregistreerd.

4. De maatregelen die bedoeld zijn om niet-essentiële onderdelen van deze richtlijn te wijzigen door haar aan te vullen, en die betrekking hebben op de voorschriften inzake de uitvoering van dit artikel, worden vastgesteld overeenkomstig de regelgevingsprocedure met toetsing van artikel 30, lid 3.

Artikel 8

Aanmelding van de aankomst van schepen

1. De exploitant, agent of kapitein van een schip dat overeenkomstig artikel 13 voor een uitgebreide inspectie in aanmerking komt en op weg is naar een haven in een lidstaat dient de aankomst daarvan te melden overeenkomstig de bepalingen van bijlage III.

2. De havenautoriteit of haveninstantie of de daartoe aangestelde organisatie of instantie zal de in lid 1 van dit artikel en in artikel 4 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⁽¹⁾ bedoelde melding bij ontvangst doorsturen naar de bevoegde instantie.

3. Indien mogelijk geschiedt communicatie als bedoeld in dit artikel elektronisch.

⁽¹⁾ PB L 208 van 5.8.2002, blz. 10.

4. De met het oog op bijlage III door de lidstaten ontwikkelde procedures en formulieren dienen te voldoen aan de desbetreffende bepalingen van Richtlijn 2002/59/EG betreffende aanmeldingen van schepen.

Artikel 9

Scheepsrisicoprofiel

1. Aan elk in de inspectiedatabank opgenomen schip wordt een scheepsrisicoprofiel toegekend, dat bepalend is voor de voorrang voor inspectie, de termijnen tussen de inspecties en de reikwijdte van de inspectie.

2. Het risicoprofiel van een schip wordt bepaald door een combinatie van de volgende algemene en historische risicoparameters:

a) Algemene parameters

Overeenkomstig bijlage I, deel I.1 en bijlage II, zijn de algemene parameters gebaseerd op het type, de ouderdom, de vlaggenstaat, de betrokken erkende organisaties en de prestaties van de maatschappij.

b) Historische parameters

Overeenkomstig bijlage I, deel I.2 en bijlage II, zijn de historische parameters gebaseerd op het aantal tekortkomingen en aanhoudingen over een bepaalde periode.

3. De maatregelen die bedoeld zijn om niet-essentiële onderdelen van deze richtlijn te wijzigen door haar aan te vullen, en die betrekking hebben op de voorschriften inzake de uitvoering van dit artikel, in het bijzonder:

a) de vlaggenstaatcriteria;

b) de prestaties van de rederij,

worden vastgesteld overeenkomstig de regelgevingsprocedure met toetsing van artikel 30, lid 3, mede voortbouwend op de expertise van het MOU van Parijs.

Niettegenstaande punt a) hierboven zal de indiening van een zelfbeoordeling (Self Assessment Form — SAF) van de prestaties van de vlaggenstaat ten minste tot 1 januari 2011 als alternatief criterium worden gebruikt voor de vrijwillige audit van de lidstaten door de IMO.

De Commissie onderzoekt zes maanden voor 1 januari 2011 welke vorderingen in de IMO zijn gemaakt bij de toepassing van de auditregeling en stelt de passende maatregelen voor de toepassing van dit criterium voor, waaronder indien nodig de verlenging van de periode voor de indiening van de IMO-SAF.

Artikel 10

Frequentie van de inspecties

Schepen die een haven in de Gemeenschap aandoen, worden als volgt aan een periodieke of een aanvullende inspectie onderworpen:

a) Schepen worden afhankelijk van hun risicoprofiel met vooraf vastgestelde tussenpozen aan een periodieke inspectie onder-

worpen, overeenkomstig bijlage I, deel I. De termijn tussen twee periodieke inspecties neemt toe naarmate het risico afneemt.

b) Ongeacht de datum waarop de laatste periodieke inspectie heeft plaatsgevonden, worden schepen als volgt aan een aanvullende inspectie onderworpen:

— de bevoegde instantie zorgt ervoor dat schepen waarvoor dwingende factoren gelden als bedoeld in bijlage I, deel II, punt 2A, worden geïnspecteerd;

— schepen waarvoor onverwachte factoren gelden als bedoeld in bijlage I, deel II, punt 2B, kunnen worden geïnspecteerd. Het besluit om een aanvullende inspectie te verrichten, wordt overgelaten aan het professionele oordeel van de bevoegde instantie.

Artikel 11

Selectie van schepen voor inspectie

De bevoegde instantie zorgt ervoor dat schepen voor inspectie worden geselecteerd op basis van hun risicoprofiel als bedoeld in bijlage I, deel I, dan wel, indien dwingende of onverwachte factoren optreden, overeenkomstig bijlage I, deel II, punten 2A en 2B.

Met het oog op de inspectie van schepen:

a) selecteert de bevoegde instantie schepen die aan een verplichte inspectie moeten worden onderworpen, „schepen van prioriteitsklasse I” genoemd, volgens de in bijlage I, deel II, punt 3A, beschreven selectieregeling;

b) kan de bevoegde instantie schepen selecteren die voor inspectie in aanmerking komen, „schepen van prioriteitsklasse II” genoemd, overeenkomstig bijlage I, deel II, punt 3B.

Artikel 12

Eerste en meer gedetailleerde inspectie

De lidstaten zorgen ervoor dat schepen die overeenkomstig artikel 11 voor inspectie zijn geselecteerd, als volgt aan een eerste of meer gedetailleerde inspectie worden onderworpen:

1. Bij elke eerste inspectie van een schip zorgt de bevoegde instantie ervoor dat de inspecteur ten minste:

a) de in bijlage IV opgesomde certificaten en documenten controleert die zich overeenkomstig de communautaire maritieme wetgeving en internationale verdragen met betrekking tot veiligheid en beveiliging aan boord dienen te bevinden;

b) zo nodig verifieert of de tekortkomingen die een lidstaat of een staat die het MOU van Parijs heeft ondertekend bij een vorige inspectie heeft vastgesteld zijn verholpen;

c) nagaat hoe het staat met de algemene toestand van het schip, met inbegrip van de hygiënische omstandigheden, en van de machinekamer en de accommodatie.

2. Wanneer na een inspectie als bedoeld in lid 1 in de inspectie-databank is geregistreerd welke tekortkomingen moeten worden verholpen in de volgende haven die wordt aangedaan, kan de bevoegde instantie van die volgende haven besluiten dat de in lid 1, onder a) en c), bedoelde verificaties niet worden uitgevoerd.

3. Er vindt een gedetailleerde inspectie plaats en er wordt ook gecontroleerd of aan de operationele voorschriften aan boord wordt voldaan wanneer er, na de in lid 1 bedoelde inspectie, gegronde redenen zijn om aan te nemen dat de toestand van het schip of zijn uitrusting of bemanning op belangrijke punten niet voldoet aan de relevante voorschriften van een verdrag.

Er bestaan „gegronde redenen” indien de inspecteur feiten ontdekt die naar zijn beroepsmatige oordeel een gedetailleerde inspectie van het schip, de uitrusting of de bemanning rechtvaardigen.

Voorbeelden van „gegronde redenen” zijn opgenomen in bijlage V.

Artikel 13

Uitgebreide inspecties

1. De volgende categorieën schepen komen in aanmerking voor een uitgebreide inspectie overeenkomstig bijlage I, deel II, punten 3A en 3B:

- schepen met een hoog risicoprofiel,
- passagiersschepen, olietankers, gas- of chemicaliëntankers of bulkschepen ouder dan 12 jaar,
- schepen met een hoog risicoprofiel of passagiersschepen, olietankers, gas- of chemicaliëntankers of bulkschepen ouder dan 12 jaar, in het geval van dwingende of onverwachte factoren,
- schepen die aan een nieuwe inspectie moeten worden onderworpen nadat overeenkomstig artikel 15 een weigering van toegang is uitgevaardigd.

2. Na ontvangst van een voorafgaande aanmelding van een schip dat in aanmerking komt voor een periodieke uitgebreide inspectie, deelt de bevoegde instantie het schip mee of er geen uitgebreide inspectie zal worden uitgevoerd.

De exploitant of kapitein van het schip zorgt ervoor dat binnen de exploitatieplanning voldoende tijd beschikbaar is voor een uitgebreide inspectie.

Onverminderd de om beveiligingsredenen uit te voeren controlemaatregelen, blijft het schip in de haven totdat de inspectie is afgerond.

3. De reikwijdte van een uitgebreide inspectie, met inbegrip van de te inspecteren risicogebieden, wordt omschreven in bijlage VII. De Commissie stelt overeenkomstig de procedures van artikel 30, lid 2, maatregelen vast voor de toepassing van bijlage VII.

Artikel 14

Richt snoeren en procedures inzake veiligheid en beveiliging

1. De lidstaten zorgen ervoor dat hun inspecteurs de in bijlage VI opgenomen richtsnoeren en procedures volgen.

2. Wat de beveiligingscontroles betreft, passen de lidstaten de relevante procedures van bijlage VI van deze richtlijn toe op alle in artikel 3, leden 1, 2 en 3, van Verordening (EG) nr. 725/2004 vermelde schepen die hun havens aandoen en die niet onder de vlag van de havenstaat van inspectie varen.

3. De bepalingen betreffende uitgebreide inspecties van artikel 13 van deze richtlijn zijn van toepassing op roveerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen als bedoeld in artikel 2, onder a) en b), van Richtlijn 1999/35/EG.

Wanneer een schip is onderzocht overeenkomstig de artikelen 6 en 8 van Richtlijn 1999/35/EG door een gaststaat die niet de vlaggenstaat van het schip is, wordt dit specifieke onderzoek in de inspectiedatabank geregistreerd als een meer gedetailleerde of een uitgebreide inspectie, naargelang het geval, en in aanmerking genomen voor de doeleinden van de artikelen 9, 10 en 11 van deze richtlijn, en om te berekenen of is voldaan aan de inspectieverplichting van elke lidstaat, voor zover alle in bijlage VII vermelde punten zijn bestreken.

Onverminderd een besluit om de inzet van een roveerboot of hogesnelheidspassagiersvaartuig te beletten overeenkomstig artikel 10 van Richtlijn 1999/35/EG, zijn de bepalingen van deze richtlijn met betrekking tot het verhelpen van tekortkomingen, aanhouding, weigering van toegang, en, in voorkomend geval, de maatregelen volgens op inspecties, aanhouding of weigeringen van toegang van toepassing.

4. De Commissie kan indien nodig volgens de procedure van artikel 30, lid 2, voorschriften vaststellen voor de geharmoniseerde toepassing van de leden 1 en 2 van dit artikel.

Artikel 15

Maatregelen tot weigering van toegang aan bepaalde schepen

1. Een lidstaat ziet erop toe dat elk schip

- dat vaart onder de vlag van een staat met een aanhoudingsgraad die onder de zwarte lijst valt welke overeenkomstig het MOU van Parijs op basis van in de inspectieatabank geregisteerde informatie is vastgesteld en jaarlijks door de Commissie wordt bekendgemaakt, en dat tijdens de afgelopen 36 maanden meer dan twee keer is aangehouden in een haven van een lidstaat of een staat die het MOU heeft ondertekend; of

- dat vaart onder de vlag van een staat met een aanhoudingsgraad die onder de grijze lijst valt welke overeenkomstig het MOU van Parijs op basis van in de inspectieatabank geregistreerde informatie is vastgesteld en jaarlijks door de Commissie wordt bekendgemaakt, en dat tijdens de afgelopen 24 maanden meer dan twee maal is aangehouden in een haven van een lidstaat of een staat die het MOU heeft ondertekend; of
- waarvan de inzet tijdens de afgelopen 36 maanden meer dan twee maal is belet op grond van Richtlijn 1999/35/EG van de Raad in een haven van een lidstaat of een staat die het MOU heeft ondertekend,

de toegang wordt geweigerd tot zijn havens, behalve in de situaties als omschreven in artikel 20, lid 6.

De weigering van toegang geldt zodra een schip de haven heeft verlaten waar het voor een derde keer is aangehouden en waar een weigering van toegang werd uitgevaardigd.

2. De weigering van toegang wordt ten vroegste drie maanden na de datum van uitvaardiging ingetrokken indien is voldaan aan de voorwaarden van de punten 3 tot en met 9 van bijlage VIII.

Indien het schip reeds een tweede keer de toegang wordt geweigerd, bedraagt deze periode twaalf maanden.

3. Een daarop volgende aanhouding in een haven in de Gemeenschap leidt tot een weigering van de toegang voor onbepaalde tijd tot elke haven in de Gemeenschap. De weigering van de toegang voor onbepaalde tijd kan uitsluitend worden opgeheven nadat een periode van 36 maanden sinds de uitvaardiging van de weigering is verstreken, en indien:

- het schip vaart onder de vlag van een staat met een aanhoudingsgraad die niet onder de in lid 1 bedoelde zwarte of de grijze lijst valt;
- de wettelijk voorgeschreven certificaten en de classificatiecertificaten van het schip zijn afgegeven door een organisatie of organisaties die zijn erkend op grond van Richtlijn 94/57/EG van de Raad van 22 november 1994 inzake gemeenschappelijke voorschriften en normen voor met de inspectie en controle van schepen belaste organisaties en voor de desbetreffende werkzaamheden van maritieme instanties⁽¹⁾;
- het schip wordt geëxploiteerd door een rederij die goed presteert overeenkomstig bijlage I, deel I.1;
- aan de voorwaarden van bijlage VIII, punten 3 tot en met 9, is voldaan.

4. Voor de toepassing van dit artikel voldoen de lidstaten aan de procedures die zijn vastgesteld in bijlage VIII.

⁽¹⁾ PB L 319 van 12.12.1994, blz. 20. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 2002/84/EG (PB L 324 van 29.11.2002, blz. 53).

Artikel 16

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 kopie van het inspectierapport.

Artikel 17

Klachten

Alle klachten worden aan een eerste toetsing onderworpen.

Indien de bevoegde instantie van oordeel is dat de klacht kennelijk ongegrond is, brengt zij de indiener van de klacht op de hoogte van haar beslissing en motivering daarvan.

De identiteit van de persoon die de klacht heeft ingediend wordt niet bekendgemaakt aan de kapitein of de eigenaar van het betrokken schip. De inspecteur waarborgt vertrouwelijkheid bij elk gesprek met bemanningsleden.

De lidstaten brengen de administratie van de vlaggenstaat op de hoogte, met indien passend, een afschrift aan de Internationale Arbeidsorganisatie (IAO), van klachten die niet kennelijk ongegrond zijn en de maatregelen die na de klacht zijn genomen.

