



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 23.11.2005  
COM(2005) 588 definitief

2005/0238 (COD)

Voorstel voor een

**RICHTLIJN .../.../EG VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD**

**van [...]**

**betreffende havenstaatcontrole**

(Herschikking)

(door de Commissie ingediend)

{SEC(2005) 1499}

## TOELICHTING

### 1) ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

- **Motivering en doel van het voorstel**

1) Herschikking van Richtlijn 95/21/EG betreffende havenstaatcontrole.

De tekst van de richtlijn werd bij herhaling gewijzigd en is daardoor bijzonder complex geworden. Door de herschikking kan de richtlijn –in het kader van het beleid ter verbetering van de wetgeving - duidelijker en leesbaarder worden gemaakt.

2) Het havenstaatcontrolestelsel doelmatiger maken en verbeteren.

Deze doelstelling sluit aan bij een aantal verbintenissen die de Commissie is aangegaan en de wensen die de andere instellingen naar aanleiding van het ongeval met de PRESTIGE in november 2002 hebben geformuleerd. Op 3 december 2002 keurde de Commissie een mededeling goed (COM(2002) 681 def. van 3.12.2002) inzake de vergroting van de veiligheid op zee naar aanleiding van het vergaan van de olietanker 'Prestige'. In zijn conclusies van 6 december 2002 inzake de veiligheid van schepen en de voorkoming van verontreiniging, verzoekt de Raad de Commissie “om zo spoedig mogelijk een voorstel in te dienen ter versterking van de procedures voor de havenstaatcontrole”. Ten slotte heeft het Europees Parlement op 27 april 2004, na afloop van de werkzaamheden van de tijdelijke commissie voor de verbetering van de veiligheid op zee (Commissie MARE), een resolutie aangenomen waarin het zich eveneens uitspreekt voor een verbetering en intensivering van de inspecties van schepen in de havens van de Europese Unie.

- **Algemene context**

De bestaande bepalingen zijn opgenomen in richtlijn 95/21/EG en de opeenvolgende amendementen daarbij. De voorgestelde maatregel heeft onder meer tot doel deze elementen te integreren tot één geconsolideerde tekst.

Voorts beoogt het voorstel:

- de aanpassing van een aantal bepalingen, ter vereenvoudiging, ter verduidelijking (bijvoorbeeld op het gebied van uitgebreide inspecties), dan wel ter versterking (met name voor de bepalingen betreffende de rol van de loodsen bij de vaststelling van tekortkomingen en de regels inzake de weigering van toegang van schepen die niet aan de normen voldoen).
- toevoegen van een aantal nieuwe bepalingen over een aantal aspecten die nog niet onder de havenstaatcontrole vielen, zoals de maritieme beveiliging, in het licht van de recente ontwikkelingen van het internationaal en communautair recht.

- **Bestaande bepalingen op het door het voorstel bestreken gebied**

Richtlijn 95/21/EG.

- **Samenhang met andere beleidsgebieden en doelstellingen van de EU**

De verbetering van de controles op schepen zal een rechtstreekse invloed hebben op het milieu door de vermindering van het risico op ongevallen en derhalve de eventuele verontreiniging als gevolg van deze ongevallen.

Door de vermindering van het risico op ongevallen en verontreiniging zal de maatregel eveneens positieve gevolgen hebben voor de economie. De aanpassingen hebben eveneens tot doel een evenwichtiger concurrentie tot stand te brengen in de scheepvaart door het terugdringen van oneerlijke concurrentie door schepen die niet aan de normen voldoen, die aan strengere controles zullen worden onderworpen, en de versoepeling van de controles voor exploitanten van schepen die goed presteren.

De maatregel draagt ten slotte bij tot het sociale beleid van de Europese Unie door de controle op de leef- en werkomstandigheden aan boord en de invoering van striktere regels voor de follow-up van door bemanningsleden ingediende klachten.

## 2) **RAADPLEGING VAN BELANGHEBBENDE PARTIJEN EN EFFECTBEOORDELING**

- **Raadpleging van belanghebbende partijen**

Wijze van raadpleging, belangrijkste geraadpleegde sectoren en algemeen profiel van de respondenten

Op basis van door haar diensten opgestelde werkdocumenten met een gedetailleerde vragenlijst betreffende de voorgestelde wijzigingen heeft de Commissie respectievelijk in mei 2004 en februari 2005 twee consultatierondes georganiseerd met vertegenwoordigers van de lidstaten en de scheepvaartsector.

Samenvatting van de reacties en hoe daarmee rekening is gehouden

De consultaties en uitgevoerde effectbeoordeling hebben bevestigd dat:

- het raadzaam is over te gaan tot een volledige herschikking van de bestaande tekst ter wille van de duidelijkheid en vereenvoudiging van de wetgeving;
- er behoefte is aan een versterking van de maatregelen ten aanzien van schepen die de grootste risico's inhouden, met name door vaker een toegangsverbod op te leggen;
- het raadzaam is een aantal beginselen vast te stellen voor een nieuwe inspectieregeling waarbij wordt gewaarborgd dat geen enkel schip aan de inspecties ontsnapt en schepen die goed presteren aan minder inspecties worden onderworpen teneinde hun concurrentiepositie niet onnodig in het gedrang te brengen.

De verzamelde gegevens en de uitvoerige conclusies van de effectbeoordeling bevinden zich in document SEC../.. in de bijlage.

- **Bijeenbrengen en benutten van deskundigheid**

Desbetreffende wetenschaps- en kennisgebieden

Maritieme veiligheid, bescherming van mensenlevens, bescherming van het milieu en veiligheid.

Gebruikte methoden

Deelname van de Commissie aan de groepen van deskundigen in het kader van het Memorandum van Parijs, studieopdrachten aan het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid (voorbeeld: balans van de toepassing van de weigering van toegang tot havens sedert de inwerkingtreding van de richtlijn, onderzoek naar de mogelijke effecten van de nieuwe inspectieregeling), verzameling en analyse van gegevens uit de databank van het Memorandum van overeenstemming van Parijs betreffende de havenstaatcontrole.

Voornaamste geraadpleegde organisaties en deskundigen

Werkzaamheden van de tijdelijke commissie van het Europees Parlement voor de verbetering van de veiligheid op zee naar aanleiding van de ramp met de olietanker Prestige in 2002 (conclusies van de Commissie 'MARE').

Deskundigen van het EMSA en het Memorandum van Parijs.

Samenvatting van de ontvangen en gebruikte adviezen

Er werd gewezen op een aantal mogelijk ernstige risico's met onomkeerbare gevolgen. Over deze risico's bestond eensgezindheid.

De inbreng van de deskundigen van het Memorandum van Parijs heeft het mogelijk gemaakt de problemen af te bakenen en inzicht te verwerven in de eventuele praktische problemen van bepaalde aspecten, zoals de inspectie van schepen op ligplaatsen. Tijdens de werkzaamheden van de groep van deskundigen betreffende de invoering van de nieuwe inspectieregeling, waaraan de Commissie samen met het Agentschap heeft deelgenomen, werden de elementen van de toekomstige inspectieregeling vastgesteld.

Uit studies van het EMSA is gebleken welke lacunes de huidige wetgeving vertoont, met name wat de toepassing van de bestaande maatregelen voor de weigering van toegang betreft. Op basis hiervan is het voorstel ontwikkeld om de geldende regeling op dit vlak aan te scherpen. Op basis van de ervaring van het EMSA met het beheer van de databank betreffende de inspectie van roro-passagiersschepen (op grond van richtlijn 99/35/EG) is een voorstel ontwikkeld voor een vereenvoudiging en harmonisering van gelijklopende bepalingen van de twee richtlijnen.

Manier waarop de resultaten van deskundigheid publiek gemaakt worden

De resultaten van de consultatie van deskundigen zijn opgenomen in de effectbeoordeling. Voorts staat op de internetsites van het Memorandum van Parijs (<http://www.parismou.org/>) en het EMSA (<http://www.emsa.eu.int/>) informatie over de toepassing van de havenstaatcontrole (zwarte lijsten van schepen met een toegangsverbod, zwarte lijst van de vlaggen met het hoogste aantal schepen met een toegangsverbod).

- **Effectbeoordeling**

De verzamelde gegevens en de uitvoerige conclusies van de effectbeoordeling bevinden zich in document SEC./.. in de bijlage en zijn hierna samengevat:

Optie 1: status quo ante

De huidige regeling blijft behouden. De status quo komt evenwel niet tegemoet aan de wensen van het Europees Parlement en de Raad, noch aan de toezeggingen van de Commissie na het ongeval met de PRESTIGE. Voorts zijn de lidstaten in dat geval verplicht bepalingen toe te passen die in het licht van de ontwikkelingen in het internationaal recht en de EU zijn achterhaald. De balans is derhalve negatief, zowel op sociaal als milieuvlak. Op economisch vlak zijn er weliswaar geen extra administratieve kosten voor de administraties, maar blijft de oneerlijke concurrentie van schepen die niet aan de normen voldoen tegenover schepen die goed presteren, bestaan.

Optie 2: het probleem oplossen door een betere samenwerking tussen de lidstaten.

Een rechtstreekse samenwerking tussen de lidstaten of een samenwerking via het Memorandum van Parijs kan juridisch alleen worden overwogen indien het gaat om een materie die nog niet onder de richtlijn valt. Ze zou evenwel kunnen leiden tot een voor de doeltreffende en uniforme toepassing van de havenstaatcontrole bijzonder nadelige discrepantie tussen de communautaire regelgeving en de procedures die worden toegepast in het kader van dergelijke intergouvernementele overeenkomsten. De gevolgen op sociaal vlak, voor het milieu en op de economie zijn derhalve negatief, te meer daar een aantal lidstaten geen partij zijn bij het Memorandum van Parijs.

Optie 3: vereenvoudiging en verbetering van de bestaande wetgeving.

Door uitsluitend over te gaan tot een “technische” aanpassing van de huidige richtlijn kan het bestaande kader behouden blijven en dienen enkel wijzigingen te worden voorgesteld om in te spelen op een aantal specifieke behoeften die zijn vastgesteld. De kosten voor het milieu alsmede de sociale en economische kosten zijn dus gering. De voordelen zijn daarentegen, vooral vanuit economisch oogpunt, beperkter dan bij de meer ambitieuze benadering onder optie 4, waarbij, door het makkelijker te maken een toegangsverbod op te leggen, de sancties ten aanzien van schepen die niet aan de normen voldoen worden verscherpt. Deze optie komt niet volledig tegemoet aan de doelstelling om de kwaliteit in het zeevervoer te bevorderen.

Optie 4: wijziging van de bestaande regeling.

De bestaande kwantitatieve benadering (25% gecontroleerde schepen per lidstaat) wordt vervangen door een meer kwalitatieve en globale benadering op EU-niveau. Door de nieuwe inspectieregeling kan de kostenefficiëntie worden verbeterd door de controlemiddelen toe te spitsen op risicoschepen en een versoepeling van de inspecties voor schepen die goed presteren. Dit levert voordelen op voor het milieu, op sociaal vlak en voor de economie, zonder bijkomende nadelen.

De effectbeoordeling is opgenomen in het wetgevings- en werkprogramma van de Commissie, waarvan het rapport kan worden geraadpleegd op de internetsite van de Commissie:

[http://europa.eu.int/comm/secretariat\\_general/impact/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/impact/index_en.htm)."

### 3) JURIDISCHE ELEMENTEN VAN HET VOORSTEL

- **Samenvatting van de voorgestelde maatregel**

Voorgesteld wordt:

- Richtlijn 95/21/EG betreffende havenstaatcontrole en de opeenvolgende wijzigingen te consolideren tot één tekst.
- een aantal wijzigingen aan te brengen om de richtlijn te actualiseren, aan te vullen en te versterken met het oog op een betere veiligheid en beveiliging van de zeeën, de bescherming van de zeevarenden en het milieu.

- **Juridische grondslag**

Artikel 80, lid 2, van het Verdrag.

- **Subsidiariteitsbeginsel**

Het subsidiariteitsbeginsel is van toepassing voorzover het voorstel geen gebieden bestrijkt die onder de exclusieve bevoegdheid van de Gemeenschap vallen.

De doelstellingen van het voorstel kunnen om de volgende redenen niet voldoende door de lidstaten worden verwezenlijkt:

Een eenzijdig optreden door de lidstaten is fundamenteel strijdig met de doelstelling van de havenstaatcontrole, namelijk in een bepaald geografisch gebied een uniforme regeling tot stand brengen voor de uitvoering van inspecties aan boord van schepen.

Voorts beoogt het optreden op regionale schaal onder meer een vermindering van de kosten en, via een gecoördineerde aanpak, een optimalisering van de middelen die nodig zijn voor een doeltreffende scheepscontrole. Een minder strikte toepassing van de havenstaatcontrole in een bepaalde lidstaat zou tot hogere veiligheidsrisico's kunnen leiden en tot het ontstaan van "gedooghavens" waardoor de concurrentie binnen de Gemeenschap op onaanvaardbare wijze zou worden verstoord.

De doelstellingen van het voorstel kunnen om de volgende redenen beter door een optreden van de Gemeenschap worden verwezenlijkt:

Het voorstel is een versterking van een reeds bestaande richtlijn.

De maatregel van de Gemeenschap waarborgt een uniforme toepassing van de inspectieprocedures door de invoering van kwalificatienormen en een opleidingsprogramma voor de inspecteurs, de uitwisseling van informatie tussen de lidstaten via een gemeenschappelijk informatiesysteem en de toepassing door alle lidstaten van door één lidstaat ingestelde maatregelen (bijvoorbeeld het opleggen van een weigering van toegang).

Het toepassingsgebied van de bestaande richtlijn wordt niet gewijzigd.

Het voorstel is derhalve in overeenstemming met het subsidiariteitsbeginsel.

- **Evenredigheidsbeginsel**

Het voorstel is om de volgende reden(en) in overeenstemming met het evenredigheidsbeginsel:

Een precieze en gedetailleerde omschrijving van de maatregelen in het voorstel is noodzakelijk voor de invoering van uniforme inspectieregels in de Europese Unie.

Door de last voor schepen die goed presteren zoveel mogelijk te beperken, koppelt het voorstel een grotere doelmatigheid bij het weren van schepen die niet aan de normen voldoen aan een betere inzet van de beschikbare middelen.

- **Keuze van instrumenten**

Voorgestelde instrumenten: richtlijn

Andere instrumenten zijn niet geschikt om de volgende redenen:

Het is in de eerste plaats de bedoeling de bestaande richtlijn te herschikken. Voorts is zelfregulering als instrument niet geschikt daar de havenstaatcontrole door de publieke instanties tot doel heeft de naleving van de geldende veiligheidsnormen te controleren en zonodig uniforme en evenredige sancties op te leggen. Een aanbeveling is uitgesloten daar dit instrument niet de mogelijkheid biedt bindende doelstellingen op te leggen en de naleving daarvan door de lidstaten af te dwingen.

#### 4) **GEVOLGEN VOOR DE BEGROTING**

Het voorstel heeft geen gevolgen voor de begroting van de Gemeenschap.

#### 5) **AANVULLENDE INFORMATIE**

- **Simulatie, proefperiode en overgangperiode**

Voor dit voorstel is een overgangperiode van toepassing (geweest).

- **Vereenvoudiging**

Het voorstel behelst een vereenvoudiging van het wetgevend kader en de administratieve procedures die van toepassing zijn voor de (nationale en Europese) publieke autoriteiten.

In het licht van het beleid van de Europese Unie waarbij wordt gestreefd naar een betere wetgeving, wordt de presentatie van de tekst op een aantal punten verbeterd: herhaaldelijke verwijzingen of kruisverwijzingen naar andere bepalingen van de tekst worden zoveel mogelijk vermeden. Bovendien werd de leesbaarheid verbeterd door de bepalingen betreffende de procedure of de technische modaliteiten op te nemen in de bijlage, zodat in de basistekst uitsluitende de beginselen, doelstellingen en essentiële elementen aan bod komen.

Ter wille van de duidelijkheid en rekening houdend met het grote aantal, en in termen van belangrijkheid uiteenlopende, aanpassingen die bij deze herschikking zijn aangebracht worden hierna de belangrijkste wijzigingen thematisch geordend weergegeven.

De beoogde vereenvoudiging wordt bereikt door het schrappen van een aantal achterhaalde verplichtingen (bijvoorbeeld: de procedure wanneer op een schip geen ISM-certificaat aanwezig is) alsmede de afstemming met de procedures en instrumenten van andere richtlijnen (harmonisering van de controlebezoeken op ro-ro-passagiersschepen met de uitgebreide inspecties in het kader van Richtlijn 95/21/EG).

Het voorstel is opgenomen in het Programma van de Commissie voor de modernisering en vereenvoudiging van het acquis communautaire.

- **Evaluatie-/herzienings-/vervalbepaling**

Het voorstel bevat een herzieningsbepaling.

- Juridische herziening

Het voorstel behelst een herschikking van de geldende wettelijke bepalingen.

- **Europese Economische Ruimte**

Het voorstel heeft betrekking op een gebied dat onder de EER-overeenkomst valt en dient dus te worden uitgebreid tot de Europese Economische Ruimte.

- **Gedetailleerde toelichting bij het voorstel, per artikel**

- 1) Een betere toepassing van de controleregels waarborgen in de havens en ankerplaatsen van de Europese Unie (artikelen 10 en 13)

Wat de havens betreft, dient er in de eerste plaats voor te worden gezorgd dat de havenstaatcontrole in alle havens van de Europese Unie op uniforme wijze verloopt. In tegenstelling tot de bepalingen van de huidige richtlijn, is de regeling voor het opleggen van een toegangsverbod niet langer uitsluitend gebaseerd op aanhoudingen in havens die onder het Memorandum van Parijs vallen, maar op aanhoudingen in alle lidstaten. In het voorstel worden tevens de modaliteiten vastgesteld voor inspecties op ankerplaatsen.

- 2) De meldingsplicht van de loodsen versterken (artikel 17)

Op grond van de richtlijn zijn loodsen reeds verplicht eventuele tekortkomingen te melden. Bij het ongeval met de PRESTIGE is gebleken dat de zeeloodsen, bij gebrek aan duidelijke rechtsregels, geen informatie hadden doorgegeven bij het binnenvaren van de Baltische Zee. De bestaande bepalingen worden derhalve gewijzigd zodat deze verplichting ook geldt voor zeeloodsen, zelfs voor schepen op doorvaart. Bovendien wordt voorgesteld de tekst van de richtlijn aan te passen met het oog op een betere follow-up door de lidstaten van de meldingen van loodsen en havenautoriteiten.

- 3) Uitbreiding en vereenvoudiging van de weigering van toegang (artikel 10)

Een toegangsverbod is een zeer doeltreffend ontradingsinstrument in de strijd tegen schepen die niet aan de normen voldoen. De huidige regeling is als volgt:



- wat alle schepen in het algemeen betreft: blijkt uit de statistieken dat de gemiddelde aanhoudingsgraad in de Europese Unie het hoogst is bij bulk- en vrachtschepen;
- vereenvoudigd: de huidige criteria zijn onduidelijk en moeilijk toepasbaar. De regeling wordt verduidelijkt; voortaan worden twee eenvoudige criteria gehanteerd: enerzijds het slechte beheer van het schip door de exploitant, wat blijkt uit herhaaldelijke aanhoudingen van het schip zonder aanmerkelijke verbetering van de staat waarin het zich bevindt, en anderzijds het in gebreke blijven van de vlagstaat inzake handhaving, af te leiden uit de zwarte en grijze lijsten van het Memorandum van Parijs.
- verscherpt: aan de weigering van toegang wordt een minimumtermijn gekoppeld om een einde te maken aan reeds geconstateerde misbruiken bij de tenuitvoerlegging van de richtlijn, met name een te snelle opheffing van het toegangsverbod zonder degelijke controle van de staat van het schip. Herhaalde inbreuken worden strenger bestraft. Desnoods kan zelfs een definitief toegangsverbod tot de havens van de Europese Unie worden opgelegd.

4) Versterking van de eisen betreffende de controle instanties en de bekwaamheden van de inspecteurs (artikelen 4 en 16)

Overeenkomstig het internationaal recht, kunnen havenstaatcontroles enkel worden verricht door staten die volledig voldoen aan de regels waarvan ze de naleving opleggen aan buitenlandse schepen die hun havens aandoen. De minimumeisen waaraan de lidstaten dienen te voldoen, worden opgenomen in de richtlijn.

Om te voorkomen dat bepaalde schepen aan elke vorm van inspectie ontsnappen, dienen de bevoegde autoriteiten in staat te zijn de verplichte inspecties uit te voeren wanneer een betrokken schip zich in de haven bevindt, ook tijdens het weekend en op feestdagen.

Voorts worden strengere eisen ingevoerd ten aanzien van de beroepskwalificaties van de inspecteurs en dient hun bekwaamheid op regelmatige basis te worden getoetst door de lidstaten, voornamelijk in het licht van nieuwe regels op basis van amendementen in de richtlijn of internationale verdragen. In samenwerking met het EMSA zal de Commissie uniforme kwalificatie- en opleidingsvereisten vaststellen voor de inspecteurs, zodat in de uitgebreide Europese Unie een hoog bekwaamheidsniveau van de inspecteurs kan worden gewaarborgd.

5) Verbetering van de planning, voorbereiding en uitvoering van inspecties (artikelen 7 en 18)

Om de samenwerking tussen de autoriteiten te verbeteren, dienen havens en andere instanties de inspecteurs onverwijld op de hoogte te brengen van voorafgaande meldingen die zij ontvangen, zodat de inspecteurs hun werkzaamheden beter kunnen plannen en voorbereiden.

Ten slotte wordt ook bepaald dat de inspecteur bij de uitvoering van de inspectie dient na te gaan of tekortkomingen die in een vorige haven werden vastgesteld, maar nog niet weggewerkt, inmiddels wel zijn verholpen.

6) Verbetering van de regeling inzake uitgebreide inspecties (artikel 8)

De regeling inzake uitgebreide inspecties wordt op een aantal praktische punten verbeterd: Schepen die in aanmerking komen voor een uitgebreide inspectie worden er vooraf door de inspecteur van op de hoogte gebracht dat een uitgebreide inspectie zal worden verricht bij aankomst in de haven en dienen derhalve passende maatregelen te treffen om beschikbaar te zijn voor de inspectie.

Voorts wordt de regeling voor uitgebreide inspecties met het oog op een praktische vereenvoudiging toegepast op alle betrokken schepen die minstens 12 jaar oud zijn.

7) Verbetering van de bepalingen inzake de menselijke factor (artikel 12)

Uit de statistieken van het Memorandum van Parijs blijkt dat een groot aantal tekortkomingen verband houden met de kwalificaties en de levens- en werkomstandigheden van de bemanning aan boord van schepen. De controle op deze aspecten wordt verscherpt, met name om een antwoord te bieden op de verontrustende stijging van het aantal frauduleuze certificaten. Voorts zullen klachten van zeevarenden over de veiligheid en gezondheid van de bemanning, de levensomstandigheden en de algemene veiligheid van het schip en de voorkoming van verontreiniging systematisch worden behandeld. Zeevarenden worden op de hoogte gehouden van de follow-up van hun klacht.

8) Veiligheidscontroles (artikel 7)

De scheepvaart is bijzonder kwetsbaar voor terroristische acties of ander criminele feiten. Om bij te dragen tot de toepassing 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 werden de inspectieprocedures van het Memorandum van Parijs opgenomen in de richtlijn.