Artikel 18

Rectificatie en aanhouding

1. Ten overstaan van de bevoegde instantie moet worden aangetoond dat de bij de inspectie bevestigde of aan het licht gekomen tekortkomingen in overeenstemming met de verdragen worden of zullen worden verholpen.

2. Wanneer sprake is van tekortkomingen die een duidelijk gevaar inhouden voor de veiligheid, de gezondheid of het milieu, ziet de bevoegde instantie van de havenstaat waar het schip wordt geïnspecteerd erop toe dat het schip wordt aangehouden of dat de activiteit in verband waarmee de tekortkomingen aan het licht zijn gekomen, wordt stopgezet. De aanhouding of de stopzetting van de activiteit wordt pas opgeheven wanneer het gevaar is weggenomen of wanneer de bevoegde instantie bepaalt dat, op bepaalde voorwaarden, het schip mag uitvaren dan wel de activiteit mag worden hervat zonder dat dit gevaar oplevert voor de veiligheid en gezondheid van passagiers of bemanning of voor andere schepen of zonder onredelijk groot gevaar voor schade aan het mariene milieu.

3. Bij zijn beroepsmatige beoordeling van de vraag of een schip al dan niet moet worden aangehouden, past de inspecteur de in bijlage X vervatte criteria toe.

4. De bevoegde instantie zorgt ervoor dat het schip wordt aangehouden indien uit de inspectie blijkt dat het schip niet is uitgerust met een functionerende reisgegevensrecorder, terwijl het gebruik daarvan op grond van Richtlijn 2002/59/EG verplicht is.

Wanneer deze tekortkoming niet zonder meer in de haven van aanhouding kan worden verholpen, kan de bevoegde instantie het schip toestaan verder te reizen naar de geschikte reparatiewerf die zich het dichtst bij de haven van aanhouding bevindt en waar de tekortkoming wel zonder meer kan worden verholpen, of kan zij verlangen dat de tekortkomingen worden verholpen binnen een termijn van ten hoogste 30 dagen als bepaald in de in het MOU van Parijs opgenomen richtsnoeren. Daartoe zijn de procedures van artikel 20 van toepassing.

5. In uitzonderlijke omstandigheden, waarin de algemene toestand van het schip duidelijk niet aan de normen voldoet, mag de bevoegde instantie de inspectie van het schip opschorten tot de verantwoordelijke partijen de nodige stappen hebben ondernomen om ervoor te zorgen dat het schip aan de relevante voorschriften van de verdragen voldoet.

6. Ingeval van aanhouding, dient de bevoegde instantie onmiddellijk, schriftelijk en onder overlegging van het inspectierapport, de administratie van de vlaggenstaat 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 klassecertificaten of de wettelijk voorgeschreven certificaten die overeenkomstig verdragen worden afgegeven.

7. Deze richtlijn laat de additionele voorschriften van de verdragen betreffende kennisgevings- en rapportageprocedures in verband met de havenstaatcontrole onverlet.

8. Bij de uitoefening van de havenstaatcontrole uit hoofde van deze richtlijn wordt al het mogelijke gedaan om te vermijden dat een schip onnodig wordt aangehouden of opgehouden. Indien een schip onnodig wordt aangehouden of opgehouden, kan de eigenaar of de exploitant aanspraak maken op vergoeding van alle geleden verlies of schade. In gevallen waar onnodige aanhouding of onnodig oponthoud wordt gesteld, ligt de bewijslast bij de eigenaar of de exploitant van het schip.

9. Om havencongestie te vermijden kan een bevoegde instantie toestemming verlenen om een aangehouden schip naar een andere haven te verplaatsen indien dat op een veilige manier kan gebeuren. Het risico op havencongestie is echter geen criterium om te beslissen of een schip al dan niet blijft aangehouden.

Havenautoriteiten of haveninstanties werken samen met de bevoegde instanties om te voorzien in faciliteiten voor de opvang van aangehouden schepen.

Artikel 19

Recht van beroep

1. De eigenaar of de exploitant van het schip of diens vertegenwoordiger in de lidstaat kan beroep instellen tegen aanhou-

ding of weigering van toegang door de bevoegde instantie. Het beroep schort de werking van de aanhouding of de weigering van toegang niet op.

2. De lidstaten dienen hiertoe in overeenstemming met hun nationale wetgeving passende beroepsprocedures in te stellen en te handhaven.

3. De bevoegde instantie dient de kapitein van het schip als bedoeld in lid 1 naar behoren op de hoogte te stellen van zijn recht om beroep in te stellen.

4. Wanneer ten gevolge van een door de eigenaar of de exploitant van een schip, of zijn vertegenwoordiger, ingediend beroep of verzoek een aanhoudingsbevel of weigering van toegang wordt opgeheven of gewijzigd:

- a) zorgen de lidstaten ervoor dat de inspectiedatabank onverwijld wordt aangepast;
- b) zorgt de lidstaat waar het aanhoudingsbevel of de weigering van toegang werd uitgevaardigd binnen 24 uur na die beslissing voor de rechtzetting van de overeenkomstig artikel 25 bekendgemaakte informatie.

Artikel 20

Maatregelen volgend op inspecties en aanhouding

1. Wanneer tekortkomingen als bedoeld in artikel 18, lid 2, niet in de haven van inspectie kunnen worden verholpen, mag de bevoegde instantie van die lidstaat het desbetreffende schip toestaan naar de door de kapitein en de betrokken instanties gekozen geschikte reparatiewerf te varen die zich het dichtst bij de haven van aanhouding bevindt en waar de tekortkomingen kunnen worden verholpen, mits aan de door de bevoegde instantie van de vlaggenstaat vastgestelde en door de lidstaat goedgekeurde voorwaarden wordt voldaan. Deze voorwaarden dienen te garanderen dat het schip deze reis kan ondernemen zonder dat dit gevaar oplevert voor de veiligheid en gezondheid van passagiers en bemanning of voor andere schepen, of zonder onredelijk groot gevaar voor schade aan het mariene milieu.

2. Wanneer een schip naar een reparatiewerf wordt gestuurd vanwege tekortkomingen bij de naleving van IMO-resolutie A.744(18), hetzij wat de scheepsdocumenten betreft, hetzij wegens structurele gebreken of tekortkomingen, kan de bevoegde instantie eisen dat in de haven van aanhouding de nodige diktemetingen worden uitgevoerd voordat het schip toestemming krijgt om uit te varen.

3. In de in lid 1 genoemde omstandigheden stelt de bevoegde instantie van de lidstaat in de haven van inspectie de bevoegde instantie van de Staat waar zich de reparatiewerf bevindt, alsmede de in artikel 18, lid 6, vermelde partijen en alle andere betrokken instanties in kennis van alle voorwaarden voor de reis.

De bevoegde instantie van een lidstaat die de kennisgeving ontvangt, licht de kennisgevende instantie in over de maatregelen die zij heeft genomen.

4. De lidstaten nemen maatregelen om ervoor te zorgen dat de toegang tot alle havens in de Gemeenschap wordt geweigerd aan schepen als bedoeld in lid 1:

- a) die uitvaren zonder te voldoen aan de voorwaarden die gesteld zijn door de bevoegde instantie van een lidstaat in de haven van inspectie, of
- b) die uitvaren en weigeren te voldoen aan de van toepassing zijnde voorschriften van de verdragen door zich niet naar de aangegeven reparatiewerf te begeven.

De weigering blijft van kracht totdat de eigenaar of de exploitant ten overstaan van de bevoegde instantie ten genoegen van de lidstaat waar de tekortkoming aan het schip is geconstateerd, heeft aangetoond dat het schip volledig aan alle van toepassing zijnde voorschriften van de verdragen voldoet.

5. In de in lid 4, onder a), genoemde omstandigheden waar schuwt de bevoegde instantie van de lidstaat waar de tekortkomingen aan het schip zijn geconstateerd, onmiddellijk de bevoegde instanties van alle andere lidstaten.

In de in lid 4, onder b), genoemde omstandigheden waarschuwt de bevoegde instantie van de lidstaat waar de reparatiewerf gelegen is, onmiddellijk de bevoegde instanties van alle andere lidstaten.

Voordat de toegang geweigerd wordt, kan de lidstaat verzoeken om overleg met de vlaggenstaatadministratie van het betrokken schip.

6. In afwijking van de bepalingen van lid 4 mag, in geval van overmacht of om prevalerende beveiligingsredenen of om het gevaar van vervuiling te beperken of te minimaliseren of tekortkomingen te verhelpen, tot een bepaalde haven toegang worden verleend door de desbetreffende instantie van die havenstaat mits de eigenaar, de exploitant of de kapitein van het schip ten genoegen van de bevoegde instantie van die lidstaat afdoende maatregelen voor een veilige binnenkomst heeft genomen.

Artikel 21

Beroepskwalificaties van inspecteurs

1. De inspecties mogen uitsluitend worden uitgevoerd door inspecteurs die voldoen aan de in bijlage XI vermelde kwalificaties en door de bevoegde instantie gemachtigd zijn tot uitvoering van havenstaatcontroles.
2. Wanneer de bevoegde instantie van de havenstaat niet de noodzakelijke beroepsdeskundigheid kan bieden, mag de inspecteur van die bevoegde instantie worden bijgestaan door een persoon met de vereiste beroepsdeskundigheid.
3. De bevoegde instanties, de inspecteurs die de havenstaatcontrole verrichten en de personen die hen bijstaan, mogen geen commerciële belangen hebben in de haven van inspectie, noch in de geïnspecteerde schepen. De inspecteurs mogen evenmin werknemer zijn van of opdrachten uitvoeren voor

niet-gouvernementele organisaties die wettelijk voorgeschreven certificaten en klassecertificaten afgeven of de noodzakelijke onderzoeken uitvoeren voor het afgeven van die certificaten aan schepen.

4. Iedere inspecteur is houder van een persoonlijk document in de vorm van een identiteitskaart die in overeenstemming met Richtlijn 96/40/EG van de Commissie van 25 juni 1996 houdende het vaststellen van een gemeenschappelijk model voor een identiteitskaart voor inspecteurs die de havenstaatcontrole verrichten is afgegeven door zijn bevoegde instantie ⁽¹⁾.

5. De lidstaten zien erop toe dat wordt nagegaan of de inspecteurs voldoen aan de voorwaarden inzake bekwaamheid en aan de minimumcriteria als bedoeld in bijlage XI, zulks voordat de inspecteurs worden gemachtigd tot uitvoering van inspecties en vervolgens op gezette tijden, in het licht van de in lid 7 bedoelde opleidingsregeling.

6. De lidstaten zien erop toe dat de inspecteurs worden bijgeschoold met betrekking tot wijzigingen van de regeling inzake havenstaatcontrole als vastgesteld in deze richtlijn en eventuele wijzigingen in de verdragen.

7. De Commissie werkt met de lidstaten samen met het oog op het ontwikkelen en bevorderen van een uniforme regeling binnen de Gemeenschap inzake opleiding en beoordeling van de bekwaamheid van de inspecteurs inzake havenstaatcontrole door de lidstaten.

Artikel 22

Rapporten van loodsen en havenautoriteiten

1. De lidstaten nemen de nodige maatregelen om te waarborgen dat hun loodsen die betrokken zijn bij het aanleggen en losmaken van schepen of werkzaam zijn op schepen die op weg zijn naar een haven van een lidstaat of via de wateren van een lidstaat varen de bevoegde instantie van de havenstaat of kuststaat, naar gelang wat van toepassing is, onmiddellijk inlichten wanneer zij bij het vervullen van hun normale taak opmerken dat er klaarblijkelijke anomalieën zijn die afbreuk kunnen doen aan de veilige vaart van het schip of gevaar voor schade aan het mariene milieu kunnen opleveren.
2. Indien havenautoriteiten of haveninstanties bij de uitoefening van hun normale taken opmerken dat een zich in hun haven bevindend schip klaarblijkelijke anomalieën vertoont die afbreuk kunnen doen aan de veiligheid van het schip of een onredelijk groot gevaar opleveren voor schade aan het mariene milieu, dienen zij de bevoegde instantie van de betrokken havenstaat daarvan onmiddellijk in kennis te stellen.
3. De lidstaten geven hun loodsen en havenautoriteiten of haveninstanties de opdracht ten minste de volgende gegevens te rapporteren, indien mogelijk in elektronische vorm.

— scheepsinformatie (naam, IMO-identificatienummer, roepletters en vlaggenstaat);

⁽¹⁾ PB L 196 van 7.8.1996, blz. 8.

— informatie betreffende de vaarroute (laatste aanloophaven, haven van bestemming);

— beschrijving van de aan boord vastgestelde klaarblijkelijke anomalieën.

4. De lidstaten zorgen ervoor dat passende maatregelen worden genomen na de melding van klaarblijkelijke anomalieën door loodsen en havenautoriteiten of haveninstanties en stellen een rapport op van de genomen maatregelen.

5. De Commissie kan volgens de regelgevingsprocedure van artikel 30, lid 2, maatregelen vaststellen ter uitvoering van dit artikel, met inbegrip van een geharmoniseerd elektronisch formaat en procedures voor het rapporteren van klaarblijkelijke gebreken door loodsen en havenautoriteiten of haveninstanties en de naar aanleiding daarvan door de lidstaten getroffen maatregelen.

Artikel 23

Inspectiedatabank

1. De Commissie zorgt voor de ontwikkeling, het onderhoud en de bijwerking van de inspectiedatabank, en maakt daarbij gebruik van de expertise en de ervaring van het MOU van Parijs.

De inspectiedatabank bevat alle nodige informatie voor de toepassing van de bij deze richtlijn ingestelde inspectieregeling en kan de in bijlage XII vastgestelde functies verrichten.

2. De lidstaten zorgen ervoor dat de gegevens in verband met inspecties die overeenkomstig deze richtlijn worden uitgevoerd, worden overgebracht naar de inspectiedatabank zodra het inspectieverslag is voltooid of de aanhouding is opgeheven.

De lidstaten zorgen ervoor dat de gegevens die zijn overgebracht naar de bovengenoemde inspectiedatabank binnen 72 uur worden gevalideerd met het oog op de publicatie ervan.

3. Op basis van de door de lidstaten verstrekte inspectiegegevens kan de Commissie uit de inspectiedatabank alle relevante gegevens opvragen met betrekking tot de toepassing van deze richtlijn, in het bijzonder gegevens betreffende de risicoprofielen van schepen, de te inspecteren schepen, de bewegingen van schepen en de inspectieverplichtingen van elke lidstaat.

De lidstaten hebben toegang tot alle in de inspectiedatabank geregistreerde gegevens die relevant zijn voor de toepassing van de bij deze richtlijn ingestelde inspectieprocedures.

De lidstaten en derde landen die partij zijn bij het MOU van Parijs hebben toegang tot alle gegevens die zij in de inspectiedatabank hebben geregistreerd, alsmede tot gegevens betreffende schepen die hun vlag voeren.

Artikel 24

Uitwisseling van informatie en samenwerking

Iedere lidstaat zorgt ervoor dat zijn havenautoriteiten of haveninstanties en andere betrokken autoriteiten of instanties aan de voor de havenstaatcontrole bevoegde instantie de volgende in hun bezit zijnde informatie meedelen:

— informatie die is meegedeeld overeenkomstig artikel 8 en bijlage III;

— informatie betreffende schepen die niet hebben voldaan aan de voorschriften inzake aanmelding van deze richtlijn en Richtlijn 2000/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 november 2000 betreffende havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafval en ladingresiduen⁽¹⁾ en Richtlijn 2002/59/EG en, in voorkomend geval, Verordening (EG) nr. 725/2004;

— informatie betreffende schepen die uitgevaren zijn zonder te hebben voldaan aan artikel 7 of 10 van Richtlijn 2000/59/EG;

— informatie betreffende schepen die om beveiligingsredenen de toegang tot een haven is geweigerd of zijn verplicht de haven te verlaten;

— informatie betreffende klaarblijkelijke anomalieën overeenkomstig artikel 22.

Artikel 25

Publicatie van informatie

De Commissie publiceert overeenkomstig bijlage XIII de informatie inzake inspecties, aanhoudingen en weigeringen van toegang op een publiek toegankelijke website en houdt deze bij, gebruikmakend van de expertise en de ervaring van het MOU van Parijs.

Artikel 26

Publicatie van een lijst van rederijen met een laag en een zeer laag prestatieniveau

De Commissie maakt regelmatig op een publiek toegankelijke website informatie bekend over rederijen die gedurende een periode van drie maanden of meer laag en zeer laag hebben gepresteerd wat betreft de bepaling van het scheepsrisicoprofiel als bedoeld in bijlage I, deel I.

De Commissie stelt overeenkomstig de regelgevingsprocedure van artikel 30, lid 2, de voorschriften voor de toepassing van dit artikel vast, en met name de nadere bepalingen voor de publicatie.

⁽¹⁾ PB L 332 van 28.12.2000, blz. 81. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 2007/71/EG van de Commissie (PB L 329 van 14.12.2007, blz. 33).

*Artikel 27***Vergoeding van kosten**

1. Indien de in de artikelen 12 en 13 bedoelde inspecties leiden tot bevestiging of ontdekking van tekortkomingen met betrekking tot de voorschriften van een verdrag, die de aanhouding van een schip rechtvaardigen, worden alle kosten in verband met de inspectie, in een normale boekhoudperiode, gedragen door de eigenaar of de exploitant van het schip, of diens vertegenwoordiger in de havenstaat.

2. Alle kosten in verband met de door de bevoegde instantie van een lidstaat ingevolge artikel 15 en artikel 20, lid 4, uitgevoerde inspecties komen ten laste van de eigenaar of de exploitant van het schip.

3. Indien een schip wordt aangehouden worden alle kosten in verband met de aanhouding in de haven gedragen door de eigenaar of de exploitant van het schip.

4. De aanhouding wordt pas opgeheven wanneer volledige betaling of een toereikende waarborg voor de vergoeding van de kosten is ontvangen.

*Artikel 28***Gegevens voor het toezicht op de uitvoering**

De lidstaten verstrekken de Commissie de in bijlage XIV genoemde informatie volgens de in die bijlage gestelde termijnen.

*Artikel 29***Toezicht op de naleving en toepassing door de lidstaten**

Met het oog op een doelmatige toepassing van deze richtlijn en ter wille van het toezicht op het algemene functioneren van de havenstaatcontrole in de Gemeenschap overeenkomstig artikel 2, onder b), punt i), van Verordening (EG) nr. 1406/2002 verzamelt de Commissie de nodige informatie en verricht zij bezoeken ter plaatse in de lidstaten.

*Artikel 30***Comitéprocedure**

1. De Commissie wordt bijgestaan door het bij artikel 3 van Verordening (EG) nr. 2099/2002 van het Europees Parlement en de Raad van 5 november 2002 ⁽¹⁾ ingestelde Comité voor maritieme veiligheid en voorkoming van verontreiniging door schepen (COSS).

2. Wanneer 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.

⁽¹⁾ PB L 324 van 29.11.2002, blz. 1. Verordening laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 93/2007 van de Commissie (PB L 22 van 31.1.2007, blz. 12).

De in artikel 5, lid 6, van Besluit 1999/468/EG bedoelde termijn wordt vastgesteld op drie maanden.

3. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn artikel 5 bis, leden 1 tot en met 4, en artikel 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van artikel 8 van dat besluit.

*Artikel 31***Wijzigingsprocedure**

Het is de taak van de Commissie om:

- a) de bijlagen, met uitzondering van bijlage I, aan te passen om rekening te houden met wijzigingen in de communautaire wetgeving inzake veiligheid op zee en de maritieme beveiliging, en de verdragen, internationale protocollen, codes en resoluties van de relevante internationale organisaties en ontwikkelingen in het MOU van Parijs die van kracht zijn geworden;
- b) de definities te wijzigen die verwijzen naar verdragen, internationale codes en resoluties en communautaire wetgeving die voor de toepassing van deze richtlijn relevant zijn.

Die maatregelen, die strekken tot wijziging van niet-essentiële onderdelen van deze richtlijn, worden vastgesteld overeenkomstig de regelgevingsprocedure met toetsing van artikel 30, lid 3.

De wijzigingen van de in artikel 2 bedoelde internationale instrumenten kunnen van het toepassingsgebied van deze richtlijn worden uitgesloten krachtens artikel 5 van Verordening (EG) nr. 2099/2002.

*Artikel 32***Uitvoeringsvoorschriften**

Bij de vaststelling van de in artikel 7, lid 4, artikel 9, lid 3, artikel 13, lid 3, artikel 14, lid 4, artikel 22, lid 5, en artikel 26, bedoelde uitvoeringsvoorschriften overeenkomstig de in artikel 30, leden 2 en 3, bedoelde procedures ziet de Commissie er in het bijzonder op toe dat in deze uitvoeringsvoorschriften rekening wordt gehouden met de expertise en de ervaringen die zijn opgedaan met de inspectieregeling in de Gemeenschap en in het gebied dat onder het MOU van Parijs valt.

*Artikel 33***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 ingevoerde sancties moeten doeltreffend, evenredig en afschrikkend zijn.

*Artikel 34***Evaluatie**

De Commissie evalueert de toepassing van deze richtlijn binnen 18 maanden na ... (*). De evaluatie omvat onder meer de uitvoering van de in artikel 5 vervatte algemene communautaire inspectieverplichting, het aantal havenstaatinspecteurs in elke lidstaat, het aantal inspecties dat is uitgevoerd alsmede de naleving van de jaarlijkse inspectieverplichting door elke lidstaat en de toepassing van de artikelen 6 en 7.

De Commissie deelt haar bevindingen mee aan het Parlement en de Raad en bepaalt of er een wijzigingsrichtlijn dan wel verdere wetgeving op dit gebied moet worden voorgesteld.

*Artikel 35***Uitvoering en kennisgeving**

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk op ... (**) aan deze richtlijn te voldoen.

2. Wanneer de lidstaten die maatregelen vaststellen, wordt in de bepalingen zelf of bij officiële bekendmaking daarvan naar deze richtlijn verwezen. In die bepalingen wordt tevens vermeld dat verwijzingen in bestaande wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen naar de bij deze richtlijn ingetrokken richtlijn gelden als verwijzingen naar de onderhavige richtlijn. De regels voor deze verwijzing en de formulering van die verklaring worden vastgesteld door de lidstaten.

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

4. Voorts informeert de Commissie het Europees Parlement en de Raad op gezette tijden over de bij de uitvoering van deze richtlijn in de lidstaten geboekte vooruitgang.

*Artikel 36***Intrekking**

Richtlijn 95/21/EG, zoals gewijzigd bij de in bijlage XV, deel A, genoemde richtlijnen, wordt hierbij met ingang van ... (***) ingetrokken, onverminderd de verplichtingen van de lidstaten met betrekking tot de in bijlage XV, deel B, genoemde termijnen voor omzetting in nationaal recht van de aldaar genoemde richtlijnen.

Verwijzingen naar de ingetrokken richtlijn gelden als verwijzingen naar de onderhavige richtlijn en worden gelezen volgens de concordantietabel in bijlage XVI.

*Artikel 37***Inwerkingtreding**

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

*Artikel 38***Adressaten**

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te ...

Voor het Europees Parlement

De voorzitter

...

Voor de Raad

De voorzitter

...

(*) Datum vermeld in artikel 35, lid 1.

(**) 36 maanden na de inwerkingtreding van deze richtlijn.

(***) De datum van inwerkingtreding van deze richtlijn.

BIJLAGE I

Elementen van de communautaire regeling inzake havenstaatcontrole

(als bedoeld in artikel 5)

De communautaire regeling inzake havenstaatcontrole omvat de volgende elementen:

I. Scheepsrisicoprofiel

Het risicoprofiel van een schip wordt bepaald door een combinatie van de volgende algemene en historische parameters:

1. Algemene parameters

a) Type van het schip,

Passagiersschepen, olie- en chemicaliëntankers, gastankers en bulkschepen worden geacht een hoger risico te vormen.

b) Ouderdom van het schip

Schepen ouder dan twaalf jaar vormen een hoger risico.

c) Prestaties van de vlaggenstaat

- i) Schepen die onder de vlag varen van een staat die binnen de EU of het gebied dat onder het MOU van Parijs valt een hoge aanhoudingsgraad heeft, worden als een hoger risico beschouwd.
- ii) Schepen die onder de vlag varen van een staat die binnen de EU of het gebied dat onder het MOU van Parijs valt een lage aanhoudingsgraad heeft, worden als een lager risico beschouwd.
- iii) Schepen die onder de vlag varen van een staat die overeenkomstig het kader en de procedures voor de vrijwillige audit van de lidstaten door de IMO het voorwerp heeft uitgemaakt van een voltooide audit en waarvoor in voorkomend geval een herstelactieplan is voorgelegd, worden als een lager risico beschouwd. Zodra de in artikel 9, lid 3, bedoelde maatregelen zijn aangenomen, dient de vlaggenstaat van dergelijke schepen aan te tonen dat de code voor de toepassing van verplichte IMO-instrumenten is nageleefd.

d) Erkende organisaties

- i) Schepen waarvan het certificaat is afgegeven door erkende organisaties met een, wat betreft de aanhoudingsgraad binnen de EU of het gebied dat onder de MOU van Parijs valt, laag of zeer laag prestatieniveau, worden als een hoger risico beschouwd.
- ii) Schepen waarvan het certificaat is afgegeven door erkende organisaties met een, wat betreft de aanhoudingsgraad binnen de EU of het gebied dat onder de MOU van Parijs valt, hoog prestatieniveau, worden als een lager risico beschouwd.
- iii) Schepen met een certificaat dat is afgegeven door een op grond van Richtlijn 94/75/EG van de Raad erkende organisatie worden als een lager risico beschouwd.

e) Prestaties van de rederij

- i) Schepen van een rederij die binnen de Gemeenschap of het gebied dat onder het MOU van Parijs valt en matig of slecht presteert inzake tekortkomingen en aanhoudingen van schepen, worden als een hoger risico beschouwd.
- ii) Schepen van een rederij die binnen de Gemeenschap of het gebied dat onder het MOU van Parijs valt en goed presteert inzake tekortkomingen en aanhoudingen van schepen, worden als een lager risico beschouwd.

2. Historische parameters

- i) Schepen die meer dan één keer zijn aangehouden worden als een hoger risico beschouwd.
- ii) Schepen die bij inspecties die tijdens de in bijlage II bedoelde periode zijn verricht, minder dan het in bijlage II bedoelde aantal tekortkomingen hadden, worden als een lager risico beschouwd.
- iii) Schepen die tijdens de in bijlage II bedoelde periode niet zijn aangehouden, worden als een lager risico beschouwd.

De risicoparameters worden gecombineerd door een weging te maken van de relatieve invloed van elke parameter op het totale risico van het schip voor de vaststelling van de volgende scheepsrisicoprofielen:

- hoog risico,
- normaal risico,
- laag risico.

Bij de bepaling van het risicoprofiel wordt vooral de nadruk gelegd op de parameters type schip, prestaties van de vlaggenstaat, van de classificatiebureaus en de rederijen.

II. Inspectie van schepen

1. Periodieke inspecties

Periodieke inspecties worden verricht op vooraf vastgestelde termijnen. De frequentie van de periodieke inspecties hangt af van het risicoprofiel van het schip. Schepen met een hoog risico worden minstens om de 6 maanden aan een periodieke inspectie onderworpen. Bij schepen met een ander risicoprofiel zal de termijn tussen twee periodieke inspecties toenemen naarmate het risico afneemt.

De lidstaten voeren een periodieke inspectie uit bij:

- elk schip met een hoog risicoprofiel dat tijdens de laatste zes maanden niet is geïnspecteerd in een haven binnen de EU of gebied dat onder het MOU van Parijs valt. Schepen met een hoog risico komen vanaf de 5e maand in aanmerking voor inspectie;
- elk schip met een normaal risicoprofiel dat tijdens de laatste 12 maanden niet is geïnspecteerd in een haven binnen de EU of gebied dat onder het MOU van Parijs valt. Schepen met een normaal risico komen vanaf de 10e maand in aanmerking voor inspectie;
- elk schip met een laag risicoprofiel dat tijdens de laatste 36 maanden niet is geïnspecteerd in een haven binnen de EU of gebied dat onder het MOU van Parijs valt. Schepen met een laag risico komen vanaf de 24e maand in aanmerking voor inspectie.

2. Aanvullende inspecties

Ongeacht de datum waarop de laatste inspectie heeft plaatsgevonden, wordt een schip onderworpen aan een inspectie wanneer een van de volgende dwingende of onverwachte factoren optreedt. De noodzaak om op basis van onverwachte factoren een aanvullende inspectie te verrichten, wordt evenwel overgelaten aan het professionele oordeel van de inspecteur.