9) Meer transparantie en publicatie van informatie over schepen en reders (artikel 20)

Om te zorgen voor een voldoende ontradend effect op exploitanten van schepen die op grond van de richtlijn een sanctie hebben opgelopen, zal de Commissie, via het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid, een zwarte lijst publiceren van rederijen die bij herhaling een aanhouding of weigering van toegang opgelegd kregen. Tevens zal op vergelijkbare wijze een zwarte lijst worden gepubliceerd en bijgehouden van schepen waaraan op grond van de richtlijn een toegangsverbod is opgelegd.

10) Verbeteren van de follow-up door de Commissie van de tenuitvoerlegging van de richtlijn door de lidstaten (artikel 23)

Op grond van de bestaande bepalingen, kan de Commissie onvoldoende controle uitoefenen op de tenuitvoerlegging door de lidstaten. De tekst wordt derhalve aangepast zodat het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid, namens de Commissie, via elektronisch weg gedetailleerde gegevens kan verzamelen over scheepsbewegingen. Op basis van deze gegevens kan de uitvoering van havenstaatcontrole in de lidstaten in detail worden geanalyseerd, waardoor de

inspectiemiddelen, rekening houdend met het bestaande scheepsverkeer, doelmatiger kunnen worden ingezet en kan worden vermeden dat "gedooghavens" ontstaan.

11) Invoering van een nieuwe inspectieregeling (artikel 5)

De huidige controleregeling is gebaseerd op een zuiver kwantitatieve doelstelling, namelijk de inspectie van 25% van de schepen per lidstaat, waardoor niet alleen een groot aantal schepen door de mazen van het net glippen, maar administraties ook worden aangezet tot overbodige inspecties om deze drempel te halen. Het voorstel gaat uit van de collectieve doelstelling om alle schepen die de Unie aandoen te inspecteren, waarbij schepen die een groot risico vormen vaker worden geïnspecteerd en schepen die goed presteren minder vaak worden geïnspecteerd.

Op basis van criteria die zijn gekoppeld aan het schip zelf en de vlagstaat, zal de nieuwe inspectieregeling soepeler verlopen voor schepen die goed presteren (met name wanneer de vlagstaat vrijwillig het auditsysteem van de IMO toepast). Hierbij moet worden onderstreept dat de nieuwe regeling niet tot een verzwakking van het huidige systeem mag leiden, waardoor de onveiligheid zou toenemen. De nieuwe regeling heeft niet tot doel ervoor te zorgen dat de lidstaten minder middelen dienen in te zetten voor de havenstaatcontrole, maar ervoor te zorgen dat ze beter worden gebruikt.

Het principe is eenvoudig, maar moeilijk toepasbaar: om te vermijden dat 'gedooghavens' ontstaan dient voor de toepassing van een dergelijk systeem een objectief systeem te worden ontwikkeld om het aantal inspecties op een billijke en aantoonbare manier te verdelen tussen de lidstaten.

Op dit moment worden de modaliteiten van een dergelijk systeem bestudeerd in het kader van het Memorandum van Parijs –waar een speciale task-force is opgericht- en het EMSA.

Er wordt dan ook voorgesteld de beginselen van de nieuwe inspectieregeling, alsmede de belangrijkste elementen daarvan, op te nemen in de richtlijn: de opstelling van een risicoprofiel voor schepen, incentives voor schepen met een laag risicoprofiel en de aanpassing van de bestaande inspectieprocedures en follow-up van de inspecties.

Eventuele verdere wijzigingen van de richtlijn zullen via de comitéprocedure worden ingevoerd, zodra alle elementen en praktische toepassingsmodaliteiten van de nieuwe inspectieregeling zijn vastgesteld.

In afwachting van de goedkeuring en inwerkingtreding van de technische modaliteiten op communautair niveau, blijft de bestaande regeling van toepassing en met name de drempel van 25% van alle individuele schepen die door de lidstaten moeten worden geïnspecteerd.

↓ 95/21/EG

Voorstel voor een

**RICHTLIJN .../.../EG VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD**

**van [...]**

↓ 2001/106/EG art. 1, punt 2

**betreffende havenstaatcontrole**

↓ 95/21/EG (aangepast)

**(Voor de EER relevante tekst)**

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, inzonderheid op artikel ~~84, lid 2~~ ☒ 80, lid 2 ☒,

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

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

Gezien het advies van het Comité van de Regio's<sup>3</sup>,

Volgens de procedure van artikel ~~189~~ ☒ 251 ☒ van het Verdrag<sup>4</sup>,

Overwegende hetgeen volgt:

<sup>1</sup> PB C [...], [...], blz. [...].

<sup>2</sup> PB C [...], [...], blz. [...].

<sup>3</sup> PB C [...], [...], blz. [...].

<sup>4</sup> PB C [...], [...], blz. [...].

---

↓nieuw

- (1) Richtlijn 95/21/EG van de Raad van 19 juni 1995 betreffende havenstaatcontrole<sup>5</sup> is herhaaldelijk en ingrijpend gewijzigd. Aangezien nieuwe wijzigingen nodig zijn, dient ter wille van de duidelijkheid tot herschikking te worden overgegaan.

---

↓ 95/21/EG overweging 1

- (2) De Gemeenschap is ernstig bezorgd over scheepvaartongevallen en de verontreiniging van de zeeën en kusten van de lidstaten.

---

↓ 95/21/EG overweging 2

- (3) De Gemeenschap is evenzeer bezorgd over de leef- en werkomstandigheden aan boord.

---

↓95/21/EG overweging 3  
(aangepast)

~~De Raad heeft in de zitting van 25 januari 1993 conclusies aangenomen waarin er bij de Commissie en de lidstaten op aan wordt gedrongen zorg te dragen voor een doeltreffender toepassing en naleving van geschikte normen op het gebied van internationale veiligheid op zee en milieubescherming alsmede voor de implementatie van de nieuwe maatregelen wanneer die zijn aangenomen;~~

---

↓ 95/21/EG overweging 4  
(aangepast)

~~De Raad heeft er in zijn resolutie van 8 juni 1993 over een gemeenschappelijk beleid inzake de veiligheid op zee<sup>6</sup>, bij de Commissie op aangedrongen zo spoedig mogelijk suggesties voor specifieke maatregelen en formele voorstellen te doen betreffende criteria voor de inspectie van schepen waaronder de harmonisatie van de voorschriften voor de aanhouding, de mogelijkheid om inspectieresultaten bekend te maken en de toegang tot havens in de Gemeenschap te ontzeggen;~~

---

<sup>5</sup> PB B L 157 van 7.7.1995, blz. 1. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 2002/84/EG (PB L 324 van 29.11.2002, blz. 53).

<sup>6</sup> PB C 271 van 7.10.1993, blz. 1.

---

↓95/21/EG overweging 5  
(aangepast)

- (4) De veiligheid, de voorkoming van verontreiniging en de leef- en werkomstandigheden aan boord van schepen kunnen daadwerkelijk worden verbeterd door, ~~via een strikte toepassing van de internationale verdragen, codes en resoluties,~~ het aantal schepen in de wateren van de Gemeenschap dat niet aan de normen voldoet, drastisch terug te dringen, ☒ hetgeen zal worden verwezenlijkt via een strikte toepassing van de internationale verdragen, codes en resoluties ☒.

---

↓ 95/21/EG overweging 6  
(aangepast)

- (5) 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. Een ~~toenemend~~ aantal vlaggenstaten, ☒ is ☒ wat de implementatie en naleving van internationale normen betreft, evenwel ernstig in gebreke ☒ gebleven. ☒ ~~blijft~~. Derhalve ☒ dient ☒ ook de havenstaat zorg ☒ te ☒ ~~moet~~ 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.

---

↓ 95/21/EG overweging 7

- (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.

---

↓nieuw

- (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 veiligheidscontroles op toe te zien dat de veiligheidsregels worden nageleefd.

---

↓95/21/EG overweging 8  
(aangepast)

~~Een communautaire kaderwetgeving voor de harmonisering van de inspectieprocedures is een fundamentele voorwaarde ivoor een homogene toepassing van het beginsel van veiligheid van schepen en voorkoming van verontreiniging, dat mede ten grondslag ligt aan het communautaire vervoer- en milieubeleid;~~

---

↓ 95/21/EG overweging 10  
(aangepast)

~~Vaststelling van een richtlijn van de Raad is de geschikte methode om het wettelijk kader en de geharmoniseerde voorschriften en criteria inzake de havenstaatcontrole vast te leggen;~~

---

↓ 95/21/EG overweging 11  
(aangepast)

- (8) Er dient te worden geprofiteerd van de ervaring die is opgedaan tijdens de werking van het Memorandum van Overeenstemming van Parijs (~~MOU~~) inzake toezicht door de havenstaat (~~HSC~~) dat op 26 januari 1982 is ondertekend;
- 

↓ nieuw

- (9) Het bij Verordening (EG) nr. 1406/2002 van het Europees Parlement en de Raad<sup>7</sup> opgerichte Europees Agentschap voor maritieme veiligheid (EMSA) moet de nodige ondersteuning bieden om een uniforme en doeltreffende invoering te waarborgen van het havenstaatcontrolestelsel. Het EMSA dient in het bijzonder ondersteuning te bieden aan het tot stand brengen van een geharmoniseerde communautaire regeling inzake de kwalificatie en opleiding van met de controle van schepen in havens belaste inspecteurs.
- 

↓ 95/21/EG overweging 12  
(aangepast)

- (10) De inspectie door elke lidstaat van ~~minstens 25%~~  een kwart  van het aantal buitenlandse schepen dat in een bepaald jaar hun havens binnenloopt, betekent in de praktijk dat een groot aantal van de in de Gemeenschap in bedrijf zijnde schepen op een gegeven ogenblik aan een inspectie is onderworpen.
- 

↓ nieuw

- (11) In het kader van een doelmatig havenstaatcontrolestelsel dient, in tegenstelling tot de huidige doelstelling om een kwart van alle schepen die een haven van een lidstaat binnenlopen te controleren, moet 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 audit van de lidstaten door de IMO, moeten worden beloond door een vermindering van het aantal inspecties. De nieuwe inspectieregels moeten worden opgenomen in het
- 

<sup>7</sup> PB B L 208 van 5.8.2002, blz. 1. Verordening laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 724/2004/EG (PB L 129 van 29.4.2004, blz. 1).

communautaire havenstaatcontrolestelsel zodra de verschillende aspecten 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.

↓ 95/21/EG overweging 13  
(aangepast)

~~Er moet verder gewerkt worden aan de ontwikkeling van een doelgericht systeem;~~

↓ 95/21/EG overweging 14

- (12) 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.

↓ nieuw

- (13) 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.

↓ 95/21/EG overweging 15  
(aangepast)

~~Uit de in de mededeling van de Commissie «Een gemeenschappelijk beleid inzake de veiligheid op zee» en het jaarverslag van het MOU bekendgemaakte statistische gegevens met betrekking tot ongevallen, aanhoudingen en tekortkomingen blijkt dat voor bepaalde categorieën schepen uitvoerige inspectie noodzakelijk is;~~

↓ 2001/106/EG overweging 4  
(aangepast)

- (14) Sommige schepen vormen een duidelijk risico voor de veiligheid op zee en het mariene milieu vanwege de slechte staat waarin zij zich bevinden, de vlag die zij voeren en hun antecedenten. ~~hertoe worden met name schepen gerekend die de vlag voeren van een staat die in de zwarte lijst van het jaarrapport van het MOU te boek staat als een staat "met een zeer hoog risico" of "met een hoog risico".~~ Deze schepen zou daarom toegang tot de havens in de Gemeenschap moeten worden geweigerd, tenzij kan worden aangetoond dat zij op een veilige wijze in de wateren van de Gemeenschap kunnen worden geëxploiteerd. Er moeten richtsnoeren worden opgesteld waarin de procedures uiteen worden gezet die van toepassing zijn indien aan



een bepaald schip de toegang wordt geweigerd of wanneer deze weigering weer ongedaan wordt gemaakt. Omwille van de transparantie moet de lijst met schepen die uit de havens van de Gemeenschap worden geweerd openbaar worden gemaakt.

---

↓ nieuw

(15) Teneinde de administratieve lasten ten gevolge van veelvuldige inspecties voor een aantal instanties en rederijen te verminderen dienen ten genoegen van het gastland en overeenkomstig Richtlijn 1999/35/EG van de Raad betreffende een stelsel van verplichte onderzoeken voor de veilige exploitatie van geregelde diensten met ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen<sup>8</sup> uitgevoerde onderzoeken te worden beschouwd als uitgebreide inspecties in het kader van de havenstaatcontrole.

---

↓ 95/21/EG overweging 16  
(aangepast)

(16) Tekortkomingen betreffende de naleving van de bepalingen van de verdragen dienen te worden gecorrigeerd. Schepen die  aan  herstelmaatregelen dienen te  worden onderworpen  nemen,, moeten worden aangehouden, wanneer ~~deze~~  de vastgestelde  tekortkomingen duidelijk gevaar opleveren voor de veiligheid, de gezondheid of het milieu, totdat die tekortkomingen zijn gecorrigeerd.

---

↓ 95/21/EG overweging 17

(17) Er moet een recht van beroep worden ingesteld tegen besluiten tot aanhouding door de bevoegde autoriteiten teneinde onredelijke besluiten te voorkomen die kunnen leiden tot onnodige aanhoudingen en vertragingen.

---

↓ 95/21/EG overweging 18  
(aangepast)

~~De faciliteiten van de haven van inspectie kunnen zodanig zijn dat de bevoegde instantie het schip toestemming moet geven om door te varen naar een geschikte reparatiewerf, op voorwaarde dat aan de voor zo'n reis gestelde voorwaarden wordt voldaan; Schepen die zich daar niet aan houden, zouden een gevaar blijven betekenen voor de veiligheid, de gezondheid of het milieu en zouden door het niet aanbrengen van verbeteringen overeenkomstig de geldende bepalingen van de verdragen concurrentievoordelen blijven genieten; en derhalve aan die schepen de toegang tot alle havens in de Gemeenschap dient te worden geweigerd;~~

---

<sup>8</sup> PB L 138 van 1.6.1999, blz. 1.

---

↓ 95/21/EG overweging 19  
(aangepast)

~~Het komt voor dat een schip dat de toegang tot de havens in de Gemeenschap is geweigerd, toch moet worden toegelaten; Een schip onder die omstandigheden mag alleen tot een bepaalde haven worden toegelaten, als met alle maatregelen ervoor gezorgd is dat het daar veilig kan binnenlopen;~~

---

↓ 95/21/EG overweging 20  
(aangepast)

~~Aangezien de voorschriften van de verdragen met betrekking tot de scheepseconstructie, werktuigen en bemanning een complex geheel vormen, de beslissingen van de inspecteurs verstrekende gevolgen kunnen hebben en die inspecteurs volkomen onpartijdige beslissingen moeten nemen, is het noodzakelijk dat de inspecties uitsluitend worden uitgevoerd door inspecteurs die naar behoren gemachtigde functionarissen zijn en beschikken over een uitgebreide kennis en ervaring;~~

---

↓ nieuw

(18) 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 met daaraan verbonden belangen. Inspecteurs moeten over passende kwalificaties beschikken en een degelijke opleiding krijgen 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 te ontwikkelen en bevorderen op het gebied van kwalificatie en opleiding van inspecteurs.

---

↓ 95/21/EG overweging 21  
(aangepast)

(19) Loodsen en havenautoriteiten  moet de gelegenheid worden geboden  nuttige inlichtingen ~~kunnen~~  te  geven over ~~de~~  aan boord van schepen vastgestelde  tekortkomingen ~~van deze schepen en bemanningen.~~

---

↓ nieuw

(20) 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 hieraan wordt gegeven.

---

↓ 95/21/EG overweging 22

- (21) 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.

---

↓ 95/21/EG overweging 23  
(aangepast)  
⇒ nieuw

- (22) ⇒ Aangezien de inspectiedatabank een essentieel onderdeel vormt van de havenstaatcontrole, dienen de lidstaten erop toe te zien dat deze overeenkomstig de communautaire vereisten wordt bijgewerkt. ⇐ ~~het krachtens het MOU opgezette informatiesysteem Sirenae E een groot deel van de voor de toepassing van deze richtlijn benodigde aanvullende informatie verstrekt.~~

---

↓ 95/21/EG overweging 24  
(aangepast)

- (23) 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 afschrikwekkend kan werken en expediteurs ervan kan doen afzien van deze schepen gebruik te maken, terwijl dit voor eigenaars ervan een aansporing is om ~~uit eigen beweging~~ herstelmaatregelen te treffen.

---

↓ 95/21/EG overweging 25  
(aangepast)

- (24) 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.

---

↓ 95/21/EG overweging 26  
(aangepast)

~~Het is passend om bij de toepassing van de onderhavige richtlijn het comité in te schakelen dat is opgericht krachtens artikel 12 van Richtlijn 93/75/EEG van de Raad van 13 september 1993 betreffende de minimumeisen voor schepen die gevaarlijke of verontreinigende goederen vervoeren en die naar of uit de zeehavens van de Gemeenschap varen<sup>9</sup>, en dit comité moet de Commissie bijstaan bij het wijzigen van de inspectieverplichtingen van de lidstaten op grond van de opgedane ervaring en rekening houdend met de ontwikkelingen in het MOU;~~

---

<sup>9</sup> ~~PB L 247 van 5.10.1993, blz. 19.~~

~~en bij het aanpassen van de bijlagen, wanneer dit nodig is om rekening te houden met wijzigingen in de verdragen, protocollen, codes en resoluties van relevante internationale organisaties en het MOU,~~

---

↓ 2001/106/EG overweging 18  
(aangepast)

- (25) De ~~maatregelen die nodig zijn~~ voor de uitvoering van ☒ deze ☒ richtlijn ~~95/21/EG~~ ☒ 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<sup>10</sup>.
- 

⇒ nieuw

- (26) Daar de doelstellingen van het overwogen optreden, namelijk een vermindering van het aantal niet aan de normen voldoende schepen in wateren van de Gemeenschap door een verbetering van het communautaire inspectiesysteem en de ontwikkeling van middelen om preventieve maatregelen te nemen op het gebied van de verontreiniging van de zee, niet voldoende door de lidstaten kunnen worden verwezenlijkt en zij derhalve wegens de omvang en de gevolgen ervan beter op Gemeenschapsniveau kunnen worden verwezenlijkt, kan de Gemeenschap overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag neergelegde subsidiariteitsbeginsel maatregelen nemen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze richtlijn niet verder dan nodig is om deze doelstellingen te verwezenlijken.

- (27) De verplichting tot omzetting van deze richtlijn in nationaal recht dient te worden beperkt tot de bepalingen die ten opzichte van de vorige richtlijn materieel zijn gewijzigd. De verplichting tot omzetting van de ongewijzigde bepalingen vloeit voort uit de vorige richtlijn.

- (28) Deze richtlijn dient de verplichtingen van de lidstaten met betrekking tot de in bijlage XVII, deel B, genoemde termijnen voor omzetting in nationaal recht van de aldaar genoemde richtlijnen onverlet te laten.
- 

↓ 95/21/EG  
⇒ nieuw

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

### *Artikel 1*

#### **Doel**

---

<sup>10</sup> PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23.

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,  $\Rightarrow$  maritieme beveiliging  $\Leftarrow$ , 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. ~~waarbij naar behoren rekening wordt gehouden met de door de scheepvaartinstanties van de lidstaten in het kader van het Memorandum van Overeenstemming van Parijs inzake havenstaatcontrole (MOU) aangegeven verplichtingen.~~

## Artikel 2

### Definities

---

$\Downarrow$  95/21/EG (aangepast)

In deze richtlijn ~~en bijbehorende bijlagen~~ wordt verstaan onder:

---

$\Downarrow$  2001/106/EG art. 2, punt 2  
(aangepast)

1. “Verdragen”:  $\boxtimes$  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  $\boxtimes$ :

---

$\Downarrow$  2001/106/EG art. 1, punt 2

- a) het Internationaal Verdrag betreffende de uitwatering van schepen van 1966 (LL 66);
- b) het Internationaal Verdrag voor de beveiliging 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 wachtdienst van 1978 (STCW 78);
- e) het Verdrag inzake de internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee van 1972 (Colreg 72);

- 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).

↓ 2001/106/EG art. 1, punt 2 (aangepast)  
→<sub>1</sub> 2002/84/EG art. 4, punt 1, onder b)

~~alsmede de op deze Verdragen betrekking hebbende protocollen, wijzigingen en voorschriften met dwingend karakter →<sub>1</sub> in de versie die van kracht is ←;~~

↓ 2001/106/EG art. 1, punt 2 (aangepast)  
→<sub>1</sub> 2002/84/EG art. 4, punt 1, onder b)

- 2. “MOU ~~van~~ Parijs ~~van~~”: het op 26 januari 1982 te Parijs ondertekende Memorandum van Overeenstemming inzake havenstaatcontrole, →<sub>1</sub> in de versie die van kracht is ←;

↓ 95/21/EG

- 3. “*ship*”: een zeegaand vaartuig waarop een of meer van de verdragen van toepassing zijn, varend onder een andere vlag dan die van de havenstaat;
- 4. “*off shore-installatie*”: een vast of drijvend platform dat op of boven het continentaal plat van een lidstaat wordt geëxploiteerd;

↓ nieuw

- 5. “*ankerplaats*”: een plaats in een haven of andere zone binnen de jurisdictie van een haven waar schepen voor anker kunnen liggen;

↓ 95/21/EG

- 6. “*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;

---

↓ nieuw

7. “bevoegde instantie”: maritieme instantie die overeenkomstig deze richtlijn verantwoordelijk is voor de havenstaatcontrole;
8. “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;<sup>11</sup>

---

↓ 95/21/EG (aangepast)  
⇒ nieuw

9. “inspectie”: een bezoek ⇒ door een inspecteur ⇐ aan boord van een schip ⇒ teneinde na te gaan of het voldoet aan de geldende verdragen en voorschriften waarbij ten minste de in artikel 7, lid 1, vermelde controles worden uitgevoerd; ⇐ ~~om de geldigheid van de relevante certificaten en andere documenten, alsmede de toestand van het schip, de uitrusting, de bemanning en de leef- en werkomstandigheden aan boord te controleren.~~
10. “gedetailleerde inspectie”: een inspectie waarbij het schip, de uitrusting en de bemanning, geheel of, voor zover van toepassing, gedeeltelijk onder de in artikel ~~7~~ 7, lid ~~4~~ 4, ~~beschreven~~ 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;
11. “uitgebreide inspectie”: een inspectie ⇒ die minimaal de in bijlage VIII, deel C, opgesomde onderdelen omvat. Een uitgebreide inspectie kan een gedetailleerde inspectie omvatten indien daartoe op grond van artikel 7, lid 4, gegronde redenen zijn; ⇐ ~~zoals bedoeld in artikel 7.~~

---

↓ nieuw

12. “klacht”: informatie die of rapport dat is ingediend door een kapitein, bemanningslid, beroepsorganisatie, vereniging, vakbond of, in het algemeen, iemand die 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;

---

↓ 95/21/EG

13. “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;

---

<sup>11</sup> PB L 129 van 29.4.2004, blz. 6.

---

↓ nieuw

14. “*weigering van de toegang*”: een document dat aan de kapitein van het schip en de verantwoordelijke rederij wordt overhandigd waarbij wordt meegedeeld dat het schip de toegang tot de havens van de Gemeenschap wordt geweigerd;

---

↓ 95/21/EG

15. “*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;

---

↓ nieuw

16. “*rederij*”: de eigenaar van het schip of een andere organisatie of persoon, zoals de bedrijfsvoerder of rompbevrachter, die de verantwoordelijkheid voor de exploitatie van het schip heeft overgenomen van de eigenaar en er daardoor mee heeft ingestemd alle door de ISM-code voorgeschreven plichten en taken op zich te nemen;

17. “*erkende organisatie*”: classificatiebureau of ander privaatrechtelijk orgaan dat namens de vlaggenstaat een aantal wettelijk voorgeschreven taken verricht;

18. “*wettelijk voorgeschreven certificaat*”: een door of namens een vlaggenstaat overeenkomstig internationale verdragen afgegeven certificaat;

19. “*klassecertificaat*”: een door een erkende organisatie afgegeven document waarin wordt bevestigd dat een schip, overeenkomstig de door de erkende organisatie vastgestelde en gepubliceerde regels en voorschriften, geschikt is voor een bepaald gebruik of een bepaalde dienst;

20. “*inspectiedatabank*”: het centrale informatiesysteem voor havenstaatcontrolegegevens.

---

↓ 95/21/EG (aangepast)  
⇒ nieuw

### Artikel 3

#### Werkingsfeer

1. Deze richtlijn is van toepassing op ieder schip en zijn bemanning ⇒ dat een haven of ankerplaats van een lidstaat aandoet ⇐.

~~a) dat een haven van een lidstaat of een off shore installatie aandoet, of~~



~~b) dat voor anker ligt ter hoogte van een dergelijke haven of installatie.~~

⇒ Voor de toepassing van deze richtlijn mag een lidstaat tevens een inspectie- en aanhoudingsbevoegdheid uitoefenen, overeenkomstig het internationale recht, met betrekking tot een schip dat zich bevindt in onder zijn jurisdictie vallende wateren dan wel bij, of voor anker ligt bij, een offshore-installatie of enige andere installatie of voorziening in onder zijn jurisdictie vallende wateren. ⇐

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

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 voor handel gebruikte pleziervaartuigen.

↓ 2001/106/EG art. 1, punt 3  
(aangepast)

#### Artikel 4

### ☒ Verplichtingen van de lidstaten ☒

#### ~~Inspectieorgaan~~

↓ nieuw

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.

↓ 2001/106/EG art. 1, punt 3  
⇒ nieuw

⇒ 2. ⇐ De lidstaten handhaven voor de inspectie van schepen de nodige ~~nationale maritieme diensten die beschikken over het vereiste personeelsbestand, in het bijzonder gekwalificeerde inspecteurs, hierna genoemd de~~ bevoegde instanties en nemen alle nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat hun bevoegde instanties hun taken vervullen overeenkomstig de

bepalingen van deze richtlijn. ⇒ Zij zorgen met name voor de aanwerving van het vereiste aantal personeelsleden, in het bijzonder gekwalificeerde inspecteurs, rekening houdend met de omvang en de aard van het scheepsvaartverkeer in elke haven ⇐.

⇒ De lidstaten treffen passende maatregelen om inspecteurs beschikbaar te stellen voor de uitvoering van uitgebreide en verplichte inspecties als bedoeld in artikel 8 en bijlage I, deel A.1. ⇐

---

↓ 95/21/EG

## Artikel 5

### Inspectieverplichtingen

---

↓ nieuw

1. Elke lidstaat voert een aantal inspecties uit dat, samen met de door andere lidstaten en staten die het MOU van Parijs hebben ondertekend uitgevoerde inspecties, waarborgt dat elk schip dat een haven of ankerplaats van de Europese Unie aandoet, wordt geïnspecteerd. Er wordt voor gezorgd dat schepen met een hoger risico vaker en grondiger worden gecontroleerd.

De met het oog op de in de eerste alinea vermelde doelstellingen vastgestelde inspectieregeling omvat de in bijlage II omschreven elementen.

2. De uitvoeringsbepalingen voor de in lid 1 bedoelde inspecties worden door de Commissie vastgesteld volgens de in artikel 24, lid 2, bedoelde procedure.

---

↓ 2001/106/EG art. 1, punt 4  
(aangepast)  
⇒ nieuw

⊗ 3. ⊗ 4. ⇒ Zolang de in lid 2 bedoelde maatregelen niet in werking zijn getreden ⇐, bedraagt het totale aantal inspecties ~~van de in lid 2 en artikel 7 bedoelde schepen~~ dat de bevoegde instantie van elke lidstaat jaarlijks verricht, bedraagt ten minste 25 % van het gemiddelde jaarlijkse aantal afzonderlijke schepen die de havens van die lidstaat hebben aangedaan. ~~berekend op basis van de laatste drie kalenderjaren waarvoor statistieken beschikbaar zijn.~~ ⇒ Het jaarlijkse aantal inspecties is het gemiddelde van de laatste drie kalenderjaren waarvoor statistieken beschikbaar zijn. De hiertoe gehanteerde referentieperiode eindigt ten laatste één jaar voor de aanvang van het inspectiejaar. ⇐

---

↓ nieuw

4. Bij de selectie van de schepen die zullen worden geïnspecteerd, hanteert de bevoegde instantie de in bijlage I vastgestelde regels.

---

↓ 2001/106/EG art. 1, punt 4

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

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

~~de eerste ter inspectie te selecteren schepen zijn de in bijlage I, deel I, vermelde schepen, ongeacht hun prioriteitsfactor;~~

~~de in bijlage I, deel II, vermelde schepen worden geselecteerd in afnemende volgorde, volgens hun prioriteitsfactor zoals vermeld in het SIRENAC-informatiesysteem.~~

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

~~het schip niet op de lijst van bijlage I staat, en~~

~~er geen tekortkomingen zijn gemeld na een voorgaande inspectie, en~~

~~er geen gegronde redenen zijn om een inspectie te verrichten, en~~

~~het schip niet onder het bepaalde in lid 2, onder a) valt.~~

---

↓ 95/21/EG

~~4. Lid 3 is niet van toepassing op de operationele controles die specifiek in de Verdragen genoemd worden.~~

~~5. De lidstaten en de Commissie streven samen naar de ontwikkeling van prioriteiten en handelwijzen waardoor de controle beter kan worden gericht op schepen die vermoedelijk tekortkomingen vertonen.~~

~~Latere wijzigingen van dit artikel, andere dan de wijziging van het percentage in lid 1, geschieden volgens het bepaalde in artikel 19.~~

---

↓ nieuw

## Artikel 6

### Kennisgeving van van de aankomst van schepen

De exploitant, agent of kapitein van een schip dat een haven of ankerplaats in een lidstaat aandoet, doet kennisgeving van de aankomst overeenkomstig bijlage III.

↓95/21/EG (aangepast)  
⇒ nieuw

Artikel ~~7~~

## Inspectieprocedure

1. De bevoegde instantie zorgt ervoor dat de inspecteur ten minste:

a) de certificaten en documenten controleert ~~die zich overeenkomstig de communautaire wetgeving op het gebied van veiligheid op zee en internationale verdragen aan boord dienen te bevinden en met name die welke zijn opgesomd in bijlage IV voor zover deze van toepassing zijn;~~ ⇒ die zich overeenkomstig de communautaire wetgeving op het gebied van veiligheid op zee en internationale verdragen aan boord dienen te bevinden en met name die welke zijn opgesomd in bijlage IV

⇒b) zonodig verifieert of de bij een vorige inspectie door een lidstaat of een staat die het MOU van Parijs heeft ondertekend vastgestelde tekortkomingen werden verholpen;

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

↓ nieuw

2. Wanneer een schip de toestemming had gekregen om een haven te verlaten op voorwaarde dat de vastgestelde tekortkomingen in de volgende haven werden verholpen, wordt bij de inspectie in de volgende haven uitsluitend gecontroleerd of deze tekortkomingen zijn verholpen.

De inspecteur kan evenwel, op grond van zijn beroepsmatige oordeel, beslissen dat in het kader van de inspectie aanvullende controles moeten worden uitgevoerd.

↓ 95/21/EG (aangepast)

~~3. 2. De inspecteur mag alle relevante, niet in bijlage IV H vermelde, certificaten en documenten die zich overeenkomstig de verdragen aan boord dienen te bevinden, controleren.~~

~~4. 3. Wanneer er, na de in de leden 1, 2 en 3 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, vindt een gedetailleerde inspectie plaats en wordt ook gecontroleerd of aan de operationele voorschriften aan boord wordt voldaan.~~

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.

Een niet-limitatieve lijst van “gegronde redenen” is opgenomen in bijlage ~~IX~~ V en VII, deel C ~~IX~~ III.

~~IX~~ 5. ~~IX~~ 4. De in bijlage ~~IX~~ VI ~~IX~~ IV bepaalde procedures en richtsnoeren voor het controleren van schepen moeten eveneens worden nageleefd.

---

↓ nieuw

Wanneer de in bijlage VI, onder 4, vermelde richtsnoeren en procedures afwijken van de geldende communautaire wetgeving, voeren de lidstaten geen nationale wettelijke bepalingen of administratieve maatregelen in die zouden leiden tot procedures of inspectiepraktijken die strijdig zijn met de communautaire wetgeving. De lidstaten zorgen ervoor dat hun bevoegde instanties degelijk geïnformeerd zijn over de procedures en richtsnoeren die overeenkomstig de communautaire wetgeving moeten worden toegepast en zien toe op een correcte toepassing daarvan.

6. De uitvoering van veiligheidscontroles aan boord verloopt volgens de in bijlage VII vastgestelde procedures.

---

↓ 2001/106/EG art. 1, punt 5  
(aangepast)

Artikel ~~IX~~ 8 ~~IX~~ 7

### ~~Verplichte~~ Uitgebreide inspectie van bepaalde schepen

---

↓ 2001/106/EG art. 1, punt 5  
(aangepast)  
⇒ nieuw

1. Een schip in één van de categorieën van bijlage ~~IX~~ VIII, onder B ~~IX~~ V, ~~deel A~~, komt in aanmerking voor een uitgebreide inspectie na een periode van twaalf maanden na de laatste uitgebreide inspectie in een haven van een ~~⇒ lidstaat of een ⇐~~ staat die het MOU ~~IX~~ van Parijs ~~IX~~ heeft ondertekend.

---

↓ 2001/106/EG art. 1, punt 5  
(aangepast)  
⇒ nieuw

2. Als een dergelijk schip overeenkomstig ~~IX~~ bijlage II, punt A.2., ~~IX~~ artikel 5, lid 2, punt b), ter inspectie wordt geselecteerd, wordt een uitgebreide inspectie verricht. In de periode tussen

twee uitgebreide inspecties mag echter wel een inspectie overeenkomstig artikel ~~7~~ ~~6~~ worden verricht.

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

b) Elk schip  $\Rightarrow$  dat onder lid 1 valt en  $\Leftarrow$  niet aan de voorschriften  $\Rightarrow$  inzake kennisgeving  $\Leftarrow$  van artikel 6 ~~onder a)~~ voldoet, wordt in de haven  $\Rightarrow$  of ankerplaats  $\Leftarrow$  van bestemming aan een uitgebreide inspectie onderworpen.

~~3. 4.~~ De lidstaten zorgen er, met inachtneming van artikel ~~9~~ ~~7-bis~~, voor dat een schip dat valt onder lid ~~1~~ ~~3~~ en waarvan de prioriteitsfactor 7 of meer bedraagt, ~~als~~ bedoeld in bijlage I, ~~aan~~ een uitgebreide inspectie wordt onderworpen in de eerste haven die het aandoet na een periode van 12 maanden na de ~~laatste~~ ~~vorige~~ ~~uitgebreide~~ inspectie.

↓ 2001/106/EG art. 1, punt 5  
(aangepast)

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

~~4. 5.~~ Uitgebreide inspecties vinden plaats volgens de procedures in bijlage VIII, deel C ~~V, deel C.~~

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

↓ 2001/106/EG art. 1, punt 6  
(aangepast)  
 $\Rightarrow$  nieuw

Artikel ~~9~~ ~~7bis~~

### Procedure ingeval inspectie van bepaalde schepen niet mogelijk is

1. Indien een lidstaat om operationele redenen niet in staat is een schip met een prioriteitsfactor van meer dan 50 te onderwerpen aan een inspectie als bedoeld in

~~⊗~~ bijlage I ~~⊗~~ artikel 5, lid 2, punt a), of een verplichte uitgebreide inspectie als bedoeld in ~~⊗~~ artikel 8, lid 3, ~~⊗~~ artikel 7, lid 4, uit te voeren, meldt hij ⇒ de bevoegde instanties van de volgende haven, indien het gaat om een haven in een lidstaat of een staat die het MOU van Parijs heeft ondertekend, ~~⊗~~ het SIRENAC-systeem onverwijld dat een dergelijke inspectie niet heeft plaatsgevonden.

2. Dergelijke gevallen worden elke zes maanden aan de Commissie kenbaar gemaakt, met vermelding van de redenen waarom geen inspectie van de betrokken schepen heeft plaatsgevonden. ⇒ De lidstaten delen bovendien mee hoeveel inspecties als bedoeld in artikel 8, lid 2, en bijlage I, deel A.1., in totaal tijdens deze periode van zes maanden hebben plaatsgevonden. ⇐

⇒ De kennisgeving gebeurt binnen vier maanden na afloop van de betrokken periode. ⇐

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

↓ 2001/106/EG art. 1, punt 6  
(aangepast)

4. De in lid 1 bedoelde schepen worden naar gelang van het geval onderworpen aan een ~~⊗~~ verplichte ~~⊗~~ inspectie als bedoeld in ~~⊗~~ bijlage II, deel A.1., ~~⊗~~ artikel 5, lid 2, punt a), of aan een verplichte uitgebreide inspectie als bedoeld in artikel ~~⊗~~ 8, lid 2, ~~⊗~~ 7, lid 4, onderworpen in de volgende haven die zij in de Gemeenschap aandoen.

5. De in lid 3 genoemde waarde van 5 % wordt zo nodig per 22 juli 2008 volgens de ~~procedure van~~ ~~⊗~~ in ~~⊗~~ artikel ~~⊗~~ 24, lid 2, bedoelde procedure ~~⊗~~ 19, gewijzigd op basis van een evaluatie van de Commissie.

↓ 2001/106/EG art. 1, punt 7  
(aangepast)  
⇒ nieuw

## Artikel ~~⊗~~ 10 ~~⊗~~ 7ter

### Maatregelen tot weigering van toegang aan bepaalde schepen

1. Een lidstaat ziet erop toe dat ⇒ elk ⇐ ~~een~~ schip ⇒ dat aan de in bijlage IX, deel A, genoemde criteria voldoet ⇐ ~~in één van de categorieën van bijlage XI, deel A,~~ de toegang tot zijn havens ⇒ en ankerplaatsen ⇐ wordt geweigerd, behalve in de situaties als omschreven in artikel ⇒ 15, lid 6. ⇐ ~~11, lid 6, indien dat schip~~

~~ofwel~~

~~de vlag voert van een staat die op de zwarte lijst van het jaarrapport van het MOU staat, en~~

~~meer dan tweemaal in de loop van de voorgaande vierentwintig maanden in een haven van een staat die het MOU heeft ondertekend, is aangehouden;~~

~~of~~

~~de vlag voert van een staat die in de zwarte lijst van het jaarrapport van het MOU te boek staat als een staat «met een zeer hoog risico» of «met een hoog risico», en~~

~~meer dan eenmaal in de loop van de voorgaande zesendertig maanden in een haven van een staat die het MOU heeft ondertekend is aangehouden.~~

↓ 2001/106/EG art. 1, punt 7  
(aangepast)  
⇒ nieuw

De weigering van toegang geldt ☒ zodra ☒ ~~nadat~~ een schip ~~toestemming heeft gekregen om~~ de haven ⇒ of ankerplaats ⇐ ~~te heeft~~ verlaten waar het ~~naargelang van het geval~~ voor een ~~tweede of~~ een derde keer is aangehouden ⇒ en waar een weigering van toegang werd uitgevaardigd ⇐.

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

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

↓ 2001/106/EG art. 1, punt 8  
(aangepast)

Artikel ☒ 11 ☒~~8~~

### Inspectierapport aan de kapitein

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

↓ nieuw

Artikel 12

### Klachten

Alle klachten betreffende de omstandigheden aan boord worden onderzocht.



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 eventueel een afschrift aan de Internationale Arbeidsorganisatie (IAO), van klachten die niet kennelijk ongegrond zijn en de maatregelen die na de klacht zijn genomen.

---

↓ 95/21/EG (aangepast)

Artikel ~~13~~ 13 ~~13~~

### Rectificatie en aanhouding

---

↓ 2001/106/EG art. 1, punt 9, onder a) (aangepast)

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

---

↓ 95/21/EG

2. Wanneer ~~er~~ 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.

---

↓ nieuw

3. Onverminderd overeenkomstig Verordening (EG) nr. 725/2004 om veiligheidsredenen opgelegde beperkingen, mag in een door een bevoegde instantie uitgevaardigd aanhoudingsbevel:

a) worden gelast dat het schip op een bepaalde plaats dient te blijven of moet worden verplaatst naar een bepaalde ankerplaats of ligplaats: en

b) worden omschreven onder welke omstandigheden een kapitein zijn schip om veiligheidsredenen of ter voorkoming van verontreiniging mag verplaatsen.

↓ 2001/106/EG art. 1, punt 9, onder b) (aangepast)  
⇒ nieuw

⊗ 4. ~~⊗ 3.~~ Bij zijn beroepsmatige beoordeling van de vraag of een schip al dan niet moet worden aangehouden, past de inspecteur de in bijlage ⊗ XI ~~⊗ VI~~ vervatte criteria toe.

In dit verband ⊗ zorgt de bevoegde instantie ervoor dat het schip wordt aangehouden indien uit de inspectie blijkt dat het schip ~~⊗ wordt het schip aangehouden wanneer het~~ niet is uitgerust met een functionerende reisgegevens-recordersysteem, terwijl het gebruik daarvan ⇒ op grond van Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad<sup>12</sup> ~~⊗ bijlage XII~~ verplicht is.

Wanneer ~~dit gebrek~~ ⇒ de tekortkomingen op grond waarvan de aanhouding plaatsvindt ~~⊗~~ niet zonder meer in de haven van aanhouding kunnen worden verholpen, kan de bevoegde instantie het schip toestaan verder te reizen naar de ⇒ reparatiewerf die zich het dichtst bij de haven van aanhouding bevindt ~~⊗ dichtstbijzijnde haven~~ waar de tekortkomingen wel zonder meer kunnen worden verholpen, of kan zij verlangen dat ⇒ de tekortkomingen ~~⊗ het gebrek~~ worden verholpen binnen een termijn van ten hoogste 30 dagen ⇒ overeenkomstig de in het MOU van Parijs opgenomen richtsnoeren ~~⊗~~. Daartoe zijn de procedures van artikel ⊗ 15 ~~⊗ II~~ van toepassing.

↓ 95/21/EG (aangepast)

⊗ 5. ~~⊗ 4.~~ 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.

↓ 2001/106/EG art. 1, punt 9, onder c) (aangepast)

⊗ 6. ~~⊗ 5.~~ Ingeval ~~de in artikel 5, lid 2, en artikel 7 bedoelde inspecties tot~~ ⊗ van ~~⊗~~ aanhouding ~~leiden~~, dient de bevoegde instantie onmiddellijk, schriftelijk en onder overlegging van het inspectierapport, de administratie van de ⊗ vlaggenstaat ~~⊗ staat onder wiens vlag het schip gerechtigd is te varen (de vlagstaata administratie)~~ 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 certificaten die namens de vlaggenstaat overeenkomstig ~~de~~ internationale verdragen worden afgegeven.

<sup>12</sup> PB L 208 van 5.8.2002, blz. 10.

---

↓ 95/21/EG (aangepast)

⊗ 7. ~~⊗ 6.~~ De bepalingen van deze richtlijn laten de additionele voorschriften van de verdragen betreffende kennisgevings- en rapportageprocedures in verband met de havenstaatcontrole onverlet.

⊗ 8. ~~⊗ 7.~~ 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.

---

↓ nieuw

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

---

↓ 98/25/EG art. 1, punt 2

#### *Artikel 9 bis*

#### **~~Procedure die van toepassing is bij het ontbreken van ISM-certificaten~~**

~~1. Wanneer bij inspectie blijkt dat het afschrift van het conformiteitsdocument of van het veiligheidsbeleidscertificaat die zijn afgegeven overeenkomstig de internationale veiligheidscode voor de scheepvaart en ter voorkoming van verontreiniging (ISM-code) ontbreekt aan boord van een schip dat binnen de Gemeenschap op de datum van de inspectie onder de ISM-code valt, ziet de bevoegde instantie erop toe dat het schip wordt aangehouden.~~

~~2. Indien bij inspectie behalve het ontbreken van de in lid 1 bedoelde documenten geen andere tekortkomingen worden geconstateerd die aanhouding rechtvaardigen, kan de bevoegde autoriteit het aanhoudingsbevel intrekken om havencongestie te vermijden. Wanneer zo'n beslissing wordt genomen, stelt de bevoegde instantie onmiddellijk de bevoegde instanties van de overige lidstaten daarvan in kennis.~~

~~3. De lidstaten zorgen er door middel van de nodige maatregelen voor dat ieder schip dat toestemming krijgt om in de in lid 2 bedoelde omstandigheden een haven van een lidstaat te verlaten, behalve in de in artikel 11, lid 6, genoemde situaties, de toegang tot iedere haven in de Gemeenschap wordt geweigerd, zolang de eigenaar of de exploitant niet ten genoegen van de bevoegde instantie van de lidstaat waarin de aanhouding is uitgevaardigd heeft aangetoond dat het schip beschikt over overeenkomstig de ISM-code afgegeven geldige certificaten.~~

~~Indien tekortkomingen zoals bedoeld in artikel 9, lid 2, worden vastgesteld die niet in de haven van aanhouding kunnen worden verholpen, zijn de terzake doende bepalingen van artikel 11 eveneens van toepassing.~~

---

↓ 95/21/EG (aangepast)

Artikel ~~14~~ ~~14~~

### Recht van beroep

---

↓ 2001/106/EG art. 1, punt 10

1. De eigenaar of de exploitant van het schip of diens vertegenwoordiger in de lidstaat kan beroep instellen tegen een door de bevoegde instantie genomen besluit tot aanhouding of weigering van toegang. Het beroep schort de werking van de aanhouding of de weigering van toegang niet op.

---

↓ 95/21/EG

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.

---

↓ nieuw

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

- a) zorgen de lidstaten ervoor dat de inspectiedatabank onverwijld wordt aangepast;
- b) ontvangt de lidstaat waar de aanhouding of weigering van toegang werd uitgevaardigd binnen 24 na die beslissing, een rechtzetting van de overeenkomstig artikel 19 bekendgemaakte informatie.

↓ 95/21/EG (aangepast)  
⇒ nieuw

Artikel ~~15~~ ~~14~~

**Maatregelen volgend op inspecties en aanhouding**

1. Wanneer tekortkomingen als bedoeld in artikel ~~13~~ ~~9~~, lid 2, niet in de haven van inspectie kunnen worden verholpen, mag de bevoegde instantie van die lidstaat het desbetreffende schip toestaan naar de ~~dichtbijzijnde~~ door de kapitein en de betrokken instanties gekozen ~~geschikte reparatiewerf~~ ⇒ reparatiewerf te varen die zich het dichtst bij de haven van aanhouding bevindt en waar de tekortkomingen kunnen worden verholpen ⇐ ~~te varen~~, 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.

↓ nieuw

2. Wanneer een schip naar een reparatiewerf wordt gestuurd op grond van 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 vóór het schip opnieuw in de vaart wordt genomen.