2A. Dwingende factoren

Schepen ten aanzien waarvan de volgende dwingende factoren van toepassing zijn, worden geïnspecteerd, ongeacht de datum van hun laatste periodieke inspectie:

- Schepen waarvan de klassering om beveiligingsredenen is opgeheven of ingetrokken sedert de laatste inspectie in de Europese Unie of in het gebied dat onder het MOU van Parijs valt.
- Schepen die voorwerp zijn geweest van een rapport of een kennisgeving van een andere lidstaat.
- Schepen die niet terug te vinden zijn de inspectiedatabank.
- 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 gemanoeuvreerd, waarbij de door de IMO vastgestelde routingsmaatregelen, of veilige vaarpraktijken en -procedures niet in acht zijn genomen.

2B. Onverwachte factoren

Schepen ten aanzien waarvan de volgende onverwachte factoren van toepassing zijn, kunnen aan een inspectie worden onderworpen, ongeacht de datum van hun laatste periodieke inspectie. Het besluit om deze aanvullende inspectie te verrichten, wordt overgelaten aan het professionele oordeel van de bevoegde instantie.

- Schepen die:
 - op zodanige wijze zijn gebruikt dat zij gevaar voor personen, eigendommen of het milieu opleverden, of
 - niet hebben voldaan aan de aanbeveling inzake de vaart door de toegangswateren tot de Oostzee als opgenomen in de bijlage bij IMO-Resolutie MSC.138 (76),

- Schepen met een certificaat dat werd afgegeven door een voormalige erkende organisatie waarvan de erkenning werd ingetrokken na de laatste inspectie in de Europese Unie of het gebied dat onder hMOU van Parijs valt.
- Schepen waarbij door loodsen of havenautoriteiten of haveninstanties klaarblijkelijke anomalieën zijn gesignaleerd die afbreuk kunnen doen aan de veilige vaart of een dreiging vormen voor het milieu overeenkomstig artikel 22 van deze richtlijn.
- Schepen die niet aan de verplichtingen inzake aanmelding hebben voldaan als bedoeld in artikel 8 van de richtlijn, van Richtlijn 2000/59/EG, Richtlijn 2002/59/EG en, indien van toepassing, Verordening (EG) nr. 725/2004.
- Schepen waarover een rapport of klacht is ingediend door de kapitein, een bemanningslid of een persoon of organisatie die een rechtmatig belang heeft bij 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.
- Schepen die meer dan drie maanden geleden reeds eerder zijn aangehouden.
- Schepen waarbij opvallende tekortkomingen zijn vastgesteld, met uitzondering van schepen met tekortkomingen die binnen 14 dagen na het vertrek dienden te zijn verholpen, en schepen met tekortkomingen die voor het vertrek dienden te zijn verholpen.
- Schepen waarbij problemen met de lading zijn vastgesteld, met name schadelijke en gevaarlijke ladingen.
- Schepen die op zodanige wijze zijn gebruikt dat zij gevaar voor personen, eigendommen of het milieu opleverden.
- Schepen waarvan uit informatie uit betrouwbare bron blijkt dat hun risicoparameters verschillen van de geregistreerde parameters en dat het risiconiveau bijgevolg hoger ligt.

3. Inspectieregeling

3A. Schepen van prioriteitsklasse I worden als volgt geïnspecteerd:

- a) een uitgebreide inspectie:
 - schepen met een hoog risicoprofiel die in de laatste zes maanden niet zijn geïnspecteerd,
 - passagiersschepen, olietankers, gas- of chemicaliëntankers of bulkschepen ouder dan 12 jaar met een normaal risicoprofiel die in de laatste 12 maanden niet zijn geïnspecteerd,
- b) een eerste of, in voorkomend geval, meer gedetailleerde inspectie:
 - schepen met een normaal risicoprofiel die geen passagiersschepen, olietankers, gas- of chemicaliëntankers of bulkschepen ouder dan 12 jaar zijn, die in de laatste 12 maanden niet zijn geïnspecteerd,
- c) in geval van een dwingende factor:
 - wordt er, afhankelijk van het professionele oordeel van de inspecteur, een meer gedetailleerde of een uitgebreide inspectie verricht van schepen met een hoog risicoprofiel en van passagiersschepen, olietankers, gas- of chemicaliëntankers of bulkschepen ouder dan 12 jaar,
 - wordt er een meer gedetailleerde inspectie verricht van schepen die geen passagiersschepen, olietankers, gas- of chemicaliëntankers of bulkschepen ouder dan 12 jaar zijn.

3B. Schepen van prioriteitsklasse II kunnen als volgt worden geïnspecteerd:

- a) een mogelijk uitgebreide inspectie:
 - schepen met een hoog risicoprofiel die in de laatste vijf maanden niet zijn geïnspecteerd,
 - passagiersschepen, olietankers, gas- of chemicaliëntankers of bulkschepen ouder dan 12 jaar met een normaal risicoprofiel die in de laatste 10 maanden niet zijn geïnspecteerd, of
 - passagiersschepen, olietankers, gas- of chemicaliëntankers of bulkschepen ouder dan 12 jaar met een laag risicoprofiel die in de laatste 24 maanden niet zijn geïnspecteerd,
- b) een mogelijk eerste of, in voorkomend geval, meer gedetailleerde inspectie:
 - schepen met een normaal risicoprofiel die geen passagiersschepen, olietankers, gas- of chemicaliëntankers of bulkschepen ouder dan 12 jaar zijn en die in de laatste 10 maanden niet zijn geïnspecteerd, of
 - schepen met een laag risicoprofiel die geen passagiersschepen, olietankers, gas- of chemicaliëntankers of bulkschepen ouder dan 12 jaar zijn en die in de laatste 24 maanden niet zijn geïnspecteerd,

c) in geval van een onverwachte factor:

- kan er, afhankelijk van het professionele oordeel van de inspecteur, een meer gedetailleerde of een uitgebreide inspectie worden verricht van schepen met een hoog risicoprofiel en van passagiersschepen, olietankers, gas- of chemicaliëntankers of bulkschepen ouder dan 12 jaar,
 - kan er een meer gedetailleerde inspectie worden verricht van schepen die geen passagiersschepen, olietankers, gas- of chemicaliëntankers of bulkschepen ouder dan 12 jaar zijn.
-

BIJLAGE II

Ontwerp van scheepsrisicoprofielen

(als bedoeld in artikel 9, lid 2)

		Profiel					
		Schip met hoog risico (SHR)		Schip met normaal risico (SNR)	Schip met laag risico (SLR)		
Algemene parameters		Criteria	Wegingspunten	Criteria	Criteria		
1	Type schip	Chemicaliëntanker Gastanker Olietanker Bulkschip Passagiersschip	2	schip met noch laag, noch hoog risico	Alle types		
2	Leeftijd schip	alle types > 12 j	1		Alle leeftijden		
3a	Vlag	ZGW-lijst	Zwart — ZHR, HR, M tot HR		2	Wit	
			Zwart — MR		1		
3b		IMO-Audit	—		—	Ja	
4a	Erkende organisatie	Prestatie	H		—	—	Hoog
			M		—	—	—
			L		Laag	1	—
			ZL		Zeer laag	—	—
4b		Erkend door EU	—		—	Ja	
5	Rederij	Prestatie	H		—	—	Hoog
			M		—	—	—
			L		Laag	2	—
			ZL	Zeer laag	—	—	
Historische parameters							
6	Aantal tekortkomingen geregistreerd bij elke inspectie in voorgaande 36 maanden	Tekortkomingen	Komt niet in aanmerking	—	≤ 5 (en ten minste één inspectie in voorgaande 36 maanden)		
7	Aantal aanhoudingen in voorgaande 36 maanden	Aanhoudingen	≥ 2 aanhoudingen	1	Geen aanhouding		

SHR zijn schepen die voldoen aan de criteria met een totale waarde van 5 of meer wegingspunten.

SLR zijn schepen die voldoen aan alle criteria van de parameters voor een laag risico.

SNR zijn schepen die noch SHR, noch SLR zijn.

*BIJLAGE III***Aanmelding**

(als bedoeld in artikel 8, lid 1)

Informatie die moet worden verstrekt overeenkomstig artikel 8, lid 1:

De volgende informatie wordt verstrekt aan de havenautoriteit, de haveninstantie of de daartoe aangestelde organisatie of instantie ten minste drie dagen voor het vermoedelijke tijdstip van aankomst in de haven of vóór het vertrek in de vorige haven indien de reis naar verwachting minder dan drie dagen in beslag zal nemen:

- a) scheepsidentificatienummer (naam, roepletters, IMO-identificatienummer of MMSI-nummer);
- b) geplande duur van het verblijf in de haven;
- c) voor tankers:
 - i) configuratie: enkelwandig, enkelwandig met SBT, dubbelwandig;
 - ii) conditie van de lading en ballasttanks; vol, leeg, gevuld met inerte gassen;
 - iii) volume en aard van de lading;
- d) geplande handelingen in de haven van bestemming (laden, lossen, andere);
- e) geplande wettelijk voorgeschreven inspectie en belangrijke onderhouds- en reparatiewerkzaamheden, uit te voeren in de haven van bestemming;
- f) datum van de laatste uitgebreide inspectie in het gebied dat onder het MOU van Parijs valt.

*BIJLAGE IV***Lijst van certificaten en documenten**

(als bedoeld in artikel 12, lid 1)

1. Meetbrief (1969).
2. — Veiligheidscertificaat voor passagiersschepen,
 - veiligheidsconstructiecertificaat voor vrachtschepen,
 - uitrustingscertificaat voor vrachtschepen,
 - radioveiligheidscertificaat voor vrachtschepen,
 - certificaat van vrijstelling, inclusief, waar nodig, de vrachtlijst,
 - veiligheidscertificaat voor vrachtschepen.
3. Internationaal scheepsbeveiligingscertificaat (ISSC) voor het schip.
4. Continuous Synopsis Record van het schip.
5. Internationaal certificaat van geschiktheid voor het vervoer van vloeibare gassen in bulk:
 - Certificaat van geschiktheid voor het vervoer van vloeibare gassen in bulk.
6. Internationaal certificaat van geschiktheid voor het vervoer van gevaarlijke chemicaliën in bulk:
 - Certificaat van geschiktheid voor het vervoer van gevaarlijke chemicaliën in bulk.
7. Internationaal certificaat ter voorkoming van verontreiniging door olie.
8. Internationaal certificaat ter voorkoming van verontreiniging door het vervoer van schadelijke vloeistoffen in bulk.
9. Internationaal certificaat van uitwatering (1966):
 - Internationaal certificaat van vrijstelling van uitwatering.
10. Oliejournaal, delen I en II.
11. Ladingjournaal.
12. Verklaring van minimum-bemanningssterkte.

13. Certificaten of andere documenten, vereist krachtens de bepalingen van het STCW-verdrag.
14. Keuringsdocumenten (IAO-Verdrag nr. 73 betreffende medische keuring van zeevarenden).
15. Tabel met de arbeidsorganisatie aan boord (IAO-Verdrag nr. 180 en STCW-Verdrag nr. 95).
16. Register van de werk- en rusttijden van zeevarenden (IAO-Verdrag nr. 180).
17. Stabiliteitsgegevens.
18. 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 74, hoofdstuk IX).
19. Certificaten met betrekking tot de sterkte van de scheepsromp en de machines, afgegeven door de betrokken erkende organisatie (is alleen vereist als het schip bij een erkende organisatie geklasseerd is).
20. Document van overeenstemming met de bijzondere eisen die gelden voor schepen die gevaarlijke goederen vervoeren.
21. Veiligheidscertificaat voor hogesnelheidsvaartuigen en vergunning voor de exploitatie van hogesnelheidsvaartuigen.
22. Speciale lijst of manifest van gevaarlijke goederen, of gedetailleerd stuwplan.
23. Scheepsdagboek voor het bijhouden van tests en oefeningen, waaronder veiligheidsoefeningen, en het logboek voor aantekening van inspectie en onderhoud van reddingsmiddelen en -voorzieningen en van brandblusmiddelen en -voorzieningen.
24. Veiligheidscertificaat voor schepen voor bijzondere doeleinden.
25. Veiligheidscertificaat voor mobiele offshore-boorinstallaties.
26. Voor olietankers, de aantekeningen van het olielozingsbewakings- en -regelsysteem voor de laatste reis in ballast.
27. De monsterrol, het brandbestrijdingsplan, en voor passagiersschepen een schadebestrijdingsplan.
28. Scheepsnoodplan voor olieverontreiniging.
29. Inspectierapport (bij bulk vervoerders en olietankers).
30. Rapporten van vorige havenstaatcontrole-inspecties.
31. Voor roropassagiersschepen, gegevens over de A/A-max. ratio.
32. Vergunning voor het vervoer van graan.
33. Handleiding voor het vastzetten van lading.
34. Plan voor het beheer van afvalstoffen en afvalstoffenjournaal.
35. Beslissingsondersteunend systeem voor kapiteins van passagiersschepen.
36. SAR-samenwerkingsplan voor passagiersschepen die op vaste routes opereren.
37. Lijst van operationele beperkingen voor passagiersschepen.
38. Bulkcarrierboekje (Bulk carrier booklet).
39. Laad- en losplan voor bulkschepen.
40. 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).
- [41. Certificaat verplicht overeenkomstig Richtlijn 2008/.../EG van ... het Europees Parlement en de Raad betreffende wettelijke aansprakelijkheid en financiële zekerheden van scheepseigenaars.
42. Bij ongevallen verplicht certificaat overeenkomstig Verordening (EG) nr. .../2008 betreffende de aansprakelijkheid van vervoerders van passagiers over zee en de binnenwateren ⁽¹⁾.]
43. Internationaal Certificaat van voorkoming van luchtverontreiniging.
44. Internationaal Certificaat van voorkoming van verontreiniging van het riool- of afvalwater.

⁽¹⁾ De opnemings van de punten 41 en 42 is afhankelijk van de aanneming van de respectieve wetgevingsbepalingen in het derde pakket maritieme veiligheid.