↓ 95/21/EG (aangepast)

~~3.~~ ~~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 ~~13~~, lid 6 ~~9~~, lid 5, vermelde partijen en alle andere betrokken instanties in kennis van alle voorwaarden voor de reis.

~~3. De in lid 2 genoemde kennisgeving dient in overeenstemming te zijn met bijlage 2 van het MOU.~~

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~~ de toegang tot alle havens in de Gemeenschap wordt geweigerd ~~aan~~ aan schepen als bedoeld in lid 1.

~~a)~~ a) ~~die~~ 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)~~ b) ~~die~~ 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 toegang tot de havens in de Gemeenschap wordt geweigerd~~  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) ~~( onder i)~~, genoemde omstandigheden waarschuwt 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), ~~( punt ii)~~, 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.

~~Overminderd~~  In afwijking van  de bepalingen van lid 4 mag, in geval van overmacht of om prevalerende veiligheidsredenen 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 ~~( reder)~~, 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.

↓ 95/21/EG (aangepast)  
⇒ nieuw

## Artikel 16 ~~( 12)~~

### Beroepskwalificaties van inspecteurs

1. De inspecties mogen uitsluitend worden uitgevoerd door inspecteurs die voldoen aan de in bijlage  XII ~~( VII)~~ 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 wettelijke  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  $\Rightarrow$  Richtlijn 96/40/EG van de Commissie  $\Leftarrow$ <sup>13</sup> ~~de nationale wetgeving~~ is afgegeven door zijn bevoegde instantie ~~en waarop is vermeld dat de inspecteur gemachtigd is om inspecties uit te voeren.~~

---

$\Downarrow$  95/21/EG

~~Er wordt een gemeenschappelijk model voor deze identiteitskaart vastgesteld volgens de procedure van artikel 19.~~

---

$\Downarrow$  nieuw

5. De lidstaten waarborgen dat, alvorens de inspecteurs worden gemachtigd tot uitvoering van inspecties en vervolgens om de vijf jaar, de bekwaamheid van de inspecteurs wordt nagegaan en hun kennis als bedoeld in bijlage XII wordt getest.

6. De lidstaten waarborgen dat de inspecteurs een aangepaste vorming krijgen betreffende 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 de ontwikkeling en bevordering van een uniforme regeling binnen de Gemeenschap inzake de kwalificatie en opleiding van inspecteurs.

---

$\Downarrow$  95/21/EG (aangepast)  
 $\Rightarrow$  nieuw

Artikel ~~17~~ ~~17~~

### Rapporten van loodsen en havenautoriteiten

1.  $\Rightarrow$  De lidstaten nemen de nodige maatregelen om te waarborgen dat hun loodsen die betrokken zijn bij het aanleggen en losmaken van schepen of dienst verrichten op schepen die op weg zijn naar een haven van een lidstaat of via de wateren van een lidstaat varen  $\Leftarrow$  ~~Loodsen van de lidstaten die betrokken zijn bij het aanleggen of het losmaken van schepen of dienst verrichten op schepen die op weg zijn naar een haven in een lidstaat, lichten~~ 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 tekortkomingen 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 bij de uitoefening van hun normale taken opmerken dat een zich in hun haven bevindend schip tekortkomingen heeft die afbreuk kunnen doen aan de veiligheid van het schip of een onredelijk groot gevaar opleveren voor schade aan het mariene milieu,

---

<sup>13</sup> PB L 196 van 7.8.1996, blz. 8.

dienen zij de bevoegde instantie van de betrokken havenstaat daarvan onmiddellijk in kennis te stellen.

---

↓ nieuw

3. De lidstaten geven hun loodsen en havenautoriteiten de opdracht gebruik te maken van het modelrapport in bijlage XIII of een gelijkwaardig verslag, indien mogelijk in elektronische vorm.

De lidstaten zorgen ervoor dat passende maatregelen worden genomen na de melding van tekortkomingen door loodsen en havenautoriteiten.

Jaarlijks dient elke lidstaat bij de Commissie een verslag in over de tenuitvoerlegging van de leden 1 en 2, met inbegrip van een gedetailleerde beschrijving van de maatregelen die werden genomen na de melding van tekortkomingen door loodsen en havenautoriteiten.

---

↓ 95/21/EG (aangepast)  
⇒ nieuw

#### Artikel 18 ~~14~~

### Samenwerking

1. Iedere lidstaat zorgt ervoor dat ⇒ zijn havenautoriteiten en andere betrokken autoriteiten of instanties aan de voor de havenstaatcontrole bevoegde instantie de volgende in hun bezit zijnde informatie meedeelt: ⇐ ~~er samenwerking is tussen zijn bevoegde instantie, zijn havenautoriteiten en andere relevante instanties of commerciële organisaties om ervoor te zorgen dat zijn bevoegde instantie de beschikking krijgt over alle relevante informatie met betrekking tot de schepen die zijn havens aandoen.~~

– ⇒ informatie die is meegedeel overeenkomstig bijlage III, ⇐

– ⇒ informatie betreffende schepen die niet hebben voldaan aan de vereisten inzake kennisgeving overeenkomstig deze richtlijn en de Richtlijnen 2000/59/EG<sup>14</sup> en 2002/59/EG<sup>15</sup> van het Europees Parlement en de Raad 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 veiligheidsredenen de toegang tot een haven werd geweigerd of werden verplicht de haven te verlaten. ⇐

---

<sup>14</sup> PB L 332 van 28.12.2000, blz. 81.

<sup>15</sup> PB L 208 van 5.2.2002, blz. 10.



---

↓ 2001/106/EG art. 1, punt 11  
(aangepast)  
⇒ nieuw

2. De lidstaten zorgen voor informatie-uitwisseling en samenwerking tussen hun bevoegde instantie en de bevoegde instanties van alle overige lidstaten en houden de bestaande operationele verbinding tussen hun bevoegde instantie, de Commissie en ☒ de inspectiedatabank ~~☒ het in Saint-Malo, Frankrijk, opgezette SIRENAC-informatiesysteem~~ in stand.

⇒ De lidstaten nemen de nodige maatregelen om de inspectiedatabank bij te werken overeenkomstig de voorschriften van deze richtlijn. ⇐

Voor het uitvoeren van ~~de inspecties, bedoeld in artikel 5, lid 2, en in artikel 7,~~ raadplegen de inspecteurs de openbare en particuliere databanken betreffende scheepsinspectie welke toegankelijk zijn via het EQUASIS-informatiesysteem.

---

↓ 95/21/EG (aangepast)  
⇒ nieuw

3. ⇒ De lidstaten nemen de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat de informatie betreffende de inspecties onverwijld wordt opgenomen in de inspectiedatabank. ⇐

De in ☒ dit ☒ lid ~~2~~ bedoelde informatie is de in bijlage ⇒ X en XIV genoemde informatie en alle informatie betreffende de selectie van het schip overeenkomstig artikel 5, lid 4 ⇐ ~~4 van het MOU ☒ van Parijs ☒ bepaalde informatie en die welke nodig is om te voldoen aan artikel ☒ 19 ☒ 15 van deze richtlijn.~~

---

↓ 1999/97/EG art. 1, punt 2  
(aangepast)

Artikel ☒ 19 ☒ ~~15~~

### ☒ Publicatie van informatie ☒

---

↓ 1999/97/EG art. 1, punt 2  
(aangepast)  
⇒ nieuw

1. De bevoegde instantie van elke lidstaat dient de nodige maatregelen te treffen ⇒ om te zorgen voor de publicatie overeenkomstig bijlage XIV van informatie inzake inspecties, aanhoudingen en weigeringen van toegang ⇐ ~~ervoor te zorgen dat de in bijlage VIII, deel I, bedoelde informatie betreffende schepen die de voorgaande maand zijn aangehouden in, of die onderworpen zijn aan een weigering van toegang tot, een haven van deze lidstaat, ten minste elke maand wordt gepubliceerd.~~

---

↓ 2001/106/EG art. 1, punt 12

~~2. De informatie, genoemd in bijlage VIII, delen I en II, en de informatie betreffende de wijziging, schorsing of intrekking van de klassering van vaartuigen als bedoeld in artikel 15, lid 3, van Richtlijn 94/57/EG, is beschikbaar in het SIRENAC-systeem. Deze informatie zal openbaar worden gemaakt via het EQUASIS-informatiesysteem, zo spoedig mogelijk nadat de inspectie is voltooid of de aanhouding is opgeheven.~~

---

↓ 1999/97/EG art. 1, punt 2

~~3. De lidstaten en de Commissie dienen samen te werken teneinde de passende technische regelingen te treffen waarvan sprake in lid 2.~~

~~4. Waar nodig wordt het Sirenae-informatiesysteem gewijzigd teneinde de bovenvermelde eisen te implementeren.~~

---

↓ 2001/106/EG art. 1, punt 13  
(aangepast)

⊗ 2. ⊗ ~~5~~. Dit artikel doet niet af aan de nationale wetgeving inzake aansprakelijkheid.

---

↓ nieuw

## Artikel 20

### Zwarte lijst van scheepsexploitanten en rederijen

Jaarlijks wordt door de Commissie een zwarte lijst samengesteld en gepubliceerd betreffende de mate waarin scheepsexploitanten en rederijen voldoen aan de procedures en criteria van bijlage XV.

---

↓ 95/21/EG (aangepast)

## Artikel ⊗ 21 ~~⊗ 16~~

### Vergoeding van kosten

1. Indien de in de artikelen ⊗ 7 en 8 ~~⊗ 6 en 7~~ 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 1 ingevolge artikel ~~10~~ 15, lid 4 en artikel 10 ~~11, lid 4~~, uitgevoerde inspecties komen ten laste van de eigenaar of de exploitant van het schip.

↓ 2001/106/EG art. 1, punt 14  
(aangepast)

~~3. 2a.~~ Indien een schip wordt aangehouden ~~wegens tekortkomingen of het ontbreken van geldige certificaten als bedoeld in artikel 9 en bijlage VI~~, worden alle kosten in verband met de aanhouding in de haven gedragen door de eigenaar of de exploitant van het schip.

↓ 95/21/EG (aangepast)

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

↓ 2001/106/EG art. 1, punt 15  
(aangepast)

Artikel ~~22~~ ~~17~~

### Gegevens voor het toezicht op de uitvoering

↓ 2001/106/EG art. 1, punt 15  
(aangepast)

De lidstaten verstrekken de Commissie de in bijlage ~~XVI~~ ~~X~~ genoemde informatie volgens de in die bijlage gestelde termijnen.

↓ nieuw

De lidstaten nemen de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat de Commissie volledig en onbeperkt toegang heeft tot alle gegevens die zijn opgenomen in het in artikel 18, lid 2, bedoelde informatiesysteem.

Artikel 23

### Toezicht op de naleving en tenuitvoerlegging door de lidstaten

Met het oog op een doelmatige tenuitvoerlegging van deze richtlijn en ter wille van het toezicht op de algemene werking 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 gaat zij over tot bezoeken ter plaatse in de lidstaten.

---

↓ 2001/106/EG art. 1, punt 15  
(aangepast)

Artikel ~~24~~ ~~48~~

### Comité

---

↓ 2002/84/EG art. 4, punt 2  
(aangepast)

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 betreffende de oprichting van het Comité voor maritieme veiligheid en voorkoming van verontreiniging door schepen (COSS)~~<sup>16</sup> ingestelde Comité voor maritieme veiligheid en voorkoming van verontreiniging door schepen (COSS).

---

↓ 2001/106/EG art. 1, punt 15

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.

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

3. Het Comité stelt zijn reglement van orde vast.

---

↓ 95/21/EG (aangepast)

Artikel ~~25~~ ~~49~~

### Wijzigingsprocedure

---

↓ 2001/106/EG art. 1, punt 16  
(aangepast)

Deze richtlijn kan, zonder uitbreiding van de werkingssfeer, worden gewijzigd overeenkomstig de ~~procedure~~ in ~~van~~ artikel ~~24~~, lid 2, bedoelde procedure ~~18~~, lid 2, teneinde:

---

<sup>16</sup> PB L 324 van 29.11.2002, blz. 1.

---

↓ 2001/106/EG art. 1, punt 16  
(aangepast)  
⇒ nieuw

- a) de in artikel ~~5~~, ⇒ 5 tot en met 17 en 19 tot en met 22 ⇐ genoemde verplichtingen, ~~met uitzondering van het in lid 1 genoemde percentage van 25~~, alsmede de verplichtingen ~~en~~ van de bijlagen waarnaar deze artikelen verwijzen, aan te passen op basis van de ervaring met de toepassing van deze richtlijn en rekening houdend met de ontwikkelingen in het MOU ☒ van Parijs ☒ ;

---

↓ 95/21/EG (aangepast)  
⇒ nieuw

- b) de bijlagen aan te passen om rekening te houden met wijzigingen in ⇒ de communautaire wetgeving inzake veiligheid op zee en de maritieme beveiliging en ⇐ verdragen, protocollen, codes en resoluties van de relevante internationale organisaties en in het MOU ☒ van Parijs ☒ die van kracht zijn geworden;

---

↓ 2002/84/EG art. 4, punt 3,  
onder a) (aangepast)  
⇒ nieuw

- c) in artikel 2, ~~lid 1~~, ⇒ de definities aan te passen en ⇐ de lijst bij te werken van internationale verdragen die voor de toepassing van deze richtlijn relevant zijn.

---

↓ 2002/84/EG art. 4, punt 3,  
onder b)

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.

---

↓ nieuw

## Artikel 26

### ***Opname van de nieuwe inspectieregeling in het Gemeenschapsrecht***

Aanvullende maatregelen kunnen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 24, lid 2, bedoelde procedures teneinde:

- de waarde te bepalen van elke risicoparameter; de prestaties van de vlaggenstaat, de aspecten inzake classificatiebureaus en de prestaties van rederijen dienen een hogere waarde te krijgen dan de andere criteria;

- de combinatie van risicoparameters te bepalen voor elk niveau van scheepsrisicoprofiel.
- criteria en procedures vast te stellen betreffende de aard en de reikwijdte van de inspecties.
- beginselen en modaliteiten te ontwikkelen voor de inspectieverbintenissen van de lidstaten.

De Commissie evalueert jaarlijks de invoering van de scheepsrisicoparameters en doet zonodig overeenkomstig de in artikel 24, lid 2, bedoelde procedure een voorstel om de parameters aan te passen op grond van de opgedane ervaring of de na te streven beleidsdoelstellingen.

↓ 2001/106/EG art. 1, punt 17  
(aangepast)

Artikel ~~27~~ ~~19bis~~

#### ☒ Sancties ☒

De lidstaten voeren een systeem in van sancties op overtredingen van de nationale bepalingen die op grond van deze richtlijn zijn vastgesteld en nemen de nodige maatregelen om de toepassing ervan te verzekeren. De aldus ingevoerde sancties moeten doeltreffend, evenredig en afschrikwekkend zijn.

↓ 2001/106/EG art. 3 (aangepast)  
⇒ nieuw

☒ Artikel 28 ☒

#### ☒ Evaluatie ☒

De Commissie evalueert de tenuitvoerlegging van deze richtlijn ⇒ binnen 18 maanden na het verstrijken van de termijn voor de omzetting van deze richtlijn ⇐ ~~uiterlijk op 22 juli 2006~~. De evaluatie omvat onder meer het aantal havenstaatsinspecteurs in elke lidstaat en het aantal inspecties dat is uitgevoerd, met inbegrip van verplichte uitgebreide inspecties.

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 29*

### **Tenuitvoerlegging en kennisgeving**

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk 18 maanden na de in artikel 31 vastgestelde datum aan de artikelen [...] en de punten [...] van de bijlagen [...] [artikelen en onderverdelingen daarvan alsmede punten van de bijlagen die ten opzichte van de vorige richtlijn materieel zijn gewijzigd] te voldoen. Zij delen de Commissie de tekst van die bepalingen onverwijld mede, alsmede een tabel ter weergave van het verband tussen die bepalingen en deze richtlijn.

2. Wanneer de lidstaten deze bepalingen aannemen, wordt in die 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 de richtlijn in de lidstaten geboekte vooruitgang.

## *Artikel 30*

### **Intrekking**

Richtlijn 95/21/EG, zoals gewijzigd bij de in bijlage XVII, deel A, genoemde richtlijnen, wordt met ingang van [datum van inwerkingtreding van de herschikte richtlijn] ingetrokken, onverminderd de verplichtingen van de lidstaten met betrekking tot de in bijlage XVII, 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 XVIII.

## *Artikel 31*

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

De artikelen [...] en de punten [...] van de bijlagen [...] [artikelen en onderverdelingen daarvan alsmede punten van de bijlagen die ongewijzigd zijn ten opzichte van de vorige richtlijn] zijn van toepassing vanaf [de datum van inwerkingtreding van de herschikte richtlijn].

*Artikel 32*

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel, [...]

*Voor het Europees Parlement*  
*De voorzitter*  
[...]

*Voor de Raad*  
*De voorzitter*  
[...]



---

↓ 98/42/EG art. 1, punt 2 en  
bijlage punt 1 (aangepast)

## BIJLAGE I

### ☒ SELECTIE VAN ~~☒ SCHEPEN DIE BIJ VOORRANG~~ VOOR INSPECTIE IN ~~AANMERKING KOMEN~~

(als bedoeld in artikel 5, ~~lid 4) lid 2)~~

---

↓ nieuw

#### **A. inspectieverbintenissen**

1. De bevoegde instantie ziet erop toe dat elk niet voor een uitgebreide inspectie geselecteerd schip met een prioriteitsfactor van meer dan 50 in de inspectiedatabank dat zich in een haven of op een ankerplaats bevindt, wordt geïnspecteerd indien een periode van ten minste één maand is verstreken na de laatste inspectie die is uitgevoerd door een lidstaat of een staat die het MOU van Parijs heeft ondertekend.

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

- a) de eerste ter inspectie te selecteren schepen zijn de in deel B.I van deze bijlage vermelde schepen, ongeacht hun prioriteitsfactor;
- b) de in deel B.II vermelde schepen worden geselecteerd in afnemende volgorde, volgens hun prioriteitsfactor als vermeld in de inspectiedatabank op voorwaarde dat een periode van ten minste één maand is verstreken na de laatste inspectie in een haven of ankerplaats in een lidstaat van de Europese Unie of het gebied dat onder het MOU van Parijs valt.

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

- a) Het schip niet geselecteerd is voor een uitgebreide inspectie en zijn prioriteitsfactor minder dan 7 bedraagt;
- b) Het schip op grond van deel B.1. niet met hoogste voorrang in aanmerking komt voor inspectie;
- c) er geen tekortkomingen zijn gemeld na een voorgaande inspectie;
- d) er geen gegronde redenen zijn om een inspectie te verrichten, en
- e) het schip niet onder het bepaalde in lid 2, onder a) valt.

4. Een door een gastland overeenkomstig de artikelen 6 en 8 van Richtlijn 1999/35/EG<sup>1</sup> uitgevoerde controle van roveerboden en hogesnelheidspassagiersvaartuigen wordt als een gedetailleerde, dan wel een uitgebreide inspectie beschouwd en als dusdanig vermeld in de inspectiedatabank. Indien tekortkomingen worden vastgesteld die duidelijk gevaar opleveren voor de veiligheid, de gezondheid of het milieu, wordt het schip aangehouden overeenkomstig artikel 13.

## B. SCHEPEN DIE BIJ VOORRANG IN AANMERKING KOMEN VOOR INSPECTIE

↓ 98/42/EG art. 1, punt 2 en  
bijlage punt 1 (aangepast)  
⇒ nieuw

### ☒ B. ☒ I. FACTOREN VOOR HOOGSTE VOORRANG

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

1. Schepen waarbij door loodsen of havenautoriteiten tekortkomingen zijn gesignaleerd die afbreuk kunnen doen aan de veilige vaart (~~Richtlijn 93/75/EEG<sup>2</sup> en artikel 13 van de onderhavige richtlijn~~) ☒ of een dreiging vormen voor het milieu overeenkomstig artikel 17 van deze richtlijn ☒.
2. Schepen die niet aan ~~de in Richtlijn 93/75/EEG vervatte verplichtingen~~ de ⇒ toepasselijke verplichtingen inzake kennisgeving ⇐ hebben voldaan ⇒ als bedoeld in artikel 6 van deze richtlijn, Richtlijn 2000/59/EG, Richtlijn 2002/59/EG en, indien van toepassing, Verordening (EG) nr. 725/2004 ⇐.
3. Schepen die voorwerp zijn geweest van een rapport of een kennisgeving van een andere lidstaat.

↓ nieuw

4. Schepen die het voorwerp hebben uitgemaakt van een rapport door een lidstaat omdat zij niet hebben voldaan aan de aanbevelingen voor de vaart door de toegangswateren tot de Baltische Zee als opgenomen in de bijlage bij IMO-Resolutie MSC.138(79).

<sup>1</sup> PB L 138 van 1.6.1999, blz. 1.

<sup>2</sup> ~~PB L 247 van 5.10.1993, blz. 19.~~

---

↓ 98/42/EG art. 1, punt 2 en  
bijlage punt 1 (aangepast)  
→<sub>1</sub> 1999/97/EG art. 1, punt 3 en  
bijlage punt 1, onder a)  
⇒ nieuw

5. 4. Schepen waarover een rapport of klacht is ingediend door de kapitein, een bemanningslid of een persoon of organisatie die een rechtmatig belang heeft in de veilige werking van het schip, de leef- en werkomstandigheden aan boord of de preventie van verontreiniging, tenzij de betrokken lidstaat het rapport of de klacht als kennelijk ongegrond beschouwt; ~~de identiteit van de persoon die het rapport of de klacht heeft ingediend, mag de kapitein of de reder van het betrokken schip niet worden bekendgemaakt.~~

6. 5. Schepen die:

- a) op weg naar de haven bij een aanvaring betrokken zijn geweest of aan de grond gelopen of gestrand zijn,
- b) beschuldigd zijn van een vermoedelijke schending van de bepalingen inzake lozing van schadelijke stoffen of effluenten,
- c) op onregelmatige of onveilige wijze hebben gemanoeuvreerd, waarbij de door de IMO vastgestelde routingsmaatregelen, of veilige vaarpraktijken en -procedures niet in acht zijn genomen, of
- d) anderszins op zodanige wijze zijn gebruikt dat zij gevaar voor personen, eigendommen of het milieu opleverden.

7. 6. Schepen, waarvan de klassering ~~in de loop van de afgelopen zes maanden~~ ⇒ na de laatste inspectie in de Europese Unie of het gebied dat onder het MOU van Parijs valt ⇐ om veiligheidsredenen tijdelijk is opgeheven →<sub>1</sub> of is ingetrokken; ←

---

↓ nieuw

8. Schepen met een certificaat dat werd afgegeven door een voormalige erkende organisatie waarvan de erkenning werd ingetrokken overeenkomstig artikel 9 van Richtlijn XX/XX betreffende gemeenschappelijke regels en normen voor de organisaties voor controle en inspectie van schepen en de betrokken activiteiten van maritieme instanties.

↓ 2001/106/EG art. 1, punt 19  
(aangepast)  
⇒ nieuw

## ☒ B. ☒ II. TOTALE PRIORITEITSFACTOR

⇒ De bevoegde instanties selecteren de hierna genoemde schepen in afnemende volgorde volgens hun prioriteitsfactor zoals vermeld in de inspectiedatabank. ⇐ De volgende schepen komen bij voorrang voor inspectie in aanmerking.