BIJLAGE V

Niet-limitatieve lijst van „gegronde redenen”

(als bedoeld in artikel 12, lid 3)

A. Voorbeelden van gegronde redenen voor een gedetailleerde inspectie

1. De schepen als omschreven in bijlage II, deel II, punten 2A en 2B.
2. Het niet behoorlijk bijgehouden zijn van het oliejournaal.
3. De ontdekking van onnauwkeurigheden bij de controle van de certificaten en de andere documenten.
4. Aanwijzingen dat de bemanningsleden niet kunnen voldoen aan de eisen inzake communicatie aan boord van artikel 17 van Richtlijn 2001/25/EG van het Europees Parlement en de Raad van 4 april 2001 inzake het minimumopleidingsniveau van zeevarenden ⁽¹⁾.
5. Een certificaat dat op frauduleuze wijze is verkregen of waarvan de houder niet de persoon is aan wie het oorspronkelijk werd afgegeven.
6. Een schip met een kapitein, officier of kwalificatie met een certificaat dat is afgegeven door een land dat het STCW-Verdrag niet heeft geratificeerd.
7. 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 voorgescreven maximumpeil.
8. Het niet kunnen voorleggen door de kapitein van een olietanker van de aantekeningen van het olielozingsbewakings- en -regelsysteem voor de laatste reis in ballast.
9. Het ontbreken van een bijgewerkte monsterrol, of bemanningsleden die niet weten wat hun taak is in geval van brand of bij een bevel om het schip te verlaten.
10. De uitzending van foutieve noodsignalen die niet is gevolgd door een passende annuleringsprocedure.
11. Het ontbreken van door de verdragen voorgeschreven belangrijke uitrusting of voorzieningen.
12. Buitengewoon onhygiënische toestanden aan boord van het schip.
13. 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.
14. 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.
15. Het ontbreken van een tabel met de arbeidsorganisatie aan boord of een register met de werk- en rusttijden van de bemanning.

B. Voorbeelden van gegronde redenen voor de controle van beveiligingsaspecten op schepen

1. Tijdens de eerste havenstaatcontrole kan de inspecteur op de volgende manier vaststellen dat er gegronde redenen zijn voor aanvullende beveiligingscontroles:
 - 1.1. Het ISSC is ongeldig of verlopen.
 - 1.2. Het veiligheidsniveau van het schip is lager dan dat van de haven.
 - 1.3. Op het schip hebben geen veiligheidsoefeningen plaatsgevonden.
 - 1.4. De verslagen van de laatste 10 transacties tussen schip en haven of tussen schepen onderling zijn onvolledig.
 - 1.5. Bewijs of constatering dat belangrijke bemanningsleden van het schip niet met elkaar kunnen communiceren.
 - 1.6. Bewijs dat de veiligheidsvoorzieningen ernstige tekortkomingen vertonen.
 - 1.7. Informatie van derde partijen zoals een rapport of verslag met informatie inzake veiligheid.
 - 1.8. Het schip bezit een tijdelijk internationaal scheepsbeveiligingscertificaat (ISSC) dat op latere datum en aansluitend bij een eerder tijdelijk ISSC werd afgegeven en de inspecteur is beroepsmatig van oordeel dat de rederij dit certificaat heeft aangevraagd om na het verstrijken van het eerste tijdelijke certificaat niet volledig te hoeven voldoen aan SOLAS 74, hoofdstuk XI-2 en deel A van de ISPS-Code. In deel A van de ISPS-Code wordt vermeld in welke omstandigheden een tijdelijk certificaat mag worden verleend.

(¹) PB L 136 van 18.5.2001, blz. 17. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 2005/45/EG (PB L 255 van 30.9.2005, blz. 160).

2. Indien gegronde redenen worden vastgesteld als hierboven vermeld, brengt de inspecteur de voor de veiligheid bevoegde instantie daarvan onverwijld op de hoogte (tenzij de inspecteur ook naar behoren is gemachtigd tot het uitvoeren van veiligheidsinspecties). De voor veiligheid bevoegde instantie besluit vervolgens, rekening houdend met het veiligheidsniveau overeenkomstig Voorschrift nr. 9 van SOLAS 74, hoofdstuk XI, welke controlemaatregelen nodig zijn.
3. Andere dan de voormelde gegronde redenen moeten worden beoordeeld door een naar behoren inzake beveiligingsaspecten gemachtigde functionaris.

BIJLAGE VI

Procedures voor de controle van schepen

(als bedoeld in artikel 14, lid 1)

Bijlage I „Havenstaatscontroleprocedures” van het MOU van Parijs en de volgende, door het MOU van Parijs vastgestelde instructies, in hun bijgewerkte versie:

- Instruction 33/2000/02: Operational Control on Ferries and Passenger Ships (Operationele controle op veerboten en passagiersschepen),
- Instruction 35/2002/02: Guidelines for PSCOs on Electronic Charts (Richtsnoeren voor inspecteurs inzake havenstaatcontrole betreffende elektronische kaarten),
- Instruction 36/2003/08: Guidance for Inspection on Working and Living Conditions (Richtsnoeren voor inspectie betreffende leef- en werkomstandigheden),
- Instruction 37/2004/02: Guidelines in Compliance with STCW 78/95 Convention as Amended (Richtsnoeren overeenkomstig het STCW-verdrag nr. 78/95, als gewijzigd),
- Instruction 37/2004/05: Guidelines on the Inspection of Hours of Work/Rest (Richtsnoeren betreffende de inspectie van arbeids/rusttijden),
- Instruction 37/2004/10: Guidelines for Port State Control Officers on Security Aspects (Richtsnoeren voor inspecteurs inzake havenstaatcontrole betreffende beveiligingsaspecten),
- Instruction 38/2005/02: Guidelines for PSCO's Checking a Voyage Data Recorder (VDR) (Richtsnoeren voor inspecteurs inzake havenstaatcontrole voor de controle van een reisgegevensrecorder (VDR)),
- Instruction 38/2005/05: Guidelines on MARPOL 73/78 Annex I (Richtsnoeren betreffende MARPOL 79/78 bijlage I),
- Instruction 38/2005/07: Guidelines on Control of the Condition Assessment Scheme (CAS) of Single Hull Oil Tankers (Richtsnoeren betreffende de controle inzake de keuringsregeling scheepvaart (CAS) van enkelwandige olietankers),
- Instruction 39/2006/01: Guidelines for the Port State Control Officer on the ISM-Code (Richtsnoeren voor inspecteurs inzake havenstaatcontrole betreffende de ISM Code),
- Instruction 39/2006/02: Guidelines for Port State Control Officers on Control of GMDSS (Richtsnoeren voor inspecteurs inzake havenstaatcontrole betreffende de controle van het GMDSS),
- Instruction 39/2006/03: Optimisation of Banning and Notification Checklist (Optimalisering van de lijst van toegangsverboden en aanmeldingen),
- Instruction 39/2006/10: Guidelines for PSCOs for the Examination of Ballast Tanks and Main Power Failure Simulation (black-out test) (Richtsnoeren voor inspecteurs inzake havenstaatcontrole voor het onderzoeken van ballasttanks en de simulatie van een onderbreking van de hoofdelektriciteitsvoorziening (black-out test)),
- Instruction 39/2006/11: Guidance for Checking the Structure of Bulk Carriers (Richtsnoeren voor het onderzoeken van de structuur van bulkschepen),
- Instruction 39/2006/12: Code of Good Practice for Port State Control Officers (Gedragscode voor inspecteurs inzake havenstaatcontrole),
- Instruction 40/2007/04: Criteria for Responsibility Assessment of Recognised Organisations (R/O) (Criteria voor de beoordeling van de verantwoordelijkheid van erkende organisaties (R/O)),
- Instruction 40/2007/09: Guidelines for Port State Control Inspections for Compliance with Annex VI of MARPOL 73/78 (Richtsnoeren voor inspecties inzake havenstaatcontrole met het oog op de naleving van Bijlage VI van MARPOL 73/78).

BIJLAGE VII

Uitgebreide inspectie van schepen

(als bedoeld in artikel 13)

Een uitgebreide inspectie heeft in het bijzonder betrekking op de algemene toestand van de volgende risicogebieden:

- documentatie
- structurele toestand
- weerbestendigheid
- noodvoorzieningen
- radiocommunicatie
- ladingsoperaties
- brandveiligheid
- alarmsystemen
- leef- en werkomstandigheden
- navigatieapparatuur
- reddingsmiddelen
- gevaarlijke goederen
- voortstuwing en hulpmachines
- preventie van vervuiling.

Voorts omvat een uitgebreide inspectie — voor zover dat mogelijk is gelet op de praktische haalbaarheid of op mogelijke dwingende omstandigheden in verband met de veiligheid van personen, het schip of de haven — de verificatie van specifieke elementen van risicogebieden afhankelijk van het type schip dat wordt geïnspecteerd, als bepaald overeenkomstig artikel 13, lid 3.

BIJLAGE VIII

Bepalingen betreffende de weigering van toegang tot havens in de gemeenschap

(als bedoeld in artikel 15)

1. Indien aan de in artikel 15, lid 1, beschreven voorwaarden wordt voldaan, stelt de bevoegde autoriteit van de haven waar het schip voor de derde maal is aangehouden, de kapitein van het schip er schriftelijk van in kennis dat een weigering van toegang zal worden uitgevaardigd die onmiddellijk van kracht wordt nadat het schip de haven heeft verlaten. Het toegangsverbod wordt onmiddellijk van kracht nadat het schip de haven heeft verlaten na het wegwerken van de tekortkomingen op grond waarvan het werd aangehouden.
2. De bevoegde autoriteit bezorgt ook een afschrift van de weigering van toegang aan de administratie van de vlaggenstaat, de betrokken erkende organisatie, de andere lidstaten, de andere partijen bij het MOU van Parijs de Commissie, en het secretariaat van het MOU van Parijs. De bevoegde instantie zorgt ervoor dat de informatie betreffende de weigering van toegang onverwijld wordt opgenomen in de inspectiedatabank.
3. Om het toegangsverbod te laten opheffen moet de eigenaar of de exploitant een formeel verzoek indienen bij de bevoegde instantie van de lidstaat die het toegangsverbod heeft opgelegd. Dit verzoek dient vergezeld te gaan van een door de administratie van de vlaggenstaat, na een bezoek aan boord van een door de administratie van de vlaggenstaat naar behoren gemachtigde inspecteur, afgegeven document waarin wordt aangetoond dat het schip volledig aan de eisen in de toepasselijke bepalingen van de internationale verdragen voldoet. De administratie van de vlaggenstaat levert aan de bevoegde instantie een bewijs van het uitgevoerde bezoek aan boord.
4. Het verzoek om het toegangsverbod op te heffen, dient eventueel ook te worden vergezeld van een document van het classificatiebureau dat het schip na een bezoek aan boord door een inspecteur van het classificatiebureau heeft geklasseerd en waaruit blijkt dat het schip voldoet aan de classificatienormen die door dat bureau zijn vastgesteld. Het classificatiebureau levert aan de bevoegde instantie een bewijs van het uitgevoerde bezoek aan boord.

5. Het toegangsverbod kan slechts worden opgeheven na afloop van de in artikel 15 van deze richtlijn bedoelde periode en na een nieuwe inspectie van het schip in een overeengekomen haven.
Indien de overeengekomen haven zich in een lidstaat bevindt, kan de bevoegde instantie van die lidstaat op verzoek van de bevoegde instantie die het toegangsverbod heeft opgelegd, het schip toestaan zich naar de overeengekomen haven te begeven voor een nieuwe inspectie. In dat geval worden in de haven geen ladingoperaties uitgevoerd totdat de weigering van toegang is ingetrokken.
6. Indien de aanhouding op grond waarvan een toegangsverbod is uitgevaardigd onder meer gebaseerd is op structurele tekortkomingen aan het schip, kan de bevoegde instantie die de weigering van toegang heeft uitgevaardigd eisen dat bepaalde ruimtes, waaronder laadruimtes en tanks, worden vrijgemaakt voor onderzoek tijdens een nieuwe inspectie.
7. De nieuwe inspectie wordt uitgevoerd door de bevoegde instantie van de lidstaat die de weigering van toegang heeft opgelegd of, met diens toestemming, door de bevoegde instantie van de haven van bestemming. De bevoegde autoriteit kan een aankondiging tot 14 dagen voor de herinspectie vereisen. Ten genoegen van de betrokken lidstaat wordt aangetoond dat het schip volledig voldoet aan de toepasselijke voorschriften van de internationale verdragen.
8. De hernieuwde inspectie bestaat uit een uitgebreide inspectie die ten minste de relevante punten van bijlage VII dient te omvatten.
9. Alle kosten van deze uitgebreide inspectie worden door de eigenaar of de exploitant van het schip gedragen.
10. Indien de resultaten van de uitgebreide inspectie de lidstaat voldoen in overeenstemming met bijlage VII moet het toegangsverbod worden opgeheven en wordt de rederij van het schip daar schriftelijk van in kennis gesteld.
11. De bevoegde autoriteit moet haar beslissing ook schriftelijk meedelen aan de administratie van de vlaggenstaat, het betrokken classificatiebureau, de andere lidstaten, de andere partijen bij het MOU van Parijs, de Commissie en het secretariaat van het MOU van Parijs. De bevoegde instantie zorgt er na de opheffing van de weigering van toegang tevens voor dat de inspectiedatabank onverwijld wordt aangepast.
12. Informatie over schepen waaraan de toegang tot havens in de Gemeenschap is ontzegd, moet in de inspectiedatabank beschikbaar worden gesteld en worden bekendgemaakt overeenkomstig de bepalingen van artikel 25 en van bijlage XIII.

BIJLAGE IX

Inspectieverslag

(als bedoeld in artikel 16)

Het inspectierapport moet tenminste de volgende punten omvatten:

I. Algemene punten

1. Bevoegde instantie die het rapport heeft geschreven
2. Datum en plaats van inspectie
3. Naam van het geïnspecteerde schip
4. Vlag
5. Type schip (als aangeduid in het veiligheidsbeleidscertificaat)
6. IMO-identificatienummer
7. Roepnaam
8. Tonnage (gt)
9. Draagvermogen (voor zover van toepassing)
10. Bouwjaar, bepaald op basis van de datum op de veiligheidscertificaten van het schip
11. Het classificatiebureau of de classificatiebureaus, alsmede enige andere organisatie, voor zover van toepassing, die voor dit schip de eventuele classificatiecertificaten heeft/hebben afgegeven
12. De erkende organisatie of organisaties, en/of elke andere partij die namens de vlaggenstaat certificaten heeft afgegeven voor dit schip in overeenstemming met de toepasselijke verdragen

13. Naam en adres van de rederij 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 gedetailleerde 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. Haven waar en datum waarop de laatste tussentijdse of jaarlijkse inspectie of inspectie met het oog op verlenging heeft plaatsgevonden en de naam van de organisatie die de inspectie heeft uitgevoerd
4. Soort inspectie (inspectie, gedetailleerde inspectie, uitgebreide inspectie)
5. Aard van de tekortkomingen
6. Genomen maatregelen

III. Aanvullende informatie in het 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. Aanwijzingen omtrent de vraag of de erkende organisatie, of een andere particuliere instelling die de desbetreffende controle heeft verricht, verantwoordelijkheid droeg in verband met de tekortkoming, of de combinatie van tekortkomingen, die tot de aanhouding heeft geleid
5. Genomen maatregelen

BIJLAGE X

Criteria voor de aanhouding van een schip

(bedoeld in artikel 18, lid 3)

INLEIDING

Alvorens te bepalen of tijdens een inspectie geconstateerde tekortkomingen aanhouding van het betrokken schip rechtvaardigen, past de inspecteur de in de punten 1 en 2 genoemde criteria toe.

Punt 3 bevat een niet-limitatieve lijst van tekortkomingen die op zich aanhouding van het betrokken schip kunnen rechtvaardigen (artikel 18, lid 4).

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:

- a) naar behoren is voldaan aan de eisen van voorschrift I/11(c) van SOLAS 74 betreffende kennisgeving aan de administratie van de vlaggenstaat, de aangewezen inspecteur of de erkende organisatie die verantwoordelijk is voor de afgifte van het desbetreffende certificaat;
- b) de kapitein of eigenaar van het schip, voordat 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 vlaggenstaat;
- c) door het schip naar genoegen van de bevoegde autoriteit passende herstelmaatregelen worden getroffen, en tevens;
- d) 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.

1. BELANGRIJKSTE CRITERIA

Wanneer hij beroepshalve moet beoordelen of een schip al dan niet moet worden aangehouden, dient de inspecteur de volgende criteria toe te passen:

Tijdschema:

Schepen die niet veilig zee kunnen kiezen, worden bij de eerste inspectie aangehouden, ongeacht de tijd die het schip in de haven zal doorbrengen.

Criterium:

Het schip wordt aangehouden indien de tekortkomingen zo ernstig zijn dat een inspecteur het opnieuw moet bezoeken om zich er vóór afvaart van te vergewissen dat deze zijn verholpen.

De ernst van de tekortkomingen wordt bepaald door de noodzaak dat de inspecteur terugkeert naar het schip. Dit brengt echter niet in alle gevallen deze verplichting mee. Wel betekent het dat de instantie op enigerlei wijze, bij voorkeur door een hernieuwd bezoek, verifieert dat de tekortkomingen vóór het vertrek zijn verholpen.

2. TOEPASSING VAN DE BELANGRIJKSTE CRITERIA

Wanneer hij beslist of de tekortkomingen van een schip ernstig genoeg zijn om het schip aan te houden, dient de inspecteur te beoordelen of:

1. het schip de vereiste documenten heeft en of deze geldig zijn;
2. het schip over de bemanning als vereist in de Verklaring van Minimum-bemanningssterkte beschikt.

Gedurende de inspectie dient de inspecteur te bekijken of het schip en/of de bemanning in staat is:

3. de volgende bestemming veilig te bereiken;
4. tot de volgende bestemming de lading veilig te behandelen, te vervoeren en te controleren;
5. tot de volgende bestemming de machinekamer veilig te bedienen;
6. tot de volgende bestemming een goede voortstuwing en besturing te handhaven;
7. tot de volgende bestemming zo nodig efficiënt een brand te blussen in enig deel van het schip;
8. tot de volgende bestemming, wanneer nodig, het schip snel en veilig te verlaten en reddingswerkzaamheden te verrichten;
9. tot de volgende bestemming verontreiniging van het milieu te voorkomen;
10. tot de volgende bestemming een passende stabiliteit te handhaven;
11. tot de volgende bestemming het schip waterdicht en intact te houden;
12. tot de volgende bestemming zo nodig in noodsituaties te communiceren;
13. tot de volgende bestemming te zorgen voor veilige en gezonde omstandigheden aan boord;
14. bij een ongeluk zoveel mogelijk informatie te verstrekken.

Indien het antwoord op een van deze vragen ontkennend luidt, wordt, rekening houdend met alle geconstateerde tekortkomingen, aanhouding ernstig overwogen. Ook een combinatie van minder ernstige tekortkomingen kan aanhouding van het schip rechtvaardigen.

3. Om de inspecteur te helpen bij de toepassing van deze criteria, volgt hier een lijst van naar de betrokken verdragen en/of Codes gegroepeerde tekortkomingen die als dermate ernstig worden beschouwd dat zij de aanhouding van het betrokken schip kunnen rechtvaardigen. Deze lijst is niet limitatief.

3.1. Algemeen

Het ontbreken van geldige certificaten en documenten als vereist bij de relevante instrumenten. Schepen die onder de vlag varen van Staten die geen partij zijn bij een relevant verdrag of die een ander relevant instrument niet ten uitvoer hebben gelegd, zijn echter niet gerechtigd de certificaten van het verdrag of het andere relevante instrument in bezit te hebben. Daarom is het ontbreken van de vereiste certificaten op zich geen reden om deze schepen aan te houden; door toepassing van de „geen gunstiger behandeling-clausule” dient echter in aanzienlijke mate naleving van de bepalingen geëist te worden alvorens het schip kan vertrekken.

3.2. Werkingssfeer van SOLAS 74

1. Slechte werking van de voortstuwing en andere essentiële machines en van de elektrische installatie.
2. Onvoldoende schone machinekamer, teveel olie-watmengsel in de bilges, isolatie van leidingen met inbegrip van de uitlaatleidingen in de machinekamer, aangetast door olie, slecht functioneren van de lensinrichting.
3. Slecht functioneren van de noodgenerator, noodverlichting, accumulatoren en schakelaars.
4. Slechte werking van de hoofd- en hulpstuurinrichting.
5. Het ontbreken, onvoldoende capaciteit of ernstige beschadiging van individuele reddingsmiddelen, van reddingsboten en installaties om deze te water te brengen.

6. Het ontbreken van brandopsporingssystemen, brandalarm, blusuitrusting, vast aangebrachte blusinstallaties, ventilatieafsluiters, brandkleppen, snelsluitinrichtingen, of, indien wel aanwezig, het niet-conform of in slechte staat zijn in een mate die niet verenigbaar is met de bestemming ervan.
 7. Het ontbreken, het in slechte toestand verkeren of het niet juist werken van de brandbescherming aan dek van tankers.
 8. Het ontbreken, het niet-conform zijn of de slechte toestand van lichtseinen, dagmerken of geluidsseinen.
 9. Het ontbreken of het niet goed werken van de radio-uitrusting voor nood- en veiligheidscommunicatie.
 10. Het ontbreken of het niet goed werken van navigatiemiddelen, rekening houdend met de bepalingen van SOLAS 74-voorschrift V/16.2.
 11. Het ontbreken van bijgewerkte zeekaarten en/of alle andere nautische publicaties die nodig zijn voor de voorgenomen reis, rekening houdend met het feit dat een goedgekeurd Electronic Chart Display and Information System (ECDIS-elektronische navigatiekaarten) op basis van officiële gegevens als vervanging voor papieren kaarten mag worden gebruikt.
 12. Het ontbreken van vonkvrije afvoerventilatie voor ladingpompkamers.
 13. Ernstige tekortkoming van de operationele voorschriften, als beschreven in deel 5.5 van bijlage 1 bij het MOU van Parijs.
 14. Aantal, samenstelling of diplomering van de bemanning is niet in overeenstemming met de verklaring van minimumbemanningssterkte.
 15. Het niet uitvoeren van het uitgebreide inspectieprogramma overeenkomstig SOLAS 74, hoofdstuk XI, voorschrift 2.
- 3.3. Werkingssfeer van de IBC-code
1. Vervoer van een stof die niet vermeld wordt in het certificaat van geschiktheid, of het ontbreken van informatie over de lading.
 2. Het ontbreken of beschadigd zijn van hoge-drukveiligheidsinrichtingen.
 3. De elektrische installatie is niet intrinsiek veilig of stemt niet overeen met de eisen van de code.
 4. Ontbrandbaar materiaal op gevaarlijke plaatsen.
 5. Niet voldoen aan speciale voorschriften.
 6. Overschrijding van de maximaal toegestane hoeveelheid lading per tank.
 7. Onvoldoende bescherming tegen hitte van kwetsbare producten.
- 3.4. Werkingssfeer van de IGC-code
1. Vervoer van een stof die niet vermeld wordt in het certificaat van geschiktheid, of het ontbreken van informatie over de lading.
 2. Het ontbreken van middelen om accommodatie of dienstruimten af te sluiten.
 3. Schotten niet gasdicht.
 4. Tekortkoming aan de luchtsluizen.
 5. Het ontbreken of niet goed werken van snelafsluiters.
 6. Het ontbreken of niet goed werken van veiligheidsafsluiters.
 7. Elektrische installatie is niet intrinsiek veilig en correspondeert niet met de eisen van de code.
 8. Ventilatoren in het ladinggedeelte niet bruikbaar.
 9. Niet werkende drukalarmen voor ladingtanks.
 10. Het gasdetectieapparaat en/of detectieapparaat voor giftig gas vertoont/vertonen gebreken.
 11. Vervoer zonder geldig inhibitor-certificaat van stoffen waarvan reactie moet worden tegengegaan.
- 3.5. Werkingssfeer van het Verdrag betreffende de uitwatering
1. Belangrijke plaatsen hebben schade of corrosie of putjes in de platen en daarmee gepaard gaande verstijving van dekken en romp, die van invloed is op de zeewaardigheid of het plaatselijk bestand zijn tegen ladingen, tenzij passende voorlopige reparaties worden uitgevoerd om een reis naar een haven voor definitieve reparatie mogelijk te maken.
 2. Een geconstateerd geval van onvoldoende stabiliteit.
 3. Het ontbreken van voldoende en betrouwbare informatie in goedgekeurde vorm op grond waarvan de kapitein op snelle en eenvoudige wijze het laden en het ballasten van zijn schip kan regelen, zodanig dat er in alle stadia en onder wisselende omstandigheden tijdens de reis een veilige stabiliteitsmarge is en dat het ontstaan van onaanvaardbare spanningen op de constructie van het schip vermeden wordt.
 4. Sluitwerk, luiken en waterdichte deuren ontbreken, verkeren in slechte staat of vertonen gebreken.
 5. Overbelading.
 6. Ontbreken of onleesbaarheid van het uitwateringsmerk.

- 3.6. Werkingssfeer van het MARPOL-Verdrag, bijlage I
1. Het ontbreken, ernstige beschadiging of het niet goed werken van het olie-waterafscheidingsstelsel, het bewakings- en regelsysteem voor de olielozingen of de alarminrichting wanneer de limiet van 15 delen olie per miljoen in een mengsel wordt overschreden.
 2. Overblijvende capaciteit van de sloptank is onvoldoende voor de voorgenomen reis.
 3. Het oliejournaal is niet aanwezig.
 4. Niet toegestane omloopleiding voor lozing aangebracht.
 5. Het onderzoeksrapport ontbreekt of is niet in overeenstemming met voorschrift 13G(3)(b) van het MARPOL-Verdrag.
- 3.7. Werkingssfeer van het MARPOL-Verdrag, bijlage II
1. Het ontbreken van het P&A Manual.
 2. De lading is niet gecategoriseerd.
 3. Geen ladingjournaal aanwezig.
 4. Vervoer van olieachtige stoffen zonder te voldoen aan de voorschriften of aan daartoe op passende wijze aangepast certificaat.
 5. Niet toegestane omloopleiding voor lozing aangebracht.
- 3.8. Werkingssfeer van het MARPOL-Verdrag, bijlage V
1. Ontbreken van een plan voor het beheer van afvalstoffen.
 2. Ontbreken van een afvalstoffenjournaal.
 3. Scheepsbemanning is niet vertrouwd met de vereisten inzake verwijdering/lozing van het plan voor het beheer van afvalstoffen.
- 3.9. Werkingssfeer van het STCW-Verdrag en Richtlijn 2001/25/EG
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 vlaggenstaat een aanvraag voor een aantekening is ingediend.
 2. Bewijs dat een certificaat op onrechtmatige wijze is verkregen of dat de houder niet de persoon is aan wie het certificaat aanvankelijk werd afgegeven.
 3. Er wordt niet voldaan aan de van toepassing zijnde eisen van de administratie van de vlaggenstaat inzake de minimumbemanningssterkte.
 4. De regeling van de navigatie- en de machinekamerwacht voldoet niet aan de voorschriften van de administratie van de vlaggenstaat.
 5. 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.
 6. 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.
 7. 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.
- 3.10. Werkingssfeer van de IAO-verdragen
1. Onvoldoende voedsel voor de reis naar de volgende haven.
 2. Onvoldoende drinkwater voor de reis naar de volgende haven.
 3. Uiterst ongezonde omstandigheden aan boord.
 4. Geen verwarming in de accommodatie van een schip dat vaart in gebieden waar temperaturen uiterst laag kunnen zijn.
 5. Onvoldoende ventilatie in de accommodatie van een schip.
 6. Uitzonderlijk veel vuilnis, versperring door uitrusting of vracht, of anderszins onveilige omstandigheden, in gangpaden of -accommodatie.
 7. Duidelijke tekenen dat wachtdoend personeel en ander personeel van dienst voor de eerste wacht of aflossing daarvan zijn verzwakt door vermoeidheid.
- 3.11. Gevallen die geen aanhouding rechtvaardigen, maar waarbij bijvoorbeeld ladingoperaties moeten worden opgeschort
- Niet goed functioneren (of slecht onderhoud) van het inert-gassysteem, installaties of machines die betrekking hebben op het laden, wordt beschouwd als voldoende aanleiding om het laden te stoppen.
-

BIJLAGE XI

Minimumeisen voor inspecteurs

(als bedoeld in artikel 21, leden 1 en 5)