1. Schepen die een haven van een lidstaat voor de eerste maal of na een afwezigheid van twaalf maanden of meer aandoen. Bij toepassing van dit criterium moeten de lidstaten ook rekening houden met de inspecties die zijn uitgevoerd door de partijen bij het MOU van Parijs. Wanneer de voor uitvoering van deze taak benodigde gegevens ontbreken, moeten de lidstaten zich baseren op de gegevens ☒ in de inspectiedatabank ☒ ~~Sirenae-gegevens baseren~~ en de schepen inspecteren die ☒ niet in de inspectiedatabank voorkomen. ☒ ~~na de inwerkingtreding van de Sirenae databank op 1 januari 1993 niet in die databank zijn opgenomen.~~
2. Schepen die de afgelopen zes maanden door geen enkele lidstaat geïnspecteerd zijn.
3. Schepen waarvan de overeenkomstig de verdragen afgegeven wettelijk voorgeschreven certificaten inzake de scheepsbouw en -uitrusting en de klassecertificaten zijn afgegeven door een organisatie die geen erkende organisatie is in de zin van [Richtlijn 94/57/EG].
4. Schepen die onder de vlag varen van een staat ☒ waarvan de aanhoudingsgraad, berekend op basis van de laatste drie inspectiekalenderjaren die zijn opgenomen in de inspectiedatabank ☒ ~~die~~ voorkomt op de zwarte lijst als vastgesteld in die gepubliceerd is in het jaarverslag van het MOU van Parijs.
5. Schepen die toestemming hebben gekregen om de haven ⇒ of ankerplaats ⇐ van een lidstaat te verlaten onder bepaalde voorwaarden, met name:
  - a) voor tekortkomingen die voor het vertrek moeten worden verholpen;
  - b) voor tekortkomingen die in de volgende haven die zij aandoen moeten worden verholpen;
  - c) voor tekortkomingen die binnen 14 dagen moeten worden verholpen;
  - d) voor tekortkomingen waarvoor andere voorwaarden zijn aangegeven.

Indien met betrekking tot het schip maatregelen zijn genomen en alle tekortkomingen zijn verholpen, wordt daar rekening mee gehouden.

6. Schepen waarbij tijdens een vorige inspectie tekortkomingen zijn vastgesteld, naar gelang van het aantal tekortkomingen.
7. Schepen die in een vorige haven  $\Rightarrow$  of ankerplaats  $\Leftarrow$  zijn aangehouden.
8. Schepen die onder de vlag varen van een land dat niet alle desbetreffende in artikel 2 van deze richtlijn bedoelde verdragen heeft geratificeerd.
9. Schepen die geklasseerd zijn bij een classificatiebureau  $\Rightarrow$  waarvan het prestatieniveau als 'laag' dan wel 'zeer laag' wordt omschreven in de door het MOU van Parijs gepubliceerde overzichtstabel van de aanhoudingsgraden tijdens de afgelopen drie jaar.  $\Leftarrow$  ~~waarvan het aantal tekortkomingen boven het gemiddelde liggen.~~

↓ 2001/106/EG art. 1, punt 19  
 (aangepast)  
 $\Rightarrow$  nieuw

~~1010.~~ Schepen van de categorieën, vermeld in bijlage  $\boxtimes$  VIII, deel B  $\langle \boxtimes \rangle$  ~~V, onder A.~~

~~1111.~~ Schepen van meer dan 13 jaar oud.

~~Ter bepaling van de volgorde voor de inspectie van de hierboven vermelde schepen houdt de bevoegde instantie, overeenkomstig bijlage I, deel I, van het MOU, rekening met de door het Sirenac-systeem aangegeven totale prioriteitsfactor. De punten 5, 6 en 7 gelden alleen voor de inspecties die de laatste 12 maanden zijn verricht. De totale prioriteitsfactor mag niet lager zijn dan de som van de punten 3, 4, 8, 9, 10 en 11.~~

In het kader van artikel  $\boxtimes$  8, lid 3  $\langle \boxtimes \rangle$  ~~7, lid 4~~, mag voor de totale prioriteitsfactor ~~echter~~ geen rekening worden gehouden met punt 10.

$\Rightarrow$  Wat de punten 4 en 9 betreft, zijn de bij het MOU van Parijs vastgestelde lijsten van toepassing vanaf 1 juli van het jaar dat volgt op het kalenderjaar waarop de statistieken zijn gebaseerd.  $\Leftarrow$

## **BIJLAGE II**

### **Belangrijkste elementen van de communautaire regeling inzake havenstaatcontrole (als bedoeld in artikel 5, lid 2)**

De communautaire regeling inzake havenstaatcontrole omvat de volgende elementen:

#### **I. SCHEEPSRISICOPROFIEL**

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

##### **a) Type van het schip**

Er wordt vanuit gegaan dat passagiersschepen, olie- en chemicaliëntankers, gastankers en bulkschepen een hoger risico vormen.

##### **b) Ouderdom van het schip**

Oudere schepen vormen een groter risico.

##### **c) Prestaties van de vlaggenstaat**

- i) Schepen die onder de vlag varen van een land dat 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 land dat 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 het voorwerp heeft uitgemaakt van een onafhankelijke audit overeenkomstig de Code voor de tenuitvoerlegging van verplichte IMO-instrumenten, waaruit is gebleken dat de staat voldoet aan de betrokken instrumenten, worden als een lager risico beschouwd.

##### **d) Erkende organisaties**

- i) Schepen waarvan het certificaat is afgegeven door erkende organisaties met, een binnen de EU of het gebied dat onder de MOU van Parijs valt, qua aanhoudingsgraad laag of zeer laag prestatieniveau, worden als een hoger risico beschouwd.
- ii) Schepen waarvan het certificaat is afgegeven door erkende organisaties met een, binnen de EU of het gebied dat onder de MOU van Parijs valt, qua aanhoudingsgraad 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, 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, goed presteert inzake tekortkomingen en aanhoudingen van schepen worden als een lager risico beschouwd.

f) Voorgeschiedenis inzake inspecties in de Gemeenschap en het gebied dat onder het MOU van Parijs valt

i) Schepen die meer dan één keer zijn aangehouden worden als een hoger risico beschouwd.

ii) Schepen die tijdens de afgelopen 36 maanden niet zijn aangehouden en weinig tekortkomingen vertoonden worden als een lager risico beschouwd.

3. De in lid 2 vermelde risicoparameters worden gecombineerd 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 prestaties van de vlaggenstaat, classificatiebureaus en rederijen.

## **II-INSPECTIE VAN SCHEPEN**

Schepen die een haven in de Gemeenschap aandoen worden op regelmatige basis onderworpen aan een periodieke inspectie en eventueel een aanvullende inspectie wanneer onverwachte elementen opduiken.

### **1. Periodieke inspecties**

De termijn tussen de periodieke inspecties hangt af van het risicoprofiel van het schip. Schepen met een hoog risico worden minsten 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 6 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 5<sup>e</sup> 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 10<sup>e</sup> 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 24<sup>e</sup> 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 onverwachte factoren optreedt:

- Schepen waarvan de klassering om veiligheidsredenen is opgeheven of ingetrokken sedert de laatste inspectie in de Europese Unie of in het gebied dat onder het MOU van Parijs valt,
- 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 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 effluenten,
  - op onregelmatige of onveilige wijze hebben gemanoeuvreerd, waarbij de door de IMO vastgestelde routingsmaatregelen, of veilige vaarpraktijken en -procedures niet in acht zijn genomen,
  - anderszins op zodanige wijze zijn gebruikt dat zij gevaar voor personen, eigendommen of het milieu opleverden, of
  - niet hebben voldaan aan de IMO-aanbevelingen inzake vaarpraktijken.
- Schepen waarbij door loodsen of havenautoriteiten tekortkomingen zijn gesignaleerd die afbreuk kunnen doen aan de veilige vaart of een dreiging vormen voor het milieu overeenkomstig artikel 17 van deze richtlijn,



- Schepen die niet aan de verplichtingen inzake kennisgeving hebben voldaan als bedoeld in artikel 6 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 in de veilige werking van het schip, de leef- en werkomstandigheden aan boord of de preventie van verontreiniging, tenzij de betrokken lidstaat het rapport of de klacht als kennelijk ongegrond beschouwt,
- Schepen die meer dan 3 maanden geleden reeds eerder werden aangehouden,
- Schepen waarbij opvallende tekortkomingen werden vastgesteld,
- Schepen waarbij problemen met de lading werden vastgesteld, met name schadelijke en gevaarlijke ladingen,
- Schepen die op zodanige wijze zijn gebruikt dat zij gevaar voor personen, eigendommen of het milieu opleverden.

### **3. Reikwijdte van de inspecties**

Periodieke en aanvullende inspecties omvatten een onderzoek 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 havenstaatcontroles. Schepen met een hoog risico, schepen die een hoger risico vormen door hun aard en ouderdom of schepen die opnieuw worden geïnspecteerd na de uitvaardiging van een weigering van toegang overeenkomstig bijlage XII, worden aan een diepgaander inspectie onderworpen.

De risicogebieden die bij elke inspectie dienen te worden gecontroleerd worden vermeld in de inspectiedatabank.

### **III-INSPECTIEVERBINTENISSEN VAN DE LIDSTATEN**

De lidstaten leveren een redelijke inspanning om alle schepen die een haven in de EU aandoen en in aanmerking komen voor inspectie, daadwerkelijk te inspecteren.

Elke lidstaat voert een deel uit van het totale aantal inspecties dat moet worden uitgevoerd in het gebied dat onder het MOU van Parijs valt. Dit deel is gebaseerd op het aantal individuele schepen die een haven van de betrokken lidstaat aandoen in verhouding tot de som van alle schepen die de havens van de lidstaten aandoen.

Voorts zal de mate waarin de lidstaten deze doelstelling bereiken worden geëvalueerd in het licht van het aantal niet-uitgevoerde periodieke inspecties.

Zonodig wordt een mechanisme ontwikkeld voor een correcte verdeling van de inspecties tussen de lidstaten.

## **BIJLAGE III**

### **Kennisgeving**

#### **(als bedoeld in artikel 6)**

1. De exploitant, agent of kapitein van een schip dat overeenkomstig artikel 8, lid 1, voor een uitgebreide inspectie in aanmerking komt en op weg is naar een haven of ankerplaats in een lidstaat deelt de havenautoriteit 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 de volgende informatie mee:

- 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 of ankerplaats 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.

2. Een exploitant, agent of kapitein van een ander schip dat op weg is naar een haven van een lidstaat dient de aankomst daarvan te melden overeenkomstig artikel 4 van Richtlijn 2002/59/EG.

3. De betrokken havenautoriteit zal de voormelde informatie bij ontvangst doorsturen naar de voor de havenstaatcontrole bevoegde instantie. Indien mogelijk gebeurt dit elektronisch.

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

---

↓ 95/21/EG (aangepast)

**BIJLAGE ~~IV~~ H**

**LIJST VAN CERTIFICATEN EN DOCUMENTEN**

(~~IV~~) als ~~IV~~ als bedoeld in artikel 7 ~~6~~, lid 1

---

↓ 95/21/EG

1. Meetbrief (1969).
  2. – Veiligheidscertificaat voor passagiersschepen;  
– Veiligheidsconstructiecertificaat voor vrachtschepen;  
– Uitrustingscertificaat voor vrachtschepen;  
– Radiotelegrafie-veiligheidscertificaat voor vrachtschepen;  
– Radiotelefonie-veiligheidscertificaat voor vrachtschepen;  
– Radioveiligheidscertificaat voor vrachtschepen;
- 

↓ 1999/97/EG art. 1, punt 4,  
onder a)

- certificaat van vrijstelling, inclusief, waar nodig, de vrachtilijst;
- 

↓ 95/21/EG

- Veiligheidscertificaat voor vrachtschepen.
- 

↓ nieuw

3. International security certificaat (ISSC) voor het schip.
  4. Curriculum vitae van het schip.
- 

↓ 95/21/EG

- 5 ~~3~~ Internationaal certificaat van geschiktheid voor het vervoer van vloeibare gassen in bulk:
  - Certificaat van geschiktheid voor het vervoer van vloeibare gassen in bulk;

6. ~~4~~ Internationaal certificaat van geschiktheid voor het vervoer van gevaarlijke chemicaliën in bulk:

- Certificaat van geschiktheid voor het vervoer van gevaarlijke chemicaliën in bulk.

7. ~~5~~ Internationaal certificaat ter voorkoming van verontreiniging door olie.

8. ~~6~~ Internationaal certificaat ter voorkoming van verontreiniging door het vervoer van schadelijke vloeistoffen in bulk.

9. ~~7~~ Internationaal certificaat van uitwatering (1966):

- Internationaal certificaat van vrijstelling van uitwatering.

10. ~~8~~ Oliejournaal, delen I en II.

11. ~~9~~ Ladingjournaal.

---

↓ 2001/106/EG art. 1, punt 20,  
onder a)  
⇒ nieuw

12. ~~10~~ Verklaring van minimum-bemanningssterkte.

13. ~~10bis~~ Certificaten ⇒ of andere documenten ⇐ , afgegeven krachtens het STCW-verdrag.

---

↓ 95/21/EG

14. ~~11~~ Keuringsdocumenten (IAO-Verdrag nr. 73 betreffende medische keuring van zeevarenden).

---

↓ nieuw

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)

---

↓ 95/21/EG

17. ~~12~~ Stabiliteitsgegevens

---

↓ 98/42/EG art. 1, punt 2 en  
bijlage punt 2.1

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

---

↓ 95/21/EG (aangepast)

19. ~~14.~~ 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).

---

↓ 98/42/EG art. 1, punt 2 en  
bijlage punt 2.2 (aangepast)  
⇒ nieuw

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

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

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

23. ~~18.~~ 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. ~~19.~~ Veiligheidscertificaat voor schepen voor bijzondere doeleinden.

25. ~~20.~~ Veiligheidscertificaat voor mobiele offshore-boorinstallaties.

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

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

28. ~~23.~~ Scheepsnoodplan voor olieverontreiniging.

29. ~~24.~~ Inspectierapport (bij bulk vervoerders en olietankers).

30. ~~25.~~ Rapporten van vorige havenstaatcontrole-inspecties.

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

32. ~~27.~~ Vergunning voor het vervoer van graan.

33. ~~28.~~ Handleiding voor het vastzetten van lading.

---

↓ 1999/97/EG art. 1, punt 4,  
onder b)

34. ~~29.~~ Plan voor het beheer van afvalstoffen en afvalstoffenjournaal.

35. ~~30.~~ Beslissingsondersteunend systeem voor kapiteins van passagiersschepen.

36. ~~31.~~ SAR-samenwerkingsplan voor passagiersschepen die op vaste routes opereren.

37. ~~32.~~ Lijst van operationele beperkingen voor passagiersschepen.

38. ~~33.~~ Bulkcarrierboekje (Bulk carrier booklet).

39. ~~34.~~ Laad- en losplan voor bulkschepen.

---

↓ 2001/106/EG art. 1, punt 20,  
onder b)

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

---

↓ nieuw

41. Overeenkomstig Richtlijn 2006/XX/EG betreffende wettelijke aansprakelijkheid en financiële zekerheden van scheepseigenaars verplicht certificaat.

42. Overeenkomstig Verordening (EG) nr. XXXX/2006 betreffende de aansprakelijkheid van vervoerders van passagiers over zee en de binnenwateren bij ongevallen verplicht certificaat.

---

↓ 98/42/EG art. 1, punt 2 en  
bijlage punt 3 (aangepast)  
→<sub>1</sub> 2001/106/EG art. 1, punt 21

**BIJLAGE ~~⊗~~ V ~~⊗~~ III**

**NIET-LIMITATIEVE LIJST VAN “GEGRONDE REDENEN” VOOR EEN  
GEDETAILEERDE INSPECTIE**

(als bedoeld in artikel ~~7~~, ~~6~~ lid 3)

1. De schepen als omschreven in bijlage I, deel B.I en deel B.II, alinea II-3, II-4, II-5, onder b), II-5, onder c) →<sub>1</sub> en II-8 ←.
2. Het niet behoorlijk bijgehouden zijn van het oliejournaal.
3. De ontdekking van onnauwkeurigheden bij de controle van de certificaten en de andere documenten (~~zie artikel 6, lid 1, onder a) en lid 2~~).

---

↓ 98/42/EG art. 1, punt 2 en  
bijlage punt 3 (aangepast)

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. ~~⊗~~ ~~94/58/EG van 22 november 1994 inzake het minimumopleidingsniveau van zeevarenden~~<sup>1</sup>.

---

↓ nieuw

5. Een certificaat dat op frauduleuze wijze werd 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.

---

↓ 98/42/EG art. 1, punt 2 en  
bijlage punt 3

- ~~7~~. ~~5~~ Bewijzen dat het laden en andere verrichtingen niet op veilige wijze of volgens de IMO-richtlijnen zijn uitgevoerd, bijvoorbeeld het zuurstofgehalte in de inertgashoofdtoevoerleiding naar de laadtanks ligt boven het voorgeschreven maximumpeil.

---

<sup>1</sup> PB L 136 van 18.5.2001, blz. 17.

- ~~8. 6.~~ Het niet kunnen voorleggen door de kapitein van een olietanker van de aantekeningen van het olielozingsbewakings- en -regelsysteem voor de laatste reis in ballast.
- ~~9. 7.~~ 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. 8.~~ De uitzending van foutieve noodsignalen die niet is gevolgd door een passende annuleringsprocedure.
- ~~11. 9.~~ Het ontbreken van door de verdragen voorgeschreven belangrijke uitrusting of voorzieningen.
- ~~12. 10.~~ Buitengewoon onhygiënische toestanden aan boord van het schip.
- ~~13. 11.~~ Op de algemene indruk en waarnemingen van de inspecteur gebaseerde bewijzen dat er een ernstige aantasting van of gebreken aan de romp of de constructie bestaan die een gevaar kunnen betekenen voor de structurele integriteit, de waterdichtheid of de weerbestendigheid van het schip.
- ~~14. 12.~~ Informatie of bewijzen dat de kapitein of bemanning niet bekend is met handelingen aan boord die essentieel zijn voor de veiligheid van schepen of de voorkoming van verontreiniging, of dat deze handelingen niet zijn verricht.
- 

↓ nieuw

15. Het ontbreken van een tabel met de arbeidsorganisatie aan boord of een register met de werk- en rusttijden van de bemanning.



---

↓ 98/42/EG art. 1, punt 2 en  
bijlage punt 4 (aangepast)  
⇒ nieuw

**BIJLAGE ~~IX~~ VI ~~IX~~ IV**

**PROCEDURES VOOR DE CONTROLE VAN SCHEPEN**

(als bedoeld in artikel ~~7~~, ~~6~~ lid 4)

1. Beginselen inzake de minimumbemanningssterkte (IMO-resolutie ~~IX~~ A.890(21) als gewijzigd ~~IX~~ A.481 (XII) en de bijlagen: de inhoud van het document inzake minimumbemanningssterkte (bijlage 1) en richtsnoeren voor de toepassing van de beginselen inzake minimumbemanningssterkte (bijlage 2).
2. De bepalingen van de International Maritime Dangerous Goods Code.
3. IAO-publicatie “Inspectie van de arbeidsomstandigheden aan boord van schepen: procedurerichtlijnen”.
4. Bijlage 1 “Havenstaatscontroleprocedures” van het MOU van Parijs ⇒ en door het MOU van Parijs vastgestelde instructies en richtsnoeren ⇐ .

---

↓ nieuw

5. IMO-Resolutie MSC.159(78) (aangenomen op 21 mei 2004) “voorlopige richtsnoeren inzake controle en handhavingsmaatregelen ter verbetering van de maritieme veiligheid.”

## **BIJLAGE VII**

### **Procedure voor de controle van veiligheidsaspecten op schepen**

(als bedoeld in artikel 7, lid 6)

#### **A. Alvorens aan boord te gaan.**

1. Deze richtsnoeren zijn alleen van toepassing op in artikel 3, leden 1, 2 en 3 van Verordening (EG) nr. 725/2004 vermelde schepen die niet onder de vlag varen van de havenstaat van inspectie.

2. Inspecteurs dienen zich bewust te zijn van het veiligheidsniveau van de havenvoorziening waar het schip zal worden geïnspecteerd.

3. Rapporten of klachten betreffende de veiligheid die een inspecteur ontvangt voor hij aan boord gaat, moeten worden bezorgd aan de bevoegde instanties voor maritieme beveiliging<sup>1</sup>, die zullen beslissen of al dan niet een dringende inspectie moet worden uitgevoerd door een behoorlijk voor veiligheidscontroles gemachtigde beampte.

4. De kapitein van een schip is weliswaar bevoegd voor de veiligheid van het schip, maar heeft niet het recht de toegang te weigeren aan een bevoegde inspecteur die een controle wil verrichten. In sommige situaties is een havenstaatcontrole verplicht, maar tracht de kapitein de inspectie om veiligheidsredenen te beperken. Indien de inspecteur dis als onredelijk beschouwt dient hij de bevoegde veiligheidsinstanties te raadplegen.

5. Inspecteurs moeten eraan worden herinnerd dat op een schip met veiligheidsniveau 3 op grond van bepaalde beschermingsmaatregelen beperkingen kunnen worden opgelegd aan de havenstaatcontrole inzake veiligheid.

Een volledige rampoefening kan bijvoorbeeld worden verboden. In bepaalde gevallen kan de voor veiligheid bevoegde instantie beperkingen opleggen aan de havenstaatcontrole.

#### **B. Eerste inspectie**

Tijdens de eerste inspectie dient de inspecteur:

1. in de buurt van het schip en bij het aan boord gaan te letten op de veiligheidsaspecten als vermeld in de betrokken richtsnoeren in het kader van het MOU van Parijs, rekening houdend met het door de haven en het schip opgelegde veiligheidsniveau. Inspecteurs worden niet geacht het veiligheidssysteem te testen en dienen uitsluitend rekening te houden met de aspecten die aan bod komen tijdens hun normale werkzaamheden aan boord;

2. te controleren of op het schip een geldig International Ship Security Certificate (ISSC) of tijdelijk ISSC aanwezig is dat is afgegeven door de administratie van het schip, een door die administratie erkende organisatie of door een andere staat op verzoek van die administratie;

<sup>1</sup> De door de staat aangestelde instantie voor de toepassing van veiligheidsmaatregelen.

3. de kapitein te vragen aan welk veiligheidsniveau het schip voldoet en te controleren of dit overeenstemt met het door de haven vereiste niveau;

4. bij de controle van andere documenten te vragen naar bewijzen dat op regelmatige basis veiligheidsoefeningen hebben plaatsgevonden – op zijn minst om de 3 maanden en ook na bepaalde wijzigingen van de bemanning – (ISPS code deel A, afdeling 13 en deel B, alinea's 13, lid 6 en 13, lid 7) en informatie te verzamelen over oefeningen waaraan het schip heeft deelgenomen;

5. de verslagen van de laatste 10 keren dat een schip havenfaciliteiten heeft aangedaan te controleren met inbegrip van alle transacties tussen schip en haven of tussen schepen onderling, waarbij voor elke transactie wordt vermeld:

– op welk veiligheidsniveau het schip wordt geëxploiteerd – bijzondere of aanvullende veiligheidsmaatregelen die werden genomen,

– welke passende veiligheidsmaatregelen werden instandgehouden tijdens de transacties tussen schepen onderling.

6. te oordelen of de belangrijkste bemanningsleden van het schip daadwerkelijk met elkaar kunnen communiceren.

### C. Gegronde redenen

1. Tijdens de eerste havenstaatcontrole kan de inspecteur op de volgende manier vaststellen dat er gegronde redenen zijn voor aanvullende veiligheidscontroles:

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 vaststelling van het feit dat belangrijke bemanningsleden van het schip niet met elkaar kunnen communiceren;

1.6. Bewijs of vaststelling van in bijlage 2 vermelde aspecten waaruit blijkt 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 International Ship Security Certificate (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 SOLAS74, 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.

2. Indien gegronde redenen worden vastgesteld als hierboven vermeld, brengt de inspecteur de voor de veiligheid bevoegde instantie hier onverwijld van op de hoogte (tenzij de inspecteur ook behoorlijk is gemachtigd voor de uitvoering van veiligheidsinspecties). De voor veiligheid bevoegde instantie beslist vervolgens, rekening houdend met het veiligheidsniveau overeenkomstig Voorschrift nr.9 van SOLAS, hoofdstuk XI, welke controlemaatregelen nodig zijn.

3. Andere dan de voormelde gegronde redenen moeten worden beoordeeld door een behoorlijk inzake veiligheidsaspecten gemachtigd beambte.

#### D. Verdere controlemaatregelen

1. Indien aan boord van het schip geen geldig International Ship Security Certificate (ISSC) of tijdelijk ISSC aanwezig is, zal de inspecteur het schip aanhouden volgens de aanhoudingsprocedure in bijlage XI van deze richtlijn.

2. Alle andere controlemaatregelen vallen onder de bevoegdheid van de voor veiligheid bevoegde instantie. Deze maatregelen worden opgesomd in SOLAS 74, hoofdstuk XI-2.

3. Op grond van toepasselijke bepalingen uit de communautaire wetgeving, nationale wetgeving of voorschriften, kan de voor veiligheid bevoegde instantie de inspecteur verzoeken aanvullende controles te verrichten alvorens een beslissing te nemen of tot de behoorlijk voor veiligheidscontroles gemachtigd beambte aan boord van het schip gaat.

In het kader van deze controles dient de inspecteur uitsluitend:

- a) na te gaan of zich aan boord van het schip een veiligheidsplan bevindt en of er een veiligheidsbeambte aan boord is;
- b) na te gaan of de kapitein en de bemanning van het schip, in het bijzonder de veiligheidsbeambte, de officier van dienst en personen die toegangscontroles uitvoeren, vertrouwd zijn met de essentiële veiligheidsprocedures aan boord van het schip;
- c) na te gaan of reeds communicatie heeft plaatsgevonden tussen de veiligheidsbeambte van het schip en de veiligheidsbeambte van de haven;
- d) na te gaan of er een register bestaat voor de instandhouding van het veiligheidsbeheerssysteem van het schip met inbegrip van:
  - interne audits en evaluaties van veiligheidsactiviteiten,
  - periodieke evaluaties van de veiligheidsbeoordeling van het schip,
  - periodieke evaluaties van het veiligheidsplan van het schip,
  - tenuitvoerlegging van wijzigingen aan het veiligheidsplan voor het schip,
  - onderhoudscalibratie en test van alle veiligheidsuitrusting aan boord met inbegrip van tests van het veiligheidsalarmsysteem van het schip,
- e) te controleren of er verslagen zijn over:

- veiligheidsbedreigingen,
- inbreuken op de veiligheid,
- wijzigingen van het veiligheidsniveau,
- communicatie betreffende de rechtstreekse veiligheid van het schip.

4. Indien de niet naleving uitsluitend kan worden geverifieerd of rechtgezet door een herziening van de betrokken voorschriften van het veiligheidsplan van het schip, kan bij wijze van uitzondering en mits de vlaggenstaat of de kapitein van het betrokken schip daarin toestemt, beperkte inzage worden verleend in specifieke onderdelen van dat plan. Deze specifieke onderdelen worden opgesomd in deel A van de ISPS-Code.

5. Een aantal bepalingen van het plan die betrekking hebben op vertrouwelijke informatie kunnen alleen na toestemming door de betrokken vlaggenstaat het voorwerp uitmaken van een inspectie.

Deze specifieke onderdelen worden opgesomd in deel A van de ISPS-Code.

6. Indien de voor veiligheid bevoegde instantie verdere controlemaatregelen treft waardoor de reikwijdte van de havenstaatcontrole inzake veiligheid wordt beperkt of deze controle niet kan worden voltooid, dient de inspecteur contact op te nemen met de voor veiligheid bevoegde instantie en trachten de veiligheidsinspectie te voltooien na vrijgave van het schip. Het beginsel dat een schip niet nodeloos mag worden opgehouden blijft van toepassing. Op grond van de vaststelling van veiligheidsinbreuken mag de inspecteur de eerste veiligheidsinspectie voltooien of voortzetten wanneer er gegronde redenen bestaan voor een gedetailleerde inspectie van een aantal niet-veiligheidsgerelateerde aspecten.

7. Indien de voor veiligheid bevoegde instantie beslist het schip uit te wijzen, dient de inspecteur ervoor te zorgen dat de voor veiligheid bevoegde instantie terdege op de hoogte is van de mogelijke gevolgen voor de veiligheid of het milieu wanneer het schip de ankerplaats verlaat en/of uitvaart. Het kan onder meer gaan om risico's door een onderbreking van de goederenbehandeling. De voor veiligheid bevoegde instantie dient, rekening houdend met deze risico's, te beslissen welke maatregelen moeten worden genomen.

8. Indien een schip wordt aangehouden om andere dan veiligheidsredenen en vervolgens wordt uitgewezen voor het wordt vrijgegeven, wordt de aanhouding beschouwd als een weigering van toegang overeenkomstig artikel 10.

---

↓ 2001/106/EG art. 1, punt 22  
(aangepast)

**BIJLAGE VIII**

**PROCEDURES VOOR DE UITGEBREIDE INSPECTIE VAN SCHEPEN**

(als bedoeld in artikel 8)

---

↓ nieuw

**A. MAATREGELEN OM DE UITVOERING VAN EEN UITGEBREIDE INSPECTIE TE VERGEMAKKELIJKEN**

Na ontvangst van een voorafgaande kennisgeving van een schip dat in aanmerking komt voor een uitgebreide inspectie, deelt de bevoegde instantie onverwijld mee of het schip al dan niet wordt onderworpen aan een uitgebreide inspectie.

De exploitant of kapitein van het schip zorgt ervoor dat binnen de exploitatieplanning voldoende tijd wordt uitgetrokken om een uitgebreide inspectie uit te kunnen voeren.

Ongeacht de controlemaatregelen die om veiligheidsredenen moeten worden uitgevoerd, blijft het schip in de haven of ankerplaats tot de inspectie is afgerond.

---

↓ 2001/106/EG art. 1, punt 22  
(aangepast)  
⇒ nieuw

**B. CATEGORIEËN SCHEPEN DIE IN AANMERKING KOMEN VOOR EEN UITGEBREIDE INSPECTIE (zoals bedoeld in artikel 8, lid 1)**

1. Gas- en chemicaliëntankers die ouder zijn dan ⇒ 12 ⇐ 10 jaar, bepaald op basis van de datum van constructie op de veiligheidscertificaten van het schip.
2. Bulkschepen die ouder zijn dan 12 jaar, bepaald op basis van de datum van constructie op de veiligheidscertificaten van het schip.
3. Olie-tankers met een bruto tonnage van ten minste 3 000 gt die ouder zijn dan ⇒ 12 ⇐ 15 jaar, bepaald op basis van de datum van constructie op de veiligheidscertificaten van het schip.
4. Andere passagiersschepen die ouder zijn dan ⇒ 12 ⇐ 15 jaar dan de passagiersschepen, bedoeld in artikel 2, onder a) en b), van Richtlijn 1999/35/EG van de Raad van 29 april 1999 betreffende een stelsel van verplichte onderzoeken voor de veilige exploitatie van geregelde diensten met ro-ro-veerboten en hogesnelheidspassagiersvaartuigen.

~~**B. AAN DE BEVOEGDE AUTORITEIT TE VERSTREKKEN INFORMATIE**~~

~~(als bedoeld in artikel 7, lid 3, onder a)~~

~~A. naam~~

~~B. vlag~~

~~C. eventueel IMO-identificatienummer~~

~~D. ton draagvermogen (tdwt)~~

~~E. jaar waarin het schip gebouwd is, bepaald op basis van de datum op de veiligheidscertificaten van het schip;~~

~~F. voor tankers:~~

~~F.a. configuratie: enkelwandig, enkelwandig met SBT, dubbelwandig;~~

~~F.b. conditie van de lading en ballasttanks; vol, leeg, gevuld met inerte gassen;~~

~~F.c. volume en aard van de lading;~~

~~G. waarschijnlijke tijd van aankomst in de haven van bestemming of bij het loodsstation, zoals verlangd door de bevoegde instantie;~~

~~H. geplande duur van het verblijf in de haven;~~

~~I. geplande handelingen in de haven van bestemming (laden, lossen, andere);~~

~~J. geplande wettelijk voorgeschreven inspectie en belangrijke onderhouds- en reparatiewerkzaamheden, uit te voeren in de haven van bestemming;~~

**C. PROCEDURES VOOR DE UITGEBREIDE INSPECTIE VAN BEPAALDE CATEGORIEËN SCHEPEN (zoals bedoeld in artikel 8, lid 4 ~~7, lid 5~~)**

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

---

↓ 2001/106/EG art. 1, punt 22  
(aangepast)

1. ALLE SCHEPEN (alle categorieën ☒ punt B ~~☒ VANDEEL A~~)

---

↓ 2001/106/EG art. 1, punt 22  
(aangepast)  
⇒ nieuw

- ⇒ simulatie van een storing in de hoofdkrachtbron ⇐ (black-out test) ~~black-out en het starten van de noodgenerator;~~
- inspectie van de noodverlichting;
- werking van de noodbrandbluspomp met twee brandslangen, aangesloten op de hoofdbrandblusleiding;
- werking van de lenspompen;
- sluiting van de waterdichte deuren;
- het strijken van een reddingsboot;
- beproeving van de afstandbediende noodstop voor bijvoorbeeld ketels, ventilatie en brandstofpompen;
- beproeving van de stuurinrichting en hulpstuurinrichting;
- inspectie van de noodvoedingsbron voor radio-installaties;
- inspectie en, voorzover mogelijk, beproeving van de olieseparator in de machinekamer.

2. GAS- EN CHEMICALIËNTANKERS

---

↓ 2001/106/EG art. 1, punt 22  
(aangepast)

Naast de in ☒ punt C, onder 1 ~~☒ punt 1~~ genoemde punten dient een uitgebreide inspectie van gas- en chemicaliëntankers ook onderstaande punten te omvatten:



---

↓ 2001/106/EG art. 1, punt 22

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

### 3. BULKSCHEPEN

---

↓ 2001/106/EG art. 1, punt 22  
(aangepast)

Naast de in  punt C, onder 1  ~~punt 1~~ genoemde punten dient een uitgebreide inspectie van bulkschepen ook onderstaande punten te omvatten:

---

↓ 2001/106/EG art. 1, punt 22

- mogelijke corrosie van de fundaties van dekwerktuigen;
- mogelijke vervorming en/of corrosie van luiken;
- mogelijke scheuren of corrosieplekken in dwarsschotten;
- toegangen tot de laadruimten;
- controle op de aanwezigheid aan boord van de volgende documenten, verificatie van die documenten en bevestiging dat de vlagstaat of het classificatiebureau ze heeft bekrachtigd:
  - (1) rapporten van structurele inspecties;
  - (2) rapporten ter beoordeling van de conditie van het schip;

- (3) diktemetingsrapporten;
- (4) de beschrijving, bedoeld in IMO-resolutie A.744(18).

#### 4. OLIETANKERS

---

↓ 2001/106/EG art. 1, punt 22  
(aangepast)

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

---

↓ 2001/106/EG art. 1, punt 22

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

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

---

↓ 2001/106/EG art. 1, punt 22  
(aangepast)

Naast de in ☒ punt C, onder 1 ☒ ~~punt 1~~ genoemde punten dient een uitgebreide inspectie van passagiersschepen ook onderstaande punten te omvatten:

---

↓ 2001/106/EC art. 1, punt 22

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

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

---

↓ 2001/106/EG art. 1, punt 22  
(aangepast)

**BIJLAGE ~~IX~~ ~~XI~~**

---

↓ nieuw

**BEPALINGEN BETREFFENDE DE WEIGERING VAN TOEGANG TOT HAVENS  
VAN DE GEMEENSCHAP**

(als bedoeld in artikel 10)

---

↓ 2001/106/EG art. 1, punt 25  
(aangepast)

**~~A. CATEGORIEËN VAN SCHEPEN WAARVOOR EEN WEIGERING VAN TOEGANG  
TOT HAVENS VAN DE GEMEENSCHAP GELDT~~**

~~(als bedoeld in artikel 7, onder b, onder 9, lid 1)~~

~~1. Gas- en chemicaliëntankers,~~

~~2. Bulkschepen,~~

~~3. Olie-tankers,~~

~~4. Passagiersschepen.~~

---

↓ nieuw

**A. CRITERIA VOOR DE WEIGERING VAN TOEGANG (als bedoeld in artikel 10, lid 1)**

1. De weigering van toegang is van toepassing op elk schip dat onder de vlag vaart van een staat met een aanhoudingsgraad die onder de zwarte of grijze lijst valt als vastgesteld door het MOU van Parijs en dat tijdens de afgelopen 36 maanden meer dan twee maal in een haven van een lidstaat of een staat die het MOU heeft ondertekend is aangehouden of het voorwerp heeft uitgemaakt van een beletten van de inzet op grond van Richtlijn 1999/35/EG van de Raad.
2. Voor de toepassing van lid 1 wordt de door het MOU van Parijs vastgestelde lijst jaarlijks van kracht op 1 juli.

---

↓ 2001/106/EG art. 1, punt 25  
(aangepast)  
⇒ nieuw

B. PROCEDURES VOOR HET WEIGEREN VAN DE TOEGANG TOT DE HAVENS VAN DE GEMEENSCHAP (als bedoeld in artikel 10, lid 1 ~~7 ter, lid 10~~)

1. Indien aan de in  punt A  ~~artikel 7 ter~~ beschreven voorwaarden wordt voldaan,  stelt  ~~moet~~ de bevoegde autoriteit van de haven  of ankerplaats  waar het schip voor de ~~tweede of de derde maal, naar gelang van het geval,~~ is aangehouden, de kapitein ~~en de eigenaar of de exploitant~~ van het schip  er  schriftelijk  van  in kennis  ~~⇒ dat een weigering van toegang zal worden uitgevaardigd die onmiddellijk van kracht wordt nadat het schip de haven of ankerplaats heeft verlaten  stellen van het feit dat aan het schip de toegang tot de haven is geweigerd.~~  Het toegangsverbod wordt onmiddellijk van kracht nadat het schip de haven of ankerplaats heeft verlaten na het wegwerken van de tekortkomingen op grond waarvan het werd aangehouden.

2. De bevoegde autoriteit  bezorgt  ~~moet~~ 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, ~~het administratief centrum voor maritieme zaken (Centre Administratif des Affaires Maritimes)~~ en het secretariaat van het MOU  van Parijs  ~~daarvan in kennis stellen.~~  De bevoegde instantie zorgt er voor dat de informatie betreffende de weigering van toegang onverwijld wordt opgenomen in de inspectiedatabank.

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

---

↓ nieuw

3. De weigering van toegang wordt ten vroegste drie maanden na de datum van uitvaardiging ingetrokken indien is voldaan aan de voorwaarden van de punten 4 tot en met 10.

Indien het schip reeds een tweede keer de toegang wordt geweigerd, bedraagt deze periode twaalf maanden. Opeenvolgende aanhoudingen in een haven van de Gemeenschap leiden tot een permanent toegangsverbod tot elke haven of ankerplaats in de Gemeenschap.

---

↓ 2001/106/EG art. 1, punt 25  
(aangepast)  
⇒ nieuw

4. 2. Om het toegangsverbod te laten opheffen moet de eigenaar of de exploitant een formeel verzoek indienen bij de bevoegde instantie autoriteit van de lidstaat die het toegangsverbod heeft opgelegd. Dit verzoek dient vergezeld te gaan van een certificaat van  door  de administratie van de vlaggenstaat  , na een bezoek aan boord van een door de administratie van de vlaggenstaat behoorlijk 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.
5. Het verzoek om het toegangsverbod op te heffen, dient eventueel ook te worden vergezeld van een  document  certificaat van het classificatiebureau dat het schip  na een bezoek aan boord door een inspecteur van het classificatiebureau  heeft geklasseerd/geclassificeerd 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.
6. 3. Het toegangsverbod kan slechts worden opgeheven  na afloop van de in lid 3 bedoelde periode van drie maanden en  na een nieuwe inspectie van het schip in een overeengekomen haven  of ankerplaats  ~~door inspecteurs van de bevoegde autoriteit van de lidstaat die het toegangsverbod heeft opgelegd en indien ten genoegen van deze lidstaat wordt aangetoond dat het schip volledig voldoet aan de toepasselijke eisen van de internationale verdragen.~~

---

↓ 2001/106/EG art. 1, punt 25  
(aangepast)  
⇒ nieuw

~~Indien de overeengekomen haven zich binnen de Gemeenschap bevindt,  Indien de overeengekomen haven of ankerplaats zich in een lidstaat bevindt,  kan de bevoegde instantie autoriteit van de die lidstaat ~~van de haven van bestemming met de instemming van~~  op verzoek van  de bevoegde instantie autoriteit  die  van de lidstaat die het toegangsverbod heeft opgelegd, het schip toestaan zich naar  de overeengekomen  ~~deze~~ haven te begeven  voor een nieuwe inspectie.  ~~uitsluitend om na te gaan of het schip aan de voorwaarden van lid 2 voldoet.~~  In dat geval worden in de haven geen ladingoperaties uitgevoerd tot de weigering van toegang is ingetrokken.~~

---

↓ nieuw

7. 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, vrijgemaakt worden voor onderzoek tijdens een nieuwe inspectie.

8. De nieuwe inspectie wordt uitgevoerd door de bevoegde instantie van de lidstaat die de weigering van toegang heeft opgelegd of met toestemming daarvan door de bevoegde instantie van de haven van bestemming. De bevoegde instantie dient de nieuwe inspectie uit te voeren binnen een termijn van 14 dagen. Ten genoegen van de betrokken lidstaat wordt aangetoond dat het schip volledig voldoet aan toepasselijke voorschriften van de internationale verdragen.

↓ 2001/106/EG art. 1, punt 25  
(aangepast)

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

↓ 2001/106/EG art. 1, punt 25

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

↓ 2001/106/EG art. 1, punt 25  
(aangepast)  
⇒ nieuw

11. ~~4~~ Indien de resultaten van de uitgebreide inspectie de lidstaat voldoen in overeenstemming met  bijlage VIII, punt C  ~~lid 2~~, moet het toegangsverbod worden opgeheven  en wordt de rederij van het schip daar schriftelijk van in kennis gesteld.  ~~De eigenaar of de exploitant van het schip moet daarvan schriftelijk in kennis worden gesteld.~~

12. 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, ~~het administratief centrum voor maritieme zaken (Centre Administratif des Affaires Maritimes)~~ 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.

13. Informatie over schepen waaraan de toegang tot communautaire havens is ontzegd, moet in ~~het Sirenae-systeem~~  de inspectiedatabank  beschikbaar worden gesteld en worden bekendgemaakt overeenkomstig de bepalingen van artikel 19 ~~15~~ en van bijlage XIV ~~VIII~~;

## BIJLAGE XII

### Internationale en communautaire vereisten met betrekking tot reisgegevensrecordersystemen

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

~~(a) passagiersschepen die zijn gebouwd op of na 1 juli 2002;~~

~~(b) ro-ro passagiersschepen die gebouwd zijn voor 1 juli 2002, uiterlijk bij de eerste controle op of na 1 juli 2002;~~

~~(c) passenger ships other than ro-ro passenger ships, built before 1 July 2002, not later than 1 January 2004;~~

~~(d) andere dan passagiersschepen van 3.000 ton en meer, die zijn gebouwd op of na 1 juli 2002.~~

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

~~(a) vrachtschepen van 20 000 ton en meer, uiterlijk op de door de IMO vastgestelde datum of, bij ontstentenis van een besluit van de IMO, uiterlijk op 1 januari 2007;~~

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



↓ 2001/106/EG art. 1, punt 25  
(aangepast)  
⇒ nieuw

**BIJLAGE  X  ~~IX~~**

**Inspectieverslag**

(als bedoeld in artikel 11)~~g~~

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-nummer
7. Roepnaam
8. Tonnage (gt)
9. Draagvermogen (voorzover van toepassing)
10. Bouwjaar, bepaald op basis van de datum op de veiligheidscertificaten van het schip
11. ~~Het classificatiebureau of de classificatiebureaus~~,  De erkende organisatie of organisaties,  voorzover van toepassing, dat/die voor dit schip de eventuele classificatiecertificaten heeft/hebben afgegeven
12. ~~Het classificatiebureau of de classificatiebureaus~~,  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 eigenaar of de exploitant van het schip
14. Naam en adres van de bevrachter die verantwoordelijk is voor de keuze van het schip en het type charter indien de schepen vloeistoffen of vaste lading in bulk vervoeren

15. Definitieve datum waarop het inspectierapport is geschreven
16. Vermelding dat 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).

---

↓ nieuw

3. Haven waar en datum waarop de laatste tussentijdse of speciale inspectie heeft plaatsgevonden en de naam van de organisatie die de inspectie heeft uitgevoerd.

---

↓ 2001/106/EG art. 1, punt 25

- ~~4. 3.~~ Soort inspectie (inspectie, gedetailleerde inspectie, uitgebreide inspectie)
- ~~5. 4.~~ Aard van de tekortkomingen
- ~~6. 5.~~ 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. Informatie over de laatste tussentijdse of jaarlijkse inspectie~~
- ~~4. 5.~~ Aanwijzingen omtrent de vraag of het classificatiebureau, 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. 6.~~ Genomen maatregelen

---

↓ 95/21/EG (aangepast)

**BIJLAGE ~~IX~~ XI ~~IX~~ ~~VI~~**

**CRITERIA VOOR DE AANHOUDING VAN EEN SCHIP**

(bedoeld in artikel 13, lid 4 ~~9~~, lid ~~3~~)

**INLEIDING**

---

↓ 95/21/EG

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 13, lid 4).

---

↓ 98/42/EG art. 1, punt 2 en  
bijlage punt 5.1 (aangepast)

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) ~~1~~ 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) ~~2~~ de kapitein of ~~IX~~ eigenaar van het schip ~~IX~~ reder, 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) ~~3~~ door het schip naar genoegen van de bevoegde autoriteit passende herstelmaatregelen worden getroffen, en tevens;
- d) ~~4~~ de bevoegde autoriteit, na in kennis van de uitvoering van de herstelmaatregelen te zijn gesteld, zich ervan heeft vergewist dat de gebreken, die duidelijk gevaar inhielden voor veiligheid, gezondheid of het milieu, verholpen zijn.

## 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;

---

↓ 2001/106/EG art. 1, punt 23, onder a)

14. bij een ongeluk zoveel mogelijk informatie verstrekken.

---

↓ 95/21/EG

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.