1. Inspecteurs dienen te beschikken over de nodige theoretische kennis over en praktische ervaring met schepen en de exploitatie daarvan. Zij moeten over de nodige bekwaamheden beschikken om de vereisten van de internationale verdragen en de betrokken havenstaatcontroleprocedures te doen naleven. De verwerving van de kennis en bekwaamheid voor de tenuitvoerlegging van internationale en communautaire regelgeving gebeurt via een door documenten gestaafd opleidingsprogramma.
 2. Inspecteurs dienen ten minste:
 - a) te beschikken over gepaste kwalificaties van een zeevaartinstelling of nautische instelling en over relevante zeevaart-ervaring als gecertificeerd scheepsofficier en in het bezit te zijn (of te zijn geweest) van een geldig STCW II/2 of III/2 -bewijs van bekwaamheid zonder beperking wat betreft het inzetgebied, het voortstuwingsvermogen of de tonnage, of
 - b) te zijn geslaagd voor een door de bevoegde instantie erkend examen van scheepsbouwkundig ingenieur, werktuigbouwkundig ingenieur of ingenieur op een met de scheepvaart verband houdend gebied, en in die hoedanigheid ten minste vijf jaar te hebben gewerkt, of
 - c) in het bezit te zijn van een relevant universitair diploma of een gelijkwaardige opleiding te hebben gevolgd en naar behoren opgeleid en gediplomeerd te zijn als inspecteurs scheepsveiligheid.
 3. De inspecteur dient:
 - ten minste één jaar als vlaggenstaatinspecteur, belast met controle en certificering in het kader van de verdragen, werkzaam te zijn geweest of betrokken te zijn geweest bij het toezicht op de activiteiten van erkende organisaties waaraan wettelijk voorgeschreven taken zijn gedelegeerd, of
 - een vergelijkbaar niveau van bekwaamheid te hebben bereikt door het volgen van ten minste één jaar praktijkopleiding bestaande uit het deelnemen aan inspecties in het kader van de havenstaatcontrole onder leiding van ervaren inspecteurs inzake havenstaatcontrole.
 4. De inspecteurs als bedoeld in 2, onder a), dienen ten minste vijf jaar ervaring in de zeevaart te hebben opgedaan en tijdens deze periode onder andere werkzaam te zijn geweest als officier in de dekdienst, respectievelijk de machinekamerdienst, dan wel als inspecteur van de vlaggenstaat of als adjunct-inspecteur voor havenstaatcontrole. Die ervaring dient een periode van ten minste twee jaar in de zeevaart als officier in de dekdienst, respectievelijk de machinekamerdienst te omvatten.
 5. De gekwalificeerde inspecteur moet schriftelijk en mondeling met zeevarenden kunnen communiceren in de op zee het meest gesproken taal.
 6. Inspecteurs die niet aan bovenstaande criteria voldoen, worden ook geaccepteerd indien zij op het moment van de aanneming van deze richtlijn in dienst van de bevoegde instantie van de lidstaat havenstaatcontrole uitoefenen.
 7. Wanneer havenstaatcontrole-inspecteurs inspecties, als bedoeld in artikel 14, leden 1 en 2, in een lidstaat verrichten, dienen de inspecteurs te beschikken over de gepaste kwalificaties, met inbegrip van voldoende theoretische kennis en praktische ervaring op het vlak van maritieme veiligheid. Daartoe behoren in principe:
 - a) een goed inzicht in maritieme veiligheid en de toepassing van dit concept bij de geïnspecteerde activiteiten;
 - b) een goede praktijkkennis van beveiligingstechnologieën en -technieken;
 - c) kennis van inspectieprincipes, -procedures en -technieken;
 - d) praktijkkennis van de geïnspecteerde activiteiten.
-

BIJLAGE XII

Functies van de inspectiedatabank

(als bedoeld in artikel 23, lid 1)

1. De inspectiedatabank heeft ten minste de volgende functies:
 - registreren van inspectiegegevens van lidstaten en van alle staten die partij zijn bij het MOU van Parijs;
 - verstrekken van gegevens over risicoprofielen van schepen en over te inspecteren schepen;
 - berekenen van de inspectieverplichtingen van elke lidstaat;
 - opstellen van de witte lijst en van de grijze en de zwarte lijst van vlaggenstaten als bedoeld in artikel 15, lid 1;
 - verstrekken van gegevens over de prestaties van rederijen;
 - bepalen van de elementen in risicogebieden die bij elke inspectie moeten worden gecontroleerd.
2. De inspectiedatabank moet kunnen worden aangepast aan toekomstige ontwikkelingen en kunnen worden gekoppeld aan andere communautaire databanken op het gebied van de veiligheid van het scheepvaartverkeer, inclusief Safe-SeaNet, waarbij gegevens zullen worden verstrekt over de werkelijke aanlopen van schepen in havens van de lidstaten, alsmede in voorkomend geval, aan relevante nationale informatiesystemen.
3. Er wordt voorzien in een deep hyperlink van de inspectiedatabank naar het Equasis-informatiesysteem. De lidstaten moedigen de inspecteurs aan de openbare en particuliere databanken betreffende scheepsinspectie te raadplegen die via het Equasis-informatiesysteem toegankelijk zijn.

BIJLAGE XIII

Publicatie van informatie in verband met inspecties, aanhoudingen en weigeringen van toegang in de havens van de lidstaten

(zoals bedoeld in artikel 25)

1. De informatie die gepubliceerd wordt in overeenstemming met artikel 25 dient het volgende te omvatten:
 - a) naam van het schip,
 - b) IMO-identificatienummer,
 - c) type van het schip,
 - d) tonnage (gt),
 - e) bouwjaar, bepaald op basis van de datum op de veiligheidscertificaten van het schip,
 - f) naam en adres van de rederij van het schip,
 - g) 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,
 - h) vlaggenstaat,
 - i) classificatiecertificaten en wettelijk voorgeschreven certificaten welke zijn afgegeven overeenkomstig de desbetreffende internationale verdragen en de instantie of organisatie van afgifte van elk afzonderlijk certificaat, met vermelding van de data van afgifte respectievelijk verstrijken,
 - j) haven waar en datum waarop de laatste tussentijdse of jaarlijkse inspectie heeft plaatsgevonden van de onder i) vermelde certificaten en de naam van de instantie of organisatie die deze inspectie heeft uitgevoerd,
 - k) datum, land en haven van aanhouding.
2. Wat betreft schepen die zijn aangehouden, dient de overeenkomstig artikel 25 gepubliceerde informatie het volgende te omvatten:
 - a) aantal aanhoudingen gedurende de voorgaande 36 maanden,
 - b) de datum waarop de aanhouding is opgeheven,
 - c) de duur van de aanhouding, in dagen,

- d) duidelijke en expliciete vermelding van de redenen voor de aanhouding,
- e) voor zover van toepassing, aanwijzingen omtrent de vraag of het classificatiebureau, of een andere particuliere instelling die de betrokken controle heeft verricht, verantwoordelijkheid draagt in verband met de tekortkoming, of de combinatie van tekortkomingen, die tot de aanhouding heeft geleid,
- f) beschrijving van de maatregelen die zijn getroffen ten aanzien van een schip dat toestemming heeft gekregen om naar de dichtstbijzijnde geschikte reparatiewerf te varen,
- g) 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.

BIJLAGE XIV

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

(als bedoeld in artikel 28)

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 uit hun naam optreedt in het kader van de havenstaatcontrole.

Deze informatie moet aan de Commissie worden meegedeeld onder gebruikmaking van de volgende model-tabel ⁽¹⁾ ⁽²⁾.

Haven/gebied	Aantal voltijdse inspecteurs (A)	Volledig aantal deeltijdse inspecteurs (B)	Wijziging van (B) naar voltijds (C)	Totaal (A + C)
Haven X/of Gebied X ...				
Haven Y/of Gebied Y ...				
TOTAAL				

1.2. Totaal aantal afzonderlijke schepen dat op nationaal niveau de havens van de lidstaat is binnengelopen. Dit cijfers omvat het aantal schepen dat onder deze richtlijn valt en de havens van de lidstaat is binnengelopen. Elk schip wordt slechts één maal geteld.

2. De lidstaten moeten:

a) de Commissie om de zes maanden een lijst doen toekomen van de aanlopen in de haven van afzonderlijke schepen, met uitzondering van geregelde veerdiensten voor vracht en passagiers die hun havens zijn binnengelopen of die een havenautoriteit of haveninstantie kennis hebben gegeven van hun aankomst op een ankerplaats, met, voor elke scheepsbeweging, vermelding van het IMO-identificatienummer, datum van aankomst en de betrokken haven. De lijst wordt ingediend als spreadsheet waarmee de voornoemde informatie automatisch kan worden opgezocht of verwerkt. De lijst wordt ingediend binnen 4 maanden na afloop van de periode waarop de gegevens betrekking hebben,

en

b) uiterlijk zes maanden na de inwerkingtreding van deze richtlijn en telkens wanneer zich een wijziging voordoet bij de veerdiensten voor passagiers en vracht de Commissie afzonderlijke lijsten verstrekken van de in de punt a) genoemde geregelde veerdiensten. In de lijst wordt het IMO-identificatienummer, de naam en de vaarroute van elk schip vermeld. De lijst wordt ingediend als spreadsheet waarmee de voornoemde informatie automatisch kan worden opgezocht of verwerkt.

⁽¹⁾ Wanneer in het kader van de havenstaatcontrole uitgevoerde inspecties slechts een deel van het werk van de inspecteur vormen, dient het totale aantal inspecteurs te worden omgerekend naar voltijdequivalenten. Wanneer eenzelfde inspecteur werkzaam is in meer dan één haven of geografisch gebied, dienen de toepasselijke deeltijdequivalenten in elke haven te worden geteld.

⁽²⁾ Deze informatie moet verstrekt worden op nationaal niveau en voor iedere haven van de betrokken lidstaat. Voor het doel van deze bijlage wordt ervan uitgegaan dat een haven een afzonderlijke haven betekent of het geografisch gebied dat bestreken wordt door een inspecteur of een team van inspecteurs, waarin eventueel verschillende afzonderlijke havens kunnen zijn begrepen.

BIJLAGE XV

DEEL A

Ingetrokken richtlijn en de achtereenvolgende wijzigingen ervan

(als bedoeld in artikel 36)

Richtlijn 95/21/EG van de Raad
(PB L 157 van 7.7.1995, blz. 1)

Richtlijn 98/25/EG van de Raad
(PB L 133 van 7.5.1998, blz. 19)

Richtlijn 98/42/EG van de Commissie
(PB L 184 van 27.6.1998, blz. 40)

Richtlijn 1999/97/EG van de Commissie
(PB L 331 van 23.12.1999, blz. 67)

Richtlijn 2001/106/EG van het Europees Parlement en de Raad
(PB L 19 van 22.1.2002, blz. 17)

Richtlijn 2002/84/EG van het Europees Parlement en de Raad
(PB L 324 van 29.11.2002, blz. 53)

Uitsluitend artikel 4

DEEL B

Termijnen voor omzetting in nationaal recht

(als bedoeld in artikel 36)

Richtlijn	Termijn voor omzetting
Richtlijn 95/21/EG	30 juni 1996
Richtlijn 98/25/EG	30 juni 1998
Richtlijn 98/42/EG	30 september 1998
Richtlijn 1999/97/EG	13 december 2000
Richtlijn 2001/106/EG	22 juli 2003
Richtlijn 2002/84/EG	23 november 2003

BIJLAGE XVI

Concordantietabel

(als bedoeld in artikel 36)

Richtlijn 95/21/EG	Deze richtlijn
Artikel 1, aanhef	Artikel 1, aanhef
Artikel 1, eerste streepje	Artikel 1, onder a)
Artikel 1, tweede streepje	Artikel 1, onder b)
—	Artikel 1, onder c)
Artikel 2, aanhef	Artikel 2, aanhef
Artikel 2, lid 1, aanhef	Artikel 2, lid 1, aanhef
Artikel 2, lid 1, eerste streepje	Artikel 2, lid 1, onder a)
Artikel 2, lid 1, tweede streepje	Artikel 2, lid 1, onder b)
Artikel 2, lid 1, derde streepje	Artikel 2, lid 1, onder c)
Artikel 2, lid 1, vierde streepje	Artikel 2, lid 1, onder d)
Artikel 2, lid 1, vijfde streepje	Artikel 2, lid 1, onder e)
Artikel 2, lid 1, zesde streepje	Artikel 2, lid 1, onder f)
Artikel 2, lid 1, zevende streepje	Artikel 2, lid 1, onder g)
Artikel 2, lid 1, achtste streepje	Artikel 2, lid 1, onder h)
Artikel 2, lid 2	Artikel 2, lid 2
—	Artikel 2, lid 3
—	Artikel 2, lid 4
Artikel 2, lid 3	Artikel 2, lid 5
Artikel 2, lid 4	—
—	Artikel 2, lid 6
—	Artikel 2, lid 7
Artikel 2, lid 5	Artikel 2, lid 8
—	Artikel 2, lid 9
—	Artikel 2, lid 10
—	Artikel 2, lid 11
Artikel 2, lid 6	Artikel 2, lid 12
Artikel 2, lid 7	Artikel 2, lid 13
Artikel 2, lid 8	Artikel 2, lid 14
—	Artikel 2, lid 15
Artikel 2, lid 9	Artikel 2, lid 16
—	Artikel 2, lid 17
Artikel 2, lid 10	Artikel 2, lid 18
—	Artikel 2, lid 19
—	Artikel 2, lid 20

Richtlijn 95/21/EG	Deze richtlijn
—	Artikel 2, lid 21
—	Artikel 2, lid 22
—	Artikel 2, lid 23
Artikel 3, lid 1, eerste alinea, eerste streepje	Artikel 3, lid 1, eerste alinea
—	Artikel 3, lid 1, tweede alinea
Artikel 3, lid 1, eerste alinea, tweede streepje	Artikel 3, lid 1, derde alinea
—	Artikel 3, lid 1, vierde alinea
Artikel 3, lid 1, tweede alinea	Artikel 3, lid 1, vijfde alinea
—	Artikel 3, lid 1, zesde alinea
—	Artikel 3, lid 1, zevende alinea
Artikel 3, leden 2 tot en met 4	Artikel 3, leden 2 tot en met 4
—	Artikel 4, lid 1
Artikel 4	Artikel 4, lid 2
Artikel 5	—
—	Artikel 5
—	Artikel 6
—	Artikel 7
—	Artikel 8
—	Artikel 9
—	Artikel 10
—	Artikel 11
Artikel 6, lid 1, aanhef	—
—	Artikel 12, lid 1, aanhef
Artikel 6, lid 1, onder a)	Artikel 12, lid 1, onder a)
—	Artikel 12, lid 1, onder b)
Artikel 6, lid 1, onder b)	Artikel 12, lid 1, onder c)
Artikel 6, lid 2	—
—	Artikel 12, lid 2
Artikel 6, lid 3	Artikel 12, lid 3
Artikel 6, lid 4	—
Artikel 7	—
Artikel 7 bis	—
Artikel 7 ter	—
—	Artikel 13
—	Artikel 14
—	Artikel 15