---

↓ 98/42/EG art. 1, punt 2 en bijlage punt 5.2

~~De binnen de werkingssfeer van het STCW 78 verdrag vallende tekortkomingen die in onderstaand punt 3.8 zijn vermeld, zijn echter de enige redenen voor aanhouding krachtens dit verdrag.~~

---

↓ 95/21/EG (aangepast)  
→<sub>1</sub> 2001/106/EG, art. 1, punt 23, onder b)  
⇒ nieuw

### 3.1. Algemeen

→<sub>1</sub> 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 verdrag (relevant instrument) 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. *Werkings sfeer van het Solas-Verdrag (~~referenties tussen haakjes~~)*

1. Slechte werking van de voortstuwing en andere essentiële machines en van de elektrische installatie.
2. Onvoldoende schone machinekamer, teveel olie-watermengsel 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 inhoud 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-voorschrift ~~⊗~~ V/16.2 ~~⊗~~ ~~V/12 (e)~~.
11. Het ontbreken van bijgewerkte zeekaarten en/of alle andere nautische publikaties 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 ⇐ ~~elektronische kaarten~~ als vervanging voor papieren kaarten gebruikt mag worden.
12. Het ontbreken van vonkvrije afvoerventilatie voor ladingpompkamers (~~Solas-voorschrift II-2/59.3.1~~).

---

↓ 98/42/EG art. 1, punt 2 en  
bijlage punt 5.3 (aangepast)

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.

---

↓ 2001/106/EG art. 1, punt 23,  
onder c)

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

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

---

↓ 95/21/EG (aangepast)

### 3.3. *Werkingsfeer van de IBC-code* ~~(referenties tussen haakjes)~~

1. Vervoer van een stof die niet vermeld wordt in het certificaat van geschiktheid, of het ontbreken van informatie over de lading ~~(16.2)~~.
2. Het ontbreken of beschadigd zijn van hoge-drukveiligheidsinrichtingen ~~(8.2.3)~~.
3. De elektrische installatie is niet intrinsiek veilig of stemt niet overeen met de eisen van de code ~~(10.2.3)~~.
4. Ontbrandbaar materiaal op gevaarlijke plaatsen ~~als bedoeld in 10.2 (11.3.15)~~.
5. Niet voldoen aan speciale voorschriften ~~(15)~~.
6. Overschrijding van de maximaal toegestane hoeveelheid lading per tank ~~(16.4)~~.
7. Onvoldoende bescherming tegen hitte van kwetsbare producten ~~(16.6)~~.

### 3.4. *Werkingsfeer van de IGC-code* ~~(referenties tussen haakjes)~~

1. Vervoer van een stof die niet vermeld wordt in het certificaat van geschiktheid, of het ontbreken van informatie over de lading ~~(18.1)~~.
2. Het ontbreken van middelen om accommodatie of dienstruimten af te sluiten ~~(3.2.6)~~.
3. Schotten niet gasdicht ~~(3.3.2)~~.
4. Tekortkoming aan de luchtsluizen ~~(3.6)~~.

5. Het ontbreken of niet goed werken van snelafsluiters ~~(5.6)~~.
6. Het ontbreken of niet goed werken van veiligheidsafsluiters ~~(8.2)~~.
7. Elektrische installatie is niet intrinsiek veilig en correspondeert niet met de eisen van de code ~~(10.2.4)~~.
8. Ventilatoren in het ladinggedeelte niet bruikbaar ~~(12.1)~~.
9. Niet werkende drukalarmen voor ladingtanks ~~(13.4.1)~~.
10. Het gasdetectieapparaat en/of detectieapparaat voor giftig gas vertoont/vertonen gebreken ~~(13.6)~~.
11. Vervoer zonder geldig inhibitor-certificaat van stoffen waarvan reactie moet worden tegengegaan ~~(17/19)~~.

### 3.5. *Werkingsfeer 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. *Werkingsfeer van het Marpol-Verdrag, bijlage V ~~(referenties tussen haakjes)~~*

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 ~~(20(5))~~.



4. Niet toegestane omloopleiding voor lozing aangebracht.

↓ 2001/106/EG art. 1, punt 23,  
onder d)

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

↓ 95/21/EG (aangepast)

### 3.7. *Werkingsfeer van het Marpol-Verdrag, bijlage II* (~~referenties tussen haakjes~~)

1. Het ontbreken van het P&A Manual.
2. De lading is niet gecategoriseerd (~~3(4)~~).
3. Geen ladingjournaal aanwezig (~~9(6)~~).
4. Vervoer van olieachtige stoffen zonder te voldoen aan de voorschriften of aan daartoe op passende wijze aangepast certificaat (~~14~~).
5. Niet toegestane omloopleiding voor lozing aangebracht.

↓ nieuw

### 3.8. *Werkingsfeer van het Marpol-Verdrag, bijlage V*

1. Niet beschikken over een plan voor het beheer van afvalstoffen.
2. Niet beschikken over een afvalstoffenjournaal.
3. Scheepsbemanning die niet vertrouwd is met de vereisten inzake verwijdering/lozing van het plan voor het beheer van afvalstoffen.

↓ 95/21/EG  
⇒ nieuw

### 3.9. *Werkingsfeer van het STCW-Verdrag* ⇒ en Richtlijn 2001/25/EG van het Europees Parlement en de Raad ⇐

↓ 98/42/EG art. 1, punt 2 en  
bijlage punt 5.4  
⇒ nieuw

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. ~~2.~~ Er wordt niet voldaan aan de van toepassing zijnde eisen van de administratie van de vlaggenstaat inzake de minimumbemanningssterkte.
4. ~~3.~~ De regeling van de navigatie- en de machinekamerwacht voldoet niet aan de voorschriften van de administratie van de vlaggenstaat.
5. ~~4.~~ Van het wachtdienst doend personeel kan niemand de apparatuur bedienen die essentieel is voor veilige navigatie, radiocommunicatie voor de veiligheid of de voorkoming van verontreiniging van de zee.
6. ~~5.~~ Er kan geen bewijs worden geleverd van vakbekwaamheid met betrekking tot de aan zeevarenden ten behoeve van de veiligheid van het schip en ter voorkoming van verontreiniging opgedragen taken.
7. ~~6.~~ Voor de eerste wacht bij het begin van de reis en de daaropvolgende aflossing van de wacht is geen personeel beschikbaar dat voldoende is uitgerust en anderszins geschikt is voor de dienst.

---

↓ 95/21/EG ⇒ nieuw
-----------------------

### 3.10. *Werkingsfeer 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. Uitzonderlijk veel vuilnis, versperring door uitrusting of vracht, of anderszins onveilige omstandigheden, in gangpaden of -accommodatie.
- ⇒ 6. Duidelijke tekenen dat wachtdoend personeel en personeel met dienst voor de eerste wacht en de daaropvolgende aflossing van de wacht verzwakt is door vermoeidheid. ⇐

***3.11. Gevallen die geen aanhouding rechtvaardigen, maar waarbij voorbeeld 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.

---

↓ 95/21/EG (aangepast)  
→<sub>1</sub> Rectificatie, 95/21/EG  
(PB L 291 van 14.11.1996,  
blz. 42)

**BIJLAGE ~~IX~~ XII ~~IX~~ ~~VII~~**

**MINIMUMEISEN VOOR INSPECTEURS**

→<sub>1</sub> (als bedoeld in artikel ~~16~~ ~~12~~ leden 1, en 5) ←

---

↓ nieuw

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, met inbegrip van examens en tussentijdse toetsing op de in artikel 16 vastgestelde tijdstippen.

---

↓ 95/21/EG (aangepast)

~~1. De inspecteur moet door de bevoegde instantie van de lidstaat zijn gemachtigd havenstaatcontrole uit te voeren.~~

2. ~~IX~~ Inspecteurs dienen minimaal te beschikken over ~~IX~~, hetzij:

---

↓ nieuw

a) gepaste kwalificaties van een zeevaartinstelling of nautische instelling en relevante zeevaartervaring als gecertificeerd scheepsofficier in het bezit (geweest) van een geldig STCW II/2 of III/2-bewijs van bekwaamheid of

---

↓ 95/21/EG (aangepast)  
⇒ nieuw

b)(e) ~~een het~~ ⇒ door de bevoegde instantie erkend examen van ~~diploma van~~ scheepsbouwkundig ingenieur, werktuigbouwkundig ingenieur of ingenieur op een met de scheepvaart verband houdend gebied, en in die hoedanigheid ten minste vijf jaar hebben gewerkt, ⇒ of ←

- c) in het bezit zijn van een relevant universitair diploma of een gelijkwaardige opleiding hebben gevolgd en opgeleid en gediplomeerd zijn aan een school voor inspecteurs scheepsveiligheid

↓ 95/21/EG (aangepast)

3.  De inspecteur dient  minstens één jaar als vlaggenstaatsinspecteur, belast met controle en certificering in het kader van de verdragen, werkzaam te zijn geweest,
4.  De inspecteurs als bedoeld in  ~~en in de gevallen onder  2, onder a)  a) en b),  dienen  ten minste vijf jaar op zee werkzaam zijn geweest als officier in de dekdienst, respectievelijk de machinekamerdienst;~~

~~en in het bezit zijn van:~~

~~(a) een bewijs van bekwaamheid als kapitein, dat deze persoon in staat stelt het bevel te voeren over een schip van 1 600 BRT of meer (zie STCW, voorschrift II/2), of of~~

~~(b) een bewijs van bekwaamheid als hoofdwerktuigkundige, dat deze persoon in staat stelt die taak op zich te nemen aan boord van een schip waarvan de hoofdmachine-installatie een vermogen heeft van 3 000 kW of meer (zie STCW, voorschrift III/2), of~~

~~(c) het diploma van scheepsbouwkundig ingenieur, werktuigbouwkundig ingenieur of ingenieur op een met de scheepvaart verband houdend gebied, en in die hoedanigheid ten minste vijf jaar hebben gewerkt,~~

- ~~– en in de gevallen onder a) en b), ten minste vijf jaar op zee werkzaam zijn geweest als officier in de dekdienst, respectievelijk de machinekamerdienst;~~

~~ofwel~~

~~moet hij:~~

- ~~– in het bezit zijn van een relevant universitair diploma of een gelijkwaardige opleiding hebben gevolgd, en~~

- ~~– opgeleid en gediplomeerd zijn aan een school voor inspecteurs scheepsveiligheid, en~~

- ~~– ten minste twee jaar als vlagstaatsinspecteur, belast met controle en certificering in het kader van de Verdragen, werkzaam zijn geweest.~~

5. ~~3.~~  De gekwalificeerde inspecteur moet  schriftelijk en mondeling met zeevarenden kunnen communiceren in de op zee het meest gesproken taal.

4. ~~De inspecteur moet passende kennis hebben van de internationale verdragen en van de relevante procedures van havenstaatscontrole.~~

6. 5 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.

---

↓ nieuw

7. Wanneer havenstaatcontrole-inspecteurs inspecties, als bedoeld in artikel 7, lid 5, verrichten in een lidstaat, 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 begrip van maritieme veiligheid en van de wijze waarop deze wordt toegepast bij de beschouwde activiteiten;
- b) een goede praktijkkennis van beveiligingstechnologieën en -technieken;
- c) kennis van inspectieprincipes, -procedures en -technieken;
- d) praktijkkennis van de beschouwde activiteiten.

↓ nieuw

### **BIJLAGE XIII**

#### **Rapport van de loods of de havenautoriteit aan de havenstaat of de kuststaat**

(als bedoeld in artikel 17, lid 1)

Datum:	
Haven/positie	

#### **Informatie betreffende het schip**

Naam	
IMO-nummer	
Roepletters	
Vlag	

#### **Tekortkomingen**

	Beschrijving
1	
2	
3	
4	
5	
6	
...	

#### **Informatie betreffende de vaarroute**

Herkomst (haven/ankerplaats)		Datum:	
Bestemming (haven/ankerplaats)		Datum:	

Maatregelen op verzoek van de bevoegde instantie

Beschrijving	
1	
2	
3	
4	
5	
6	
...	

*Naam van de loods/vertegenwoordiger van de haven:*

Bevoegde autoriteit:



---

↓ 2001/106/EG art. 1, punt 24  
(aangepast)

**BIJLAGE ~~XIV~~ ~~VIII~~**

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

(zoals bedoeld in artikel ~~19~~ ~~15~~ lid 1)

---

↓ nieuw

1. De lidstaten publiceren de in de punten 3.1 en 3.2 genoemde informatie op een publiek toegankelijke website binnen 72 uur na afloop van de inspectie, het opheffen van de aanhouding of het opleggen van een weigering van toegang.
  2. Om de zes maanden publiceert de Commissie op een website informatie met betrekking tot schepen waaraan de toegang tot havens in de Gemeenschap overeenkomstig de artikelen 10 en 15 is geweigerd.
- 

↓ 2001/106/EG art. 1, punt 24  
(aangepast)  
⇒ nieuw

3. ~~15~~ De informatie die gepubliceerd wordt in overeenstemming met artikel ~~15~~ 19, lid 1 dient het volgende te omvatten:
- a) naam van het schip,
  - b) IMO-nummer,
  - 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~~ ~~eigenaar of de exploitant~~ 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,  
~~het classificatiebureau of de classificatiebureaus, voorzover van toepassing, dat/die voor dit schip de eventuele classificatiecertificaten heeft/hebben afgegeven,~~

~~het classificatiebureau of de classificatiebureaus, en/of elke partij die namens de vlagstaat certificaten heeft/hebben afgegeven voor dit schip in overeenstemming met de toepasselijke verdragen, met vermelding van de afgegeven certificaten,~~

↓ nieuw

i) Klassecertificaten en wettelijk voorgeschreven certificaten welke zijn afgegeven overeenkomstig de desbetreffende internationale verdragen en de instantie of organisatie die het/alle betrokken certificaat/certificaten heeft afgegeven, met inbegrip van de datum van afgifte en de datum waarop deze aflopen.

↓ 2001/106/EG art. 1, punt 24  
(aangepast)  
⇒ nieuw

~~haven waar en datum waarop de laatste uitgebreide inspectie heeft plaatsgevonden met eventueel de vermelding of er een aanhouding werd bevolen,~~

j) haven waar en datum waarop de laatste ⇒ tussentijdse of jaarlijkse ⇐ speciale inspectie heeft plaatsgevonden ⇒ van de onder j) vermelde certificaten ⇐ en de naam van de ⇒ instantie of ⇐ organisatie die deze inspectie heeft uitgevoerd,

~~het aantal aanhoudingen gedurende de voorgaande 24 maanden,~~

k) ⇒ datum, ⇐ land en haven ⇒ of ankerplaats ⇐ van aanhouding,

~~de datum waarop de aanhouding is opgeheven,~~

~~de duur van de aanhouding, in dagen,~~

~~aantal geconstateerde tekortkomingen en de redenen voor aanhouding, in duidelijke en expliciete bewoordingen,~~

~~beschrijving van de maatregelen die door de bevoegde instantie zijn genomen, en voorzover van toepassing, door het classificatiebureau als maatregel volgend op de aanhouding,~~

~~indien voor het schip een weigering van toegang tot iedere haven binnen de Gemeenschap geldt, de redenen voor deze maatregel, in duidelijke en expliciete bewoordingen,~~

~~aanwijzingen omtrent de vraag of het classificatiebureau, 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,~~

~~– beschrijving van de maatregelen die zijn getroffen ten aanzien van een schip dat toestemming heeft gekregen om naar de dichtstbijzijnde geschikte reparatiewerf te varen, of waaraan de toegang tot iedere haven in de Gemeenschap is geweigerd.~~

~~4.H.~~ ⇒ Wat betreft schepen die zijn aangehouden, dient de overeenkomstig artikel 19 gepubliceerde informatie het volgende te omvatten: ~~↪ Informatie betreffende geïnspecteerde schepen die in overeenstemming met artikel 15, lid 2, openbaar wordt gemaakt dient het volgende te omvatten:~~

~~— naam van het schip,~~

~~— IMO-nummer,~~

~~— type van het schip,~~

~~— tonnage (gt),~~

~~— bouwjaar,~~

~~— naam en adres van de eigenaar of de exploitant van het schip,~~

~~— in het geval van schepen die vloeistoffen of vaste lading in bulk vervoeren, de naam en het adres van de bevrachter die verantwoordelijk is voor de keuze van het schip en het type charter,~~

~~— vlagstaat,~~

~~— het classificatiebureau of de classificatiebureaus, voorzover van toepassing, dat/die voor dit schip de eventuele classificatiecertificaten heeft/hebben afgegeven,~~

~~— het classificatiebureau of de classificatiebureaus, en/of elke partij die namens de vlagstaat certificaten heeft/hebben afgegeven voor dit schip in overeenstemming met de toepasselijke verdragen, met vermelding van de afgegeven certificaten,~~

~~— land, haven en datum van inspectie,~~

~~— aantal en aard van de tekortkomingen.~~

a)  aantal aanhoudingen gedurende de voorgaande  24 ⇒ 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)  voorzover van toepassing, aanwijzingen omtrent de vraag of het classificatiebureau, of een andere particuliere instelling die de desbetreffende controle heeft verricht, verantwoordelijkheid draagt in verband met de

tekortkoming, of de combinatie van tekortkomingen, die tot de aanhouding heeft geleid,

- 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 XV**

**Zwarte lijst van rederijen en exploitanten**

(als bedoeld in artikel 20)

Op de zwarte lijst van exploitanten en rederijen worden de namen en adressen vermeld van:

- exploitanten of rederijen van schepen of een schip die/dat tijdens de afgelopen 12 maanden de toegang tot een haven in een lidstaat werd geweigerd;
- exploitanten of rederijen waarvan meer dan één schip tijdens de afgelopen 12 maanden is aangehouden in een haven van een lidstaat,
- exploitanten of rederijen waarvan een schip meer dan eenmaal in een haven van een lidstaat is aangehouden in de loop van de afgelopen 12 maanden.

↓ 2001/106/EG art. 1, punt 25  
(aangepast)  
⇒ nieuw

BIJLAGE  XVI  ~~X~~

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

(als bedoeld in artikel 22)

1. Ieder jaar moeten de lidstaten de Commissie uiterlijk op 1  juli  ~~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 modeltabel  <sup>(1)</sup> <sup>(2)</sup> .

Haven/gebied	Aantal voltijdse inspecteurs <input checked="" type="checkbox"/> (A) <input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> volledig <input checked="" type="checkbox"/> aantal deeltijdse inspecteurs <input checked="" type="checkbox"/> (B) <input checked="" type="checkbox"/>	Wijziging van (B) naar voltijds <input checked="" type="checkbox"/> (C) <input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> Totaal <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> (A+C) <input checked="" type="checkbox"/>
Haven X.....				
Haven Y				
TOTAAL				

(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.

<sup>(2)</sup>  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 alsook het geografisch gebied dat bestreken wordt door een inspecteur of een team van inspecteurs, waarin eventueel verschillende afzonderlijke havens kunnen zijn begrepen. ~~Dezelfde inspecteur kan werken in meer dan één haven/geografisch gebied.~~

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

2. De lidstaten moeten:

a) ~~ofwel~~ de Commissie om de  $\Rightarrow$  drie  $\Leftarrow$  ~~zes~~ maanden een lijst doen toekomen van bewegingen van afzonderlijke schepen, met uitzondering van geregelde veerdiensten  $\Rightarrow$  voor vracht en passagiers  $\Leftarrow$  die hun havens zijn binnengelopen, met  $\Rightarrow$  , voor elke scheepsbeweging,  $\Leftarrow$  vermelding van het IMO-nummer, ~~van de schepen en hun~~ datum van aankomst ~~ofwel~~  $\Rightarrow$  en de betrokken haven of ankerplaats.  $\Leftarrow$  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,

$\Rightarrow$  en  $\Leftarrow$

b) ~~elke werkdag aan SIRENAC de IMO-nummers en de aankomstdatum doorgeven van de schepen, met uitzondering van geregelde veerdiensten, die hun havens zijn binnengekomen.~~ uiterlijk zes maanden na de inwerkingtreding van deze richtlijn en telkens wanneer zich een wijziging voordoet bij ~~deze diensten~~  $\Rightarrow$  veerdiensten voor passagiers en vracht  $\Leftarrow$  ~~moeten de lidstaten~~ de Commissie  $\Rightarrow$  afzonderlijke  $\Leftarrow$  ~~een~~ lijsten verstrekken van de in de punten a) ~~en (b)~~ genoemde geregelde veerdiensten.  $\Rightarrow$  In de lijst wordt het IMO-nummer, 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.  $\Leftarrow$



## **BIJLAGE XVII**

### **Deel A**

#### **Ingetrokken richtlijn en de achtereenvolgende wijzigingen ervan**

(bedoeld in artikel 30)

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      uitsluitend artikel 4  
Parlement en de Raad  
(PB L 324 van 29.11.2002, blz. 53.)



## Deel B

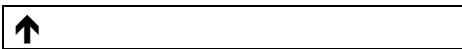
### Termijnen voor omzetting in nationaal recht

(bedoeld in artikel 30)

Richtlijn	Termijn voor omzetting
Richtlijn 95/21/EG	30 juni 1996
Richtlijn 98/25/EG	11 juli 1998
Richtlijn 98/42/EG	30 september 1998
Richtlijn 1999/97/EG	13 december 2000
Richtlijn 2001/106/EG	22 juli 2003 <sup>1</sup>
Richtlijn 2002/84/EG	23 november 2003

---

<sup>1</sup> Krachtens artikel 3 van Richtlijn 2001/106/EG “maakt de Commissie uiterlijk op 22 juli 2006 de balans van de uitvoering van deze richtlijn op. Hierbij wordt onder meer aandacht geschonken aan het aantal haveninspecteurs in iedere lidstaat en het aantal uitgevoerde inspecties, met inbegrip van verplichte uitgebreide inspecties. De Commissie stelt het Parlement en de Raad in kennis van de resultaten van deze evaluatie en baseert zich hierop teneinde vast te stellen of het noodzakelijk is een voorstel tot wijziging van de richtlijn of nadere wetgeving op dit gebied in te dienen.”



## **BIJLAGE XVIII**

### **CONCORDANTIETABEL**

Richtlijn 95/21/EG	De onderhavige richtlijn
Artikel 1, aanhef	Artikel 1, aanhef
artikel 1, eerste streepje	Artikel 1, onder a)
artikel 1, tweede streepje	Artikel 1, onder b)
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 3	Artikel 2, lid 4
Artikel 2, lid 4	Artikel 2, lid 5
-	Artikel 2, lid 6
Artikel 2, lid 5	Artikel 2, lid 7
-	Artikel 2, lid 8
-	Artikel 2, lid 9

Artikel 2, lid 6	Artikel 2, lid 10
Artikel 2, lid 7	Artikel 2, lid 11
Artikel 2, lid 8	Artikel 2, lid 12
-	Artikel 2, lid 13
Artikel 2, lid 9	Artikel 2, lid 14
-	Artikel 2, lid 15
Artikel 2, lid 10	Artikel 2, lid 16
-	Artikel 2, lid 17
-	Artikel 2, lid 18
-	Artikel 2, lid 19
Artikel 3, lid 1, eerste alinea, aanhef	Artikel 3, lid 1, eerste alinea, aanhef
Artikel 3, lid 1, eerste alinea, eerste streepje	Artikel 3, lid 1, eerste alinea, onder a)
Artikel 3, lid 1, eerste alinea, tweede streepje	Artikel 3, lid 1, eerste alinea, onder b)
Artikel 3, lid 1, tweede alinea	Artikel 3, lid 1, tweede 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, eerste alinea
-	Artikel 4, lid 2, tweede alinea
-	Artikel 5, leden 1 tot en met 3
Artikel 5, lid 1	Artikel 5, lid 4
-	Artikel 5, lid 5
Artikel 5, leden 2 tot en met 5	-
-	Artikel 6
Artikel 6, lid 1, aanhef	Artikel 7, lid 1, aanhef
Artikel 6, lid 1, onder a)	Artikel 7, lid 1, onder a)
-	Artikel 7, lid 1, onder b)
Artikel 6, lid 1, onder b)	Artikel 7, lid 1, onder c)

-  
Artikel 6, lid 2  
Artikel 6, lid 3  
Artikel 6, lid 4  
Artikel 7, leden 1 en 2  
Artikel 7, lid 3, onder a)  
Artikel 7, lid 3, onder b)  
Artikel 7, lid 4, eerste alinea  
artikel 7, lid 4, tweede alinea  
Artikel 7, lid 5  
Artikel 7, lid 6  
Artikel 7bis, lid 1  
Artikel 7bis, lid 2  
-  
Artikel 7bis, leden 3 tot en met 5  
Artikel 7ter, leden 1 en 2.  
artikel 7ter, lid 3  
Artikel 8  
-  
Artikel 9, leden 1 en 2  
-  
Artikel 9, leden 3 tot en met 7  
-  
Artikel 9bis  
Artikel 10, leden 1 tot en met 3  
-  
Artikel 11, lid 1

Artikel 7, lid 2  
Artikel 7, lid 3  
Artikel 7, lid 4  
Artikel 7, lid 5  
Artikel 8, leden 1 en 2, eerste alinea  
-  
Artikel 8, lid 2, tweede alinea  
Artikel 8, lid 3, eerste alinea  
-  
Artikel 8, lid 4  
-  
Artikel 9, lid 1  
Artikel 9, lid 2, eerste alinea  
Artikel 9, lid 2, tweede alinea  
Artikel 9, leden 3 tot en met 5  
Artikel 10, leden 1 en 2  
-  
Artikel 11  
Artikel 12  
Artikel 13, leden 1 en 2  
Artikel 13, lid 3  
Artikel 13, leden 4 tot en met 8  
Artikel 13, lid 9  
-  
Artikel 14, leden 1 tot en met 3  
Artikel 14, lid 4  
Artikel 15, lid 1

-  
Artikel 11, lid 2  
Artikel 11, lid 3, eerste alinea  
Artikel 11, lid 3, tweede alinea  
Artikel 11, leden 4 tot en met 6  
Artikel 12, leden 1 tot en met 3  
Artikel 12, lid 4, eerste alinea  
Artikel 12, lid 4, tweede alinea  
-  
Artikel 13, lid 1  
-  
Artikel 13, lid 2  
-  
Artikel 14, lid 1  
Artikel 14, lid 2, eerste alinea  
-  
Artikel 14, lid 2, tweede alinea  
Artikel 14, lid 3  
Artikel 15, lid 1  
Artikel 15, leden 2 tot en met 4  
Artikel 15, lid 5  
-  
Artikel 16, leden 1 en 2  
Artikel 16, lid 2bis  
Artikel 16, lid 3  
Artikel 17  
-

Artikel 15, lid 2  
Artikel 15, lid 3, eerste alinea  
-  
Artikel 15, lid 3, tweede alinea  
Artikel 15, leden 4 tot en met 6  
Artikel 16, leden 1 tot en met 3  
Artikel 16, lid 4, eerste alinea  
-  
Artikel 16, leden 5 tot en met 7  
Artikel 17, lid 1, eerste alinea  
Artikel 17, lid 1, tweede alinea  
Artikel 17, lid 2  
Artikel 17, lid 3  
Artikel 18, lid 1  
Artikel 18, lid 2, eerste alinea  
Artikel 18, lid 2, tweede alinea  
artikel 18, lid 2, derde alinea  
Artikel 18, lid 3  
Artikel 19, lid 1  
-  
Artikel 19, lid 2  
Artikel 20  
Artikel 21, leden 1 en 2  
Artikel 21, lid 3  
Artikel 21, lid 4  
Artikel 22, eerste alinea  
Artikel 22, tweede alinea

-	Artikel 23
Artikel 18	Artikel 24
Artikel 19	Artikel 25
-	Artikel 26
Artikel 19bis	Artikel 27
Artikel 3 - Richtlijn 2001/106/EG	Artikel 28
Artikel 20	Artikel 29
-	Artikel 30
Artikel 21	Artikel 31
Artikel 22	Artikel 32
Bijlage I	Bijlage I
-	Bijlage II
-	Bijlage III
Bijlage II	Bijlage IV
Bijlage III	Bijlage V
Bijlage IV	Bijlage VI
-	Bijlage VII
Bijlage V	Bijlage VIII
Bijlage VI	Bijlage XI
Bijlage VII	Bijlage XII
Bijlage VIII	Bijlage XIV
Bijlage IX	Bijlage X
Bijlage X	Bijlage XVI
Bijlage XI	Bijlage IX
Bijlage XII	-
-	Bijlage XIII
-	Bijlage XV

-

Bijlage XVII

-

Bijlage XVIII

## FINANCIEEL MEMORANDUM

1. BENAMING VAN HET VOORSTEL:

Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende havenstaatcontrole.

2. ABM/ABB-KADER (BETROKKEN BELEIDSTERREIN(EN) EN BIJBEHORENDE ACTIVITEIT(EN))

Beleidsterrein: Energie en vervoer

Activiteiten: Vervoer over zee en de binnenwateren, intermodaliteit.

3. BEGROTINGSONDERDELEN

**3.1. Begrotingsonderdelen (beleidsuitgaven en bijbehorende uitgaven voor technische en administratieve bijstand (vroegere BA-onderdelen) inclusief omschrijving:** Niet van toepassing.

**3.2. Duur van de actie en van de financiële gevolgen:** Niet van toepassing.

**3.3. Begrotingskenmerken (voeg zo nodig rijen toe):** Niet van toepassing.

Begroting- onderdeel	Soort uitgave		Nieuw	Bijdrage EVA	Bijdragen kandidaat- lidstaten	Rubriek financiële vooruit- zichten
	Verplicht/ niet- verplicht	GK <sup>1</sup> / NGK <sup>2</sup>	JA/NEE	JA/NEE	JA/NEE	nr. [...]
	Verplicht/ niet- verplicht	GK/ NGK	JA/NEE	JA/NEE	JA/NEE	nr. [...]

---

<sup>1</sup> Gesplitste kredieten

<sup>2</sup> Niet-gesplitste kredieten



#### 4. OVERZICHT VAN DE MIDDELEN

##### 4.1. Financiële middelen

##### 4.1.1. Overzicht van de vastleggingskredieten (VK) en betalingskredieten (BK)

*in miljoen euro (tot op 3 decimalen)*

Soort uitgave	Punt nr.		Jaar n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 e.v.	Totaal
---------------	----------	--	--------	-------	-------	-------	-------	------------	--------

##### **Beleidsuitgaven<sup>3</sup>**

Vastleggingskredieten (VK)	8.1	a	0	0	0	0	0	0	0
Betalingskredieten (BK)		b	0	0	0	0	0	0	0

##### **Administratieve uitgaven binnen het referentiebedrag<sup>4</sup>**

Technische & administratieve bijstand (NGK)	8.2.4	c	0	0	0	0	0	0	0
---	-------	---	---	---	---	---	---	---	---

##### **TOTAAL REFERENTIEBEDRAG**

<b>Vastleggingskredieten</b>		<b>a+c</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Betalingskredieten</b>		<b>b+c</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

<sup>3</sup> Uitgaven die niet onder hoofdstuk xx 01 van de betrokken titel xx vallen.

<sup>4</sup> Uitgaven in het kader van artikel xx 01 04 van titel xx.

**Administratieve uitgaven die niet in het referentiebedrag zijn begrepen<sup>5</sup>**

Personeelsuitgaven en aanverwante uitgaven (NGK)	8.2.5	d	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,324
Andere niet in het referentiebedrag begrepen administratieve uitgaven (NGK)	8.2.6	e	0	0	0	0	0	0	0	0

**Totale indicatieve kosten van de maatregel**

<b>TOTAAL VK, inclusief personeelsuitgaven</b>		a+c +d+ e	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,324
<b>TOTAAL BK, inclusief personeelsuitgaven</b>		b+c +d+ e	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,324

**Medefinanciering**

Het voorstel voorziet niet in medefinanciering door de lidstaten.

*in miljoen euro (tot op 3 decimalen)*

Medefinancierings- bron		Jaar n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 e.v.	Totaal
.....	f	0	0	0	0	0	0	0
<b>TOTAAL VK, inclusief medefinanciering</b>	a+c+ d+e+ f	0	0	0	0	0	0	0

**4.1.2. Verenigbaarheid met de financiële programmering**

- Het voorstel is verenigbaar met de bestaande financiële programmering.
- Het voorstel vergt herprogrammering van de betrokken rubriek van de financiële vooruitzichten.

<sup>5</sup> Uitgaven in het kader van hoofdstuk xx 01, met uitzondering van de artikelen xx 01 04 en xx 01 05.

Het voorstel vergt wellicht toepassing van de bepalingen van het Interinstitutioneel Akkoord<sup>6</sup> (flexibiliteitsinstrument of herziening van de financiële vooruitzichten).

#### 4.1.3. Financiële gevolgen voor de ontvangsten

Het voorstel heeft geen financiële gevolgen voor de ontvangsten

Het voorstel heeft de volgende financiële gevolgen voor de ontvangsten:

**NB: Alle gegevens en opmerkingen over de wijze van berekening van de gevolgen voor de ontvangsten moeten in een aparte bijlage worden vermeld.**

*in miljoen euro (tot op één decimaal)*

Begrotings- onderdeel		Ontvangsten	Vóór de actie [Jaar n-1]	Situatie na de actie						
				[Jaar n]	[n+1]	[n+2]	[n+3 ]	[n+4]	[n+5] <sup>7</sup>	
		Ontvangsten in absolute bedragen		0	0	0	0	0	0	0
		Vershil in $\Delta$ ontvangsten		0	0	0	0	0	0	0

#### 4.2. Personele middelen in voltijdequivalenten (VTE; ambtenaren, tijdelijk en extern personeel) – zie punt 8.2.1.

(Beheer door huidig personeel)

Jaarlijkse behoeften	Jaar n (2007)	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 e.v.
Totale personele middelen in VTE	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5

## 5. KENMERKEN EN DOELSTELLINGEN

### 5.1. Behoeftte waarin op korte of lange termijn moet worden voorzien

De havenstaatcontrole heeft als doel er, via inspecties door bevoegde instanties in de haven van een bepaalde staat, voor te zorgen dat schepen uit derde landen die de haven aandoen voldoen aan de geldende internationale verdragen en geen risico

<sup>6</sup> Zie de punten 19 en 24 van het Interinstitutioneel Akkoord.

<sup>7</sup> Voeg zo nodig extra kolommen toe (wanneer de duur van de actie langer is dan 6 jaar).

vormen voor de maritieme veiligheid, het mariene milieu of de leef- en arbeidsomstandigheden aan boord.

Er is behoefte aan een verduidelijking, vereenvoudiging en verbetering van de bestaande wetgeving inzake havenstaatcontrole. De redenen hiertoe zijn enerzijds juridisch, namelijk de noodzaak rekening te houden met de ontwikkelingen van het recht op internationaal en communautair niveau en het Memorandum van Parijs, alsmede met de gevolgen van de uitbreiding van de regels inzake havenstaatcontrole tot de nieuwe lidstaten, en anderzijds van politieke aard in het licht van het nieuwe beleid van de Europese Unie in het kader van de Lissabonstrategie en de verbetering van de milieuwetgeving van de Europese Unie.

## **5.2. Meerwaarde van het communautaire optreden, samenhang van het voorstel met andere financiële instrumenten en mogelijke synergie**

Een eenzijdig optreden door de lidstaten is fundamenteel strijdig met de doelstelling van de havenstaatcontrole, namelijk een uniforme regeling tot stand brengen voor de uitvoering van inspecties aan boord van schepen in een bepaald geografisch gebied. Voorts beoogt het optreden op regionale schaal onder meer een vermindering van de kosten en, via een gecoördineerde aanpak, een optimalisering van de middelen die nodig zijn voor een doeltreffende scheepscontrole. Een minder strikte toepassing van de havenstaatcontrole in een bepaalde lidstaat zou tot hogere veiligheidsrisico's kunnen leiden en tot het ontstaan van "gedooghavens" waardoor de concurrentie binnen de Gemeenschap op onaanvaardbare wijze zou worden verstoord.

## **5.3. Doelstellingen, verwachte resultaten en bijbehorende indicatoren van het voorstel in de context van het ABM**

De door de Commissie voorgestelde wijziging van Richtlijn 95/21/EG betreffende havenstaatcontrole omvat de volgende elementen:

- een herschikking van Richtlijn 95/21/EG en de talrijke amendementen daarop tot één geconsolideerde tekst;
- tegemoetkomen aan de politieke wensen van het Europees Parlement, de Raad en de Commissie om, na het ongeval met de PRESTIGE, de maritieme veiligheid te verbeteren;
- de aanpassing van diverse bepalingen van de richtlijn in het licht van de ontwikkelingen van de verdragen en internationale overeenkomsten alsmede de communautaire regelgeving;
- de invoering van maatregelen om de toepassing van de richtlijn en de monitoring daarvan te verbeteren, met name door een betere samenwerking en uitwisseling van informatie;
- de versterking van een aantal bestaande instrumenten, met name met het oog op een strenge bestraffing van schepen die niet aan de normen voldoen: de uitbreiding en de versterking van de weigering van toegang wanneer een schip herhaaldelijk is aangehouden;

- een aantal bepalingen met het oog op een versoepeling van de inspecties bij schepen die goed presteren;
- de invoering van een aantal beginselen van een nieuwe inspectieregeling, rekening houdend met de beperkingen die bij de huidige regeling werden ervaren.

#### 5.4. Wijze van uitvoering (indicatief)

Voor de uitvoering van de actie gekozen methode(n)<sup>8</sup>.

##### *Gecentraliseerd beheer*

rechtstreeks door de Commissie

gedelegeerd aan:

uitvoerende agentschappen

door de Gemeenschappen opgerichte organen als bedoeld in artikel 185 van het Financieel Reglement

nationale publiekrechtelijke organen of organen met een openbardienstverleningstaak

##### *Gedeeld of gedecentraliseerd beheer*

met lidstaten

met derde landen

##### *Gezamenlijk beheer met internationale organisaties (geef aan welke)*

Opmerkingen:

## 6. TOEZICHT EN EVALUATIE

In de ontwerprichtlijn is een bepaling opgenomen op grond waarvan de lidstaten dienen mee te delen welke nationale omzettingsmaatregelen nodig zijn om de richtlijnen om te zetten in nationale wetgeving.

Indien geen omzettingsmaatregelen worden meegedeeld (of dit slechts gedeeltelijk gebeurt) wordt automatisch de inbreukprocedure ingesteld overeenkomstig artikel 226 van het Verdrag.

Het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid zal meewerken aan de monitoring van de tenuitvoerlegging van de richtlijn door de lidstaten.

### 6.1. Evaluatie:

#### 6.1.1. *Evaluatie vooraf*

Bij de effectbeoordeling heeft de Commissie voornamelijk aandacht besteed aan de maatregelen van de richtlijn die wellicht gevolgen zullen hebben voor de exploitanten en maritieme instanties, met name om na te gaan of en in welke mate het aantal schepen waarop deze maatregelen van toepassing zijn, zal toenemen.

---

<sup>8</sup> Verstrek, indien meer dan een methode wordt aangekruist, extra informatie onder “Opmerkingen”.

Het voorstel heeft de volgende gevolgen voor de betrokken actoren:

- De instellingen van de EU: het voorstel versterkt de huidige instrumenten inzake publicatie (zwarte lijsten) en monitoring van de tenuitvoerlegging van de richtlijn. In de praktijk zullen deze taken worden toevertrouwd aan het EMSA;
- De maritieme instanties die belast zijn met de havenstaatcontrole: in afwachting van de eventuele invoering van de nieuwe inspectieregeling, leidt dit voorstel niet tot grote wijzigingen van de werkzaamheden van de instanties die verantwoordelijk zijn voor de havenstaatcontrole;
- De havenautoriteiten: de havenautoriteiten zullen een grotere bijdrage leveren tot de betere werking van de havenstaatcontrole, met name door de uitwisseling van informatie tussen de havens en de inspectiecentra; Deze administratieve en logistieke maatregelen kunnen op lokaal niveau voor de havenautoriteiten tot extra kosten leiden, maar zijn noodzakelijk voor de volledige en doelmatige toepassing van de richtlijn.
- De loodsdiensten: de voorgestelde maatregel komt rechtstreeks tegemoet aan de expliciete vraag van de Raad van ministers van Vervoer na het ongeval met de PRESTIGE. Het effect ervan op het aantal gesignaleerde schepen kan onmogelijk worden ingeschat.
- De exploitanten van schepen: in het algemeen leidt het voorstel tot een verbetering van de concurrentiepositie van schepen die goed presteren (minder inspecties, betere planning van het oponthoud in havens, verbetering van de beroepsbekwaamheden van de inspecteurs en dus een kleiner risico op foute of ongegronde beslissingen).
- De zeevarenden: de nieuwe bepalingen waarborgen een betere follow-up van klachten betreffende de leef- en werkomstandigheden aan boord.

6.1.2. *Naar aanleiding van een tussentijdse evaluatie of evaluatie achteraf genomen maatregelen (ervaring die bij soortgelijke activiteiten in het verleden is opgedaan)*

Niet van toepassing.

6.1.3. *Vorm en frequentie van toekomstige evaluaties*

Niet van toepassing.

7. FRAUDEBESTRIJDINGSMAATREGELEN

Niet van toepassing.

8. MIDDELEN

8.1. Financiële kosten van de doelstellingen van het voorstel: Niet van toepassing

*Vastleggingskredieten, in miljoen euro (tot op 3 decimalen)*

(Vermeld de doelstellingen, acties en outputs)	Soort output	Gem. kosten	Jaar n		Jaar n+1		Jaar n+2		Jaar n+3		Jaar n+4		Jaar n+5 e.v.		TOTAAL	
			Aantal	Totale kosten	Aantal	Totale kosten	Aantal	Totale kosten	Aantal	Totale kosten	Aantal	Totale kosten	Aantal	Totale kosten	Aantal	Totale kosten
OPERATIONELE DOELSTELLING nr. 1 <sup>9</sup>																
<b>Actie 1.....</b>																
- Output 1																
- Output 2																
<b>Actie 2 .....</b>																
- Output 1																
Subtotaal doelstelling 1																
OPERATIONELE DOELSTELLING nr. 2.....																
<b>Actie 1.....</b>																
- Output 1																
Subtotaal doelstelling 2																
OPERATIONELE DOELSTELLING nr. n																

<sup>9</sup> Zoals beschreven in punt 5.3

Subtotaal doelstelling n																
<b>TOTALE KOSTEN</b>																



## 8.2. Administratieve uitgaven

### 8.2.1. Aantal en soort personeelsleden

Soort post		Huidig of extra personeel dat zal worden ingezet voor het beheer van de actie (aantal posten/VTE)					
		Jaar n	Jaar n+1	Jaar n+2	Jaar n+3	Jaar n+4	Jaar n+5
Ambtenaren of tijdelijk personeel <sup>10</sup> (06 01 01)	A*/ AD	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
	B*, C*/ AST	0	0	0	0	0	0
Uit art. XX 01 02 gefinancierd personeel <sup>11</sup>		0	0	0	0	0	0
Uit art. XX 01 04/05 gefinancierd ander personeel <sup>12</sup>		0	0	0	0	0	0
<b>TOTAAL</b>		0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5

### 8.2.2. Omschrijving van de taken die uit de actie voortvloeien: taken

De wijziging van de communautaire regeling inzake havenstaatcontrole betekent dat de bevoegdheden van de Gemeenschap op het gebied van maritieme veiligheid worden uitgebreid. Voor een correcte opvolging van de tenuitvoerlegging van de richtlijn dient het personeelsbestand -met naar schatting 0,5 A-ambtenaren- te worden uitgebreid

### 8.2.3. Herkomst van het (statutaire) personeel

- Posten die momenteel zijn toegewezen aan het beheer van het te vervangen of te verlengen programma
- Posten die al zijn toegewezen in het kader van de JBS/VOB-procedure voor jaar n
- Posten waarom in het kader van de volgende JBS/VOB-procedure zal worden gevraagd
- Bestaande posten binnen de beherende dienst die worden heringedeeld (interne herindeling)
- Posten die voor jaar n nodig zijn maar die in het kader van de JBS/VOB-procedure voor dat jaar nog niet zijn toegewezen

<sup>10</sup> Waarvan de kosten NIET door het referentiebedrag worden gedekt.

<sup>11</sup> Waarvan de kosten NIET door het referentiebedrag worden gedekt.

<sup>12</sup> Waarvan de kosten door het referentiebedrag worden gedekt.

8.2.4. *Andere administratieve uitgaven die niet in het referentiebedrag zijn begrepen (XX 01 04/05 - Uitgaven voor administratief beheer)*

*in miljoen euro (tot op 3 decimalen)*

Begrotingsonderdeel (nummer en omschrijving)	Jaar n	Jaar n+1	Jaar n+2	Jaar n+3	Jaar n+4	Jaar n+5 e.v.	TOTAAL
<b>1. Technische en administratieve bijstand (inclusief bijbehorende personeelsuitgaven)</b>							0
Uitvoerende agentschappen <sup>13</sup>							0
Andere technische en administratieve bijstand							0
- <i>intern</i>							0
- <i>extern</i>							0
<b>Totaal Technische en administratieve bijstand</b>							0

8.2.5. *Personeelsuitgaven en aanverwante uitgaven die niet in het referentiebedrag zijn begrepen*

*in miljoen euro (tot op 3 decimalen)*

Soort personeel	Jaar n	Jaar n+1	Jaar n+2	Jaar n+3	Jaar n+4	Jaar n+5 e.v.
Ambtenaren en tijdelijk personeel (06 01 01)	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054
Uit art. XX 01 02 gefinancierd personeel (hulpfunctionarissen, gedetacheerde nationale deskundigen, personeel op contractbasis, enz.) (vermeld begrotingsonderdeel)	0	0	0	0	0	0
<b>Totaal Personeelsuitgaven en aanverwante uitgaven die NIET in het referentiebedrag zijn begrepen)</b>	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054

Berekening – *Ambtenaren en tijdelijke functionarissen*

$$(108\ 000\ € * 0.5 = 54\ 000\ €)$$

Berekening – *Uit artikel XX 01 02 gefinancierd personeel*

*Niet van toepassing.*

<sup>13</sup> Verwijs naar het specifieke financieel memorandum voor de betrokken uitvoerende agentschappen.

8.2.6. *Andere administratieve uitgaven die niet in het referentiebedrag zijn begrepen*

*in miljoen euro (tot op 3 decimalen)*

	Jaar n	Jaar n+1	Jaar n+2	Jaar n+3	Jaar n+4	Jaar n+5 e.v.	TOTAAL
XX 01 02 11 01 – Dienstreizen	0	0	0	0	0	0	0*
XX 01 02 11 02 – Conferenties en vergaderingen	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 03 – Comités <sup>14</sup>	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 04 – Studies en adviezen	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 05 - Informatiesystemen	0	0	0	0	0	0	0
<b>2. Totaal Andere beheersuitgaven (XX 01 02 11)</b>	0	0	0	0	0	0	0
<b>3. Andere uitgaven van administratieve aard (vermeld welke en verwijst naar het begrotingsonderdeel)</b>	0	0	0	0	0	0	0
<b>Totaal Andere administratieve uitgaven die NIET in het referentiebedrag zijn begrepen</b>	0	0	0	0	0	0	0

\* zonder gevolgen voor het huidige budget voor dienstreizen

Berekening - *Andere administratieve uitgaven die niet in het referentiebedrag zijn begrepen*

Niet van toepassing.

<sup>14</sup> Vermeld het soort comité en de groep waartoe het behoort.