Richtlijn 95/21/EG	Deze richtlijn
Artikel 8	Artikel 16
—	Artikel 17
Artikel 9, leden 1 en 2	Artikel 18, leden 1 en 2
Artikel 9, lid 3, eerste zinsnede	Artikel 18, lid 3
Artikel 9, lid 3, zinnen 2 tot en met 4	Artikel 18, lid 4
Artikel 9, leden 4 tot en met 7	Artikel 18, leden 5 tot en met 8
—	Artikel 18, lid 9
Artikel 9 bis	—
Artikel 10, leden 1 tot en met 3	Artikel 19, leden 1 tot en met 3
—	Artikel 19, lid 4
Artikel 11, lid 1	Artikel 20, lid 1
—	Artikel 20, lid 2
Artikel 11, lid 2	Artikel 20, lid 3, eerste alinea
Artikel 11, lid 3, eerste alinea	—
Artikel 11, lid 3, tweede alinea	Artikel 20, lid 3, tweede alinea
Artikel 11, leden 4 tot en met 6	Artikel 20, leden 4 tot en met 6
Artikel 12, leden 1 tot en met 3	Artikel 21, lid 1 tot en met 3
Artikel 12, lid 4	Artikel 21, lid 4
—	Artikel 21, leden 5 tot en met 7
Artikel 13, leden 1 en 2	Artikel 22, leden 1 en 2
—	Artikel 22, leden 3 tot en met 5
Artikel 14	—
Artikel 15	—
—	Artikel 23
—	Artikel 24
—	Artikel 25
—	Artikel 26
Artikel 16, leden 1 en 2	Artikel 27, leden 1 en 2
Artikel 16, lid 2 bis	Artikel 27, lid 3
Artikel 16, lid 3	Artikel 27, lid 4
Artikel 17	Artikel 28
—	Artikel 29
Artikel 18	Artikel 30
Artikel 19	Artikel 31
—	Artikel 32
Artikel 19 bis	Artikel 33

Richtlijn 95/21/EG	Deze richtlijn
—	Artikel 34
Artikel 20	Artikel 35
—	Artikel 36
Artikel 21	Artikel 37
Artikel 22	Artikel 38
Bijlage I	—
—	Bijlage I
—	Bijlage II
—	Bijlage III
Bijlage II	Bijlage IV
Bijlage III	Bijlage V
Bijlage IV	Bijlage VI
Bijlage V	Bijlage VII
Bijlage VI	Bijlage X
Bijlage VII	Bijlage XI
—	Bijlage XII
Bijlage VIII	Bijlage XIII
Bijlage IX	Bijlage IX
Bijlage X	Bijlage XIV
Bijlage XI	Bijlage VIII
Bijlage XII	—
—	Bijlage XV
—	Bijlage XVI

MOTIVERING VAN DE RAAD

I. INLEIDING

De Raad heeft in het kader van de medebeslissingsprocedure (art. 251 EG-Verdrag) op 7 juni 2007 een politiek akkoord bereikt over de ontwerp-richtlijn betreffende havenstaatcontrole (herschikking) ⁽¹⁾. Na de bijwerking door de juristen-vertalers heeft de Raad zijn gemeenschappelijk standpunt vastgesteld op 6 juni 2008; de Maltese delegatie onthield zich van stemming.

De Raad heeft in dit standpunt rekening gehouden met het advies van het Europees Parlement in eerste lezing van 25 april 2007 ⁽²⁾, het advies van het Economisch en Sociaal Comité ⁽³⁾ en dat van het Comité van de Regio's ⁽⁴⁾.

Doel van het voorstel is de herschikking van de achtereenvolgende wijzigingen op Richtlijn 95/21/EG betreffende havenstaatcontrole in een geconsolideerde tekst, en de vereenvoudiging en wijziging van enkele bepalingen ter verhoging van de efficiëntie en de kwaliteit van de inspecties van schepen door de havenstaat. Het scherpt onder meer de eisen voor de bevoegde instanties en inspecteurs aan, alsmede de meldingsplichten voor de loodsen.

Ter versterking van het afschrikkende effect van de richtlijn worden in het voorstel de maatregelen om de toegang tot havens in de lidstaten te weigeren, vereenvoudigd en uitgebreid, en wordt de publicatie van een zwarte lijst met exploitanten en rederijen ingevoerd.

Daarnaast wordt er een nieuwe inspectieregeling ingevoerd volgens het beginsel dat alle schepen die een haven van een lidstaat aandoen, geïnspecteerd worden op basis van een risicoprofiel waardoor de inspectie van schepen met een hoger risicoprofiel aangescherpt en van schepen die goed presteren versoepeld kan worden. Conform het Commissievoorstel worden de details van de nieuwe regeling via de comitologieprocedure ingevoerd, zodra alle elementen van het mechanisme vastgesteld zijn.

II. ANALYSE VAN HET GEMEENSCHAPPELIJK STANDPUNT

Algemene punten

Het door de Raad vastgestelde gemeenschappelijk standpunt streeft hetzelfde doel na als het advies dat het Europees Parlement in eerste lezing heeft verstrekt, namelijk om de bestaande havenstaatcontrole bij de inwerkingtreding van het herschikkingsrichtlijn te vervangen door een nieuwe inspectieregeling. De nieuwe regeling is bedoeld om zoveel mogelijk schepen te controleren die een haven in de lidstaten aandoen, en daarbij de algemene lasten van de inspecties zo eerlijk mogelijk over de lidstaten te verdelen. De overeengekomen details van de nieuwe inspectieregeling, gebaseerd op het *Memorandum van Overeenstemming van Parijs inzake toezicht door de havenstaat* (het MOU van Parijs), staan in bijlage II, waarop de comitologie niet van toepassing is.

Het gemeenschappelijk standpunt is een resultaat van die aanpak en wijzigt in een aantal gevallen het oorspronkelijke Commissievoorstel door het volledig om te werken, waarbij compleet nieuwe bepalingen worden ingevoerd of de tekst wordt aangevuld. Die wijzigingen komen voor een groot gedeelte overeen met veel amendementen die het Europees Parlement in eerste lezing heeft voorgesteld (1, 3, 4, 5, 6, 7, 9, 11, 14, 15, 16, 18, 19, 22, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 55, 56, 57, 58, 71, 72, 75, 76, 78, 81, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 92, 94, 95, 98, 101, 102, 105, 106 en 111), en die letterlijk of gedeeltelijk of in beginsel in het gemeenschappelijk standpunt zijn overgenomen.

Een aantal andere amendementen van het Europees Parlement (8, 12, 13, 17, 21, 24, 26, 36, 37, 45, 54, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 67, 68, 69, 70, 73, 74, 77, 80, 82, 91, 96, 97, 99, 100 en 103) heeft de Raad echter niet aanvaard. Die hebben vooral betrekking op de voornaamste vraagstukken die door de Raadsinstanties besproken zijn en komen niet overeen met de aanpak die de Raad voor zijn gemeenschappelijk standpunt gekozen heeft. In het volgende punt staat verdere informatie over die amendementen.

⁽¹⁾ De Commissie heeft haar voorstel op 24 januari 2006 toegezonden (doc. 5632/06).

⁽²⁾ Doc. 8724/07 CODEC 389 MAR 28 ENV 206 (nog niet verschenen in het Publicatieblad).

⁽³⁾ CESE 1177/2006 van 13.9.2006 (PB C 318 van 23.12.2006, blz. 195-201).

⁽⁴⁾ CdR 43/2006 van 15.6.2006 (PB C 229 van 22.9.2006, blz. 38).

Voornaamste vraagstukken

1) Werkingssfeer van de richtlijn

De Raad deelt de mening van de Commissie en het Europees Parlement (amendementen 29 tot en met 34) dat de huidige havenstaatcontroleregeling, die een zuiver kwantitatieve doelstelling heeft, namelijk de inspectie van 25 % van de schepen per lidstaat, ontoereikende controles tot gevolg heeft en soms tot overbodige inspecties leidt, alleen maar om die willekeurige drempel te halen. Het gemeenschappelijk standpunt bevat dan ook een nieuwe regeling met een collectieve inspectiedoelstelling voor de gehele Gemeenschap, gebaseerd op een eerlijke verdeling van het aantal inspecties over de lidstaten en de staten binnen de regio van het MOU van Parijs. De inspecties zijn gericht op vaartuigen die niet aan de normen voldoen — deze zullen vaker worden gecontroleerd —, terwijl de inspectielast voor schepen die wel aan de normen voldoen, zal worden verlicht.

Anders dan de Commissie en het Europees Parlement (amendementen 8, 13, 17, 22, 26, 31, 34, 35, 39, 40, 41, 54, 64, 65 en 96), acht de Raad het echter passend rekening te houden met enkele praktische problemen die sommige lidstaten hebben op het gebied van financiën en personeel. Het gemeenschappelijk standpunt wijzigt derhalve de werkingssfeer van de in de richtlijn bedoelde inspecties door ze toe te passen op schepen die een haven van een lidstaat aandoen en zich naar een schip/haven-raakvlak begeven, en op schepen die voor anker liggen in een haven of een ander gebied onder de jurisdictie van een haven.

Voorts heeft de Raad, evenals het Europees Parlement (amendementen 12 en 26), in zijn gemeenschappelijk standpunt voor door land omsloten lidstaten de mogelijkheid opgenomen om onder bijzondere voorwaarden van de richtlijn af te wijken. Omwille van de rechtszekerheid zijn die voorwaarden in de betrokken bepaling nauwkeurig omschreven. Zij vormen essentiële onderdelen van de richtlijn en kunnen daarom niet gewijzigd worden via de comitologie, in tegenstelling tot hetgeen in de amendementen van het Europees Parlement is voorzien.

2) Soepelheidsregeling voor inspecties

Met het oog op de invoering van een eerlijke, praktisch uitvoerbare inspectieregeling neemt de Raad in zijn gemeenschappelijk standpunt de specifieke situatie in elke lidstaat in aanmerking, hetgeen leidt tot verschillende aantallen schepen die hun havens aandoen. Derhalve mogen de lidstaten volgens het standpunt van de Raad, anders dan de visie van het Europees Parlement, een gering percentage inspecties achterwege laten, namelijk de inspecties van 5 % van het totaal aantal schepen van prioriteitsklasse I (schepen die aan een verplichte inspectie moeten worden onderworpen) met een hoog risicoprofiel, en 10 % van het totaal aantal schepen van prioriteitsklasse I die geen hoog risicoprofiel hebben. De lidstaten moeten echter bijzondere aandacht schenken aan schepen die niet vaak een haven binnen de Gemeenschap aandoen.

Daarnaast is de Raad, evenals het Europees Parlement (amendementen 35 tot en met 37) van oordeel dat soepelheidsregelingen in speciale omstandigheden om praktische redenen noodzakelijk zijn, bv. om een inspectie 15 dagen te kunnen uitstellen, een inspectie om veiligheidsredenen niet uit te voeren of een inspectie achterwege te laten als het schip gedurende de nachttijd binnenloopt. Het Europees Parlement heeft laatstgenoemde soepelheidsbepaling niet voorgesteld (amendementen 36 en 37).

3) Weigering van toegang

Evenals het Europees Parlement (amendementen 8 en 54) steunt de Raad het Commissievoorstel om de maatregelen voor het weigeren van de toegang voor schepen die niet aan de normen voldoen, aan te scherpen. Voor de toepassing van die maatregel wordt de prestatie van het schip beoordeeld in het licht van de prestatie van zijn exploitant, aan de hand van herhaalde aanhoudingen in een bepaalde periode, en die van zijn vlaggenstaat, welke wordt bepaald op basis van de „zwarte”, de „grijze” en de „witte” lijst van vlaggenstaten als vastgesteld door het MOU van Parijs.

De duur van de weigering van toegang tot de havens van de lidstaten neemt, elke keer als er zo'n maatregel is genomen, toe. De Commissie heeft, met de steun van het Europees Parlement, de mogelijkheid voorgesteld om in het ergste geval een definitief toegangsverbod op te leggen aan schepen die voor de derde maal in overtreding zijn, maar de Raad wenst om juridische redenen de mogelijkheid open te houden om het verbod na een bepaalde periode, namelijk 36 maanden, in te trekken, mits het schip aan een aantal voorwaarden voldoet.

4) *Rapporten van loodsen*

De Raad schaart zich volledig achter het Commissievoorstel om de verplichting voor alle loodsen, ook zeeloodsen op schepen die op weg zijn naar een haven of op doorvaart zijn, aan te scherpen om de bevoegde autoriteit van de haven of de kuststaat alle klaarblijkelijke anomalieën te melden die zij aan boord van een schip aantreffen. In tegenstelling tot het Europees Parlement (amendement 68) is de Raad van oordeel dat dit alleen met een dwingende bepaling gerealiseerd kan worden.

5) *Lijst van rederijen met een laag en een zeer laag prestatieniveau*

Evenals de Commissie en het Europees Parlement (amendement 71) wil de Raad het afschrikkende effect van de richtlijn versterken en daarom vraagt hij de Commissie regelmatig informatie over slecht presterende reders te verzamelen en te publiceren; de nadere bepalingen voor de publicatie ervan moeten dan via de comitologie worden vastgelegd.

6) *Datum van omzetting*

De Raad is van oordeel dat de nieuwe inspectieregeling in de gehele Gemeenschap moet worden toegepast, zodra de herschikkingsrichtlijn in werking is getreden. Niettemin hebben de lidstaten, gelet op het complexe karakter van de nieuwe regeling, zoals het nodige technische werk in verband met de databank voor de inspectie, recht op een overgangperiode van 36 maanden, waarin amendement 82 van het Europees Parlement niet voorziet.

7) *Overige kwesties*

Andere amendementen waren voor de Raad onaanvaardbaar vanwege de buitensporige administratieve lasten die zij veroorzaken (amendementen 60, 62, 70, 73 en 96), of niet geheel duidelijk, niet precies genoeg of niet in lijn zijn met de aanpak van de Raad om de richtlijn te structureren (amendementen 13, 21, 24, 45, 59, 61, 63, 67, 69, 77, 80, 82, 91, 97, 99, 100 en 103).

III. **CONCLUSIE**

De Raad beschouwt zijn gemeenschappelijk standpunt als een evenwichtig instrument voor de invoering van een eerlijke en efficiënte nieuwe inspectieregeling voor de strijd tegen niet-conforme schepen die in de wateren van de Gemeenschap varen.

De Raad neemt nota van de contacten met het Europees Parlement die reeds hebben plaatsgevonden over dit voorstel en hoopt op constructieve onderhandelingen, zodat er snel een akkoord kan worden bereikt en de richtlijn kan worden aangenomen.